



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 14 april 2023
(OR. en)

8273/23

AVIATION 82

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	13 april 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 186 final
Ärende:	RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET ÅRSRAPPORT 2021 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008 OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 186 final.

Bilaga: COM(2023) 186 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.4.2023
COM(2023) 186 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**ÅRSRAPPORT 2021 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008
OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN**

1. 1. INLEDNING

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 300/2008¹ ska kommissionen varje år till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna överlämna en rapport om hur denna förordning tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet.

Kommissionen stärkte fortsatt fortlöpande luftfartsskyddsregelverket under loppet av 2021, med särskilt fokus på hanteringen av *pandemins inverkan på tillämpningen av befintliga och nya luftfartsskyddsregler*. Kommissionen har haft två mål för luftfartsskyddet under pandemin: För det första att se till att säkerheten inte äventyras, eftersom ett säkerhetstillbud, ovanpå hälsokrisen och den ekonomiska krisen, vore ytterst förödande. För det andra att skapa en stabil grund för att gradvis återuppta lufttrafiken och återställa allmänhetens förtroende för transporter, och samtidigt se till att säkerheten och tryggheten ligger kvar på högsta nivå.

2. 2. FÖR EN BÄTTRE, MER INNOVATIV OCH MER MOTSTÅNDSKRAFTIG EU-POLITIK PÅ OMRÅDET LUFTFARTSSKYDD

Kommissionen inledde en inventering 2020 och en strategisk diskussion om möjliga nästa steg för EU:s system för luftfartsskydd, vars syfte är att reflektera över en strategisk vision för luftfartsskyddets framtid. Arbetet försenades av covid-19-pandemin, men återupptogs 2021. Det omfattar bidrag från olika arbetsflöden på områdena riskbaserad säkerhet, säkerhetskultur och en helhetssyn samt innovation och standarder för luftfartsskydd. Kommissionens avsikt är att slutföra detta arbete i början av 2023 med förslag till en väg framåt i form av möjliga konkreta åtgärder och beslut.

3. 3. INSPEKTIONER OCH ANDRA ÅTGÄRDER FÖR ÖVERVAKNING AV EFTERLEVNADEN

2.2 3.1

Allmänt

Förordning (EG) nr 300/2008 syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg. Enligt denna förordning ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snabbt, men den roll som

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

lagstiftaren ger kommissionen är att övervaka att medlemsstaterna i EU/EES² genomför detta rättsliga krav på ett effektivt sätt.

Enligt artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008 ska kommissionen utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. För att uppfylla detta övervakningsmål omfattar kommissionens tillsynssystem medlemsstaternas verksamhet vad gäller att inrätta, underhålla och tillämpa ett effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll för civil luftfart.

I detta syfte införde kommissionen ett system för efterlevnadsövervakning på två nivåer: kommissionens egna inspektioner samt bedömning av medlemsstaternas egna årliga rapporter om nationella övervakningsåtgärder.

Sedan 2010 har den grad av efterlevnad som konstaterats vid kommissionens inspektioner legat stabilt runt 80 %. Denna relativt stabila nivå betyder emellertid inte att medlemsstaterna inte har ökat sina ansträngningar, eftersom kraven på luftfartsskydd också har skärpts avsevärt under årens lopp, i synnerhet på områden som fraktsäkerhet, kontroll av vätskor, aerosoler och geléer samt användningen av utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen.

2.3 3.2

Inspektionernas frekvens och

omfattning

Kommissionen utför inspektioner av medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter (*de berörda myndigheterna*) och av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd.

Antalet, frekvensen för och omfattningen av dessa inspektioner fastställs i GD Transport och rörlighets strategi för övervakning av tillämpningen av standarderna för luftfartsskyddet i EU. Denna grundar sig på nivån av luftfartsverksamhet i respektive medlemsstat, ett representativt urval av typen av flygplatsverksamhet, graden av genomförande av regelverken på luftfartsskyddsområdet, resultaten av kommissionens tidigare inspektioner, bedömningar av de nationella årliga rapporterna om kvalitetskontrollen, säkerhetstillbud (olagliga handlingar), hotnivåer och andra faktorer och bedömningar.

För att kommissionen ska uppnå tillräcklig säkerhet om medlemsstaternas grad av efterlevnad tillämpas en flerårig övervakningsmetod. Därigenom inhämtas uppgifter om varje medlemsstats tillämpning av förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandelagstiftning i en cykel om två år, antingen genom en inspektion av dess berörda myndighet eller genom en inspektion av minst en av dess flygplatser.

² Länderna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Schweiz. Eftas övervakningsmyndighet ansvarar för övervakningen av Norge och Island.

Dessutom inhämtas uppgifter om tillämpningen av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd i en cykel om fem år genom ett urval av minst 15 % av alla flygplatser i EU som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008. I urvalet ingår de största flygplatserna sett till passagerarvolym i alla medlemsstater. De inspektioner som kommissionen utför vid de utvalda flygplatserna ger en stark indikation om den övergripande efterlevnadsgraden i respektive medlemsstat.

2.4 3.3

inspektioner

Förfaranden och metoder för

I kommissionens förordning (EU) nr 72/2010³ fastställs förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet. Den innehåller bland annat bestämmelser om kompetenskrav för kommissionens inspektörer och deras befogenheter.

Det tillvägagångssätt som används för dessa inspektioner har utvecklats i nära samarbete med medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter och bygger på en kontroll av hur skyddsåtgärderna faktiskt tillämpas.

2.5 3.4

kommissionen

Inspektioner som utförts av

Kommissionen utförde fortsatt inspektioner 2021, trots begränsningar av rörligheten på grund av covid-19-pandemin. Under denna tid användes nya metoder, exempelvis dokumentbaserade inspektioner på distans av berörda myndigheter. Fysiska flygplatsinspektioner på plats återupptogs i oktober 2021.

Kommissionen hade sju heltidsanställda luftfartsskyddsinspektörer för sina inspektioner. Dessa stöds av en pool av omkring 80 av medlemsstaterna utsedda nationella revisorer som har uppnått kraven för att få delta i kommissionens inspektioner genom en utbildning som kommissionen erbjuder.

Tack vare att så många nationella revisorer medverkar i kommissionens inspektioner skapas dessutom ett system med sakkunnigbedömning, och tillvägagångssätt och bästa metoder kan spridas till andra medlemsstater och associerade länder⁴.

1.1.13.4.1

myndigheter

Inspektion av nationella berörda

Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt.

³ Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet (EUT L 23, 27.1.2010, s. 1).

⁴ Se bilaga 1 för en sammanfattande tabell med uppgifter om all övervakningsverksamhet som bedrevs av kommissionen och ESA 2021.

Kommissionen fortsatte sin sjätte cykel med inspektioner av berörda myndigheter 2021 med åtta inspektioner. Resultaten belyste behovet av ytterligare insatser från medlemsstaternas sida, särskilt på följande områden: flygplatsers, operatörers och verksamhetsutövares säkerhetsprogram som fortfarande inte är helt i linje med förordningarna, den metod som krävs för inspektioner och de delar som ska ingå i rapporteringen om övervakning av efterlevnaden, minsta frekvens för säkerhetsgranskningar och inspektioner samt lämpliga riskbedömningar för att fastställa säkerhetsåtgärder eller vissa undantag, om så krävs eller är tillämpligt. Dessutom övervakade en del medlemsstater inte nationella och/eller utländska lufttrafikföretag och vissa verksamhetsutövare med säkerhetsansvar med förväntad regelbundenhet.

Merparten av de medlemsstater som inspekterades 2021 anpassade dock sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning, gav sina berörda myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordningen och dess genomförandeakter, säkerställde att ett tillräckligt antal revisorer fanns tillgängliga för att utföra åtgärder för övervakning av efterlevnaden och genomförde större delen av kraven avseende utbildning i luftfartsskydd.

2.1.13.4.2

Inledande inspektioner vid

flygplatser

Syftet med inspektionerna av flygplatserna är att kontrollera om de berörda myndigheterna övervakar det faktiska genomförandet av åtgärderna för luftfartsskydd på lämpligt sätt och snabbt kan upptäcka och korrigera potentiella brister. I båda fallen måste eventuella brister som kommissionens inspektörer upptäcker åtgärdas inom en fastställd tidsram. Inspektionsrapporterna sprids till samtliga medlemsstater.

Inspektionsresultaten efter det tolfte året av genomförande av förordning (EG) nr 300/2008 återspeglar de ansträngningar som berörda myndigheter och branschen har gjort. De flesta säkerhetskrav genomfördes korrekt. De tre inledande inspektioner av flygplatser som genomfördes 2021 visade dock på svårigheter för flygplatsoperatörerna att effektivt genomföra vissa åtgärder, till exempel tillträdeskontroll och kontroller av kabinbagage.

3.1.13.4.3

Uppföljningsinspektioner

I enlighet med artikel 13 i förordning (EU) nr 72/2010 genomför kommissionen rutinmässigt ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Sådana inspektioner planeras in om flera allvarliga brister har fastställts vid den inledande inspektionen, men görs även slumpvis för att kontrollera att berörda myndigheter har nödvändiga befogenheter för att kunna kräva att en identifierad brist ska åtgärdas inom fastställda tidsramar. Eftersom inspektioner på plats pausades fram till hösten 2021 genomfördes endast en uppföljningsinspektion i år.

medlemsstaternas årliga rapporter om kvalitetskontroll

Enligt punkt 18 i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008 ska medlemsstaterna en gång per år rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att de ska fullgöra skyldigheterna i förordningen, och om luftfartsskyddet på flygplatserna inom medlemsstaternas territorier.

Bedömningen av dessa rapporter utgör tillsammans med kommissionens regelbundna inspektioner ett verktyg med hjälp av vilket kommissionen nära kan följa genomförandet av kraftfulla nationella åtgärder för kvalitetskontroll. Detta gör i sin tur att medlemsstaterna snabbt kan upptäcka och åtgärda brister.

Bedömningen omfattar en analys av den regelbundna övervakningen av flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare med ansvar för luftfartsskydd, den tid som revisorerna tillbringar ute på fältet, omfattningen och frekvensen för en lämplig mix av åtgärder för övervakning av efterlevnaden, nationella efterlevnadsgrader, uppföljningsaktiviteter och användningen av tillsynsbefogenheter.

Covid-19-pandemin påverkade avsevärt medlemsstaternas förmåga att utföra sin vanliga kvalitetskontroll på flygplatser och på andra operatörers anläggningar under 2021.

Kommissionens bedömning av årsrapporterna för 2021 inriktades därför på de vanliga kvalitetskontrollverktygen som skulle kunna införas av medlemsstaterna, i kombination med en utvärdering och vägning av alternativa och ytterligare åtgärder för övervakning av efterlevnaden⁵ som genomfördes under den striktaste nedstängningen. Kommissionen noterade att vissa medlemsstater helt kunde fullgöra sina skyldigheter avseende kvalitetskontroll med de vanliga metoderna och verktygen, men att de flesta av dem i stor utsträckning använde de alternativa och ytterligare åtgärderna. Detta bidrog till att tillfredsställande resultat uppnåddes.

I bedömningen av årsrapporterna konstaterades de enastående insatser alla medlemsstater har gjort för att fortlöpande granska sina luftfartsskyddssystem genom en kombination av skrivbordsbedömningar och, där så är möjligt, riktade insatser på plats. Inga brister eller svagheter som krävde uppföljning upptäcktes.

Kommissionen skickade en formell omfattande utvärdering till medlemsstaterna och framhävde, där detta behövdes, förslag på hur de nationella insatserna kan förbättras eller anpassas bättre.

⁵ Bland dessa ingår bedömning och översyn av nationella säkerhetsprogram, lufttrafikföretags, flygplatsoperatörers och andra verksamhetsutövarers program för luftfartsskydd, utbildning och certifiering online, granskning av nationella riskbedömningar, skrivbordsinspektioner, analys av trender osv.

2.7 3.6 tredjeländer

Bedömningar av flygplatser i

Under normala omständigheter görs bedömningar inom ramen för systemet med en enda säkerhetskontroll mellan EU och tredjeländer för att bekräfta att vissa av de säkerhetsåtgärder som genomförs fortsatt uppfyller kraven för genomförande av EU:s lagstiftning om luftfartsskydd. Under 2021 gick detta inte på grund av pandemin.

2.8 3.7 åtgärder

Artikel 15-ärenden och rättsliga

Om de brister i genomförandet av skyddsåtgärder som upptäcks på en flygplats är så allvarliga att de har en betydande inverkan på den allmänna nivån på skyddet av den civila luftfarten i unionen kommer kommissionen att tillämpa artikel 15 i förordning (EU) nr 72/2010. Detta innebär att alla andra berörda myndigheter uppmärksammas på situationen och att kompensationsåtgärder bör övervägas avseende flygningar från flygplatsen i fråga. Inget sådant ärende inleddes 2021.

Kommissionen har också möjlighet att inleda överträdelseförfaranden, särskilt i ärenden där bristerna inte rättas till under lång tid eller återkommer. Inga sådana förfaranden inleddes 2021.

4. 4. LAGSTIFTNINGSRAM OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

2.9 4.1

Lagstiftningsram

Den civila luftfarten fortsätter att vara en attraktiv måltavla för fientliga aktörer, och för att bekämpa detta hot måste proportionerliga och riskbaserade skyddsåtgärder införas. Därför justerar kommissionen och medlemsstaterna ständigt de riskreducerande åtgärderna för att nå en så hög skyddsnivå som möjligt och samtidigt minimera de negativa effekterna för verksamheten.

Genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ändrades i februari 2021 genom genomförandeförordning (EU) 2021/255⁶. Den senare innehåller bestämmelser för att utvidga tillämpligheten av alternativa och påskyndade processer för validering av luftfartsskydd i EU för de operatörer i leveranskedjan till unionen som påverkas av covid-19-pandemin, inför regler om förhandsinformation om gods före lastning (PLACI, *Pre-Loading Advance Cargo Information*) och skapar flexibilitet vid installationen av EDS-utrustning av standard 3.

⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/255 av den 18 februari 2021 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 58, 19.2.2021, s. 23).

2.10 4.2 **leveranskedjan**

Unionens databas om säkerhet i

I november 2021 införde kommissionen en ny och förbättrad version av unionens databas⁷ om säkerhet i leveranskedjan. Den utgör det enda lagliga verktyget som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för rådfrågning när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller från en känd avsändare. Samma databas innehåller också en förteckning över godkänd säkerhetsutrustning för civil luftfart med EU-stämpel.

I slutet av 2021 innehöll databasen cirka 20 000 säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare, oberoende validerare, lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser, säkerhetsgodkända leverantörer samt säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare från tredjeland, säkerhetsutrustning och flygplatser. Målet att uppnå en tillgänglighetsgrad på minst 99,7 % uppnåddes kontinuerligt under 2021.

2.11 4.3 **före lastning (PLACI)**

Förhandsinformation om last

Den första fasen av det nya importkontrollsystemet (ICS2), som bygger på kraven på förhandsinformation om gods före lastning avseende postförsändelser och expressförsändelser för analys av säkerhetsrisker för flygfrakt och flygpost, inleddes den 15 mars 2021.

Enligt PLACI-kraven ska uppgifter om varje försändelse som transporteras till EU med flyg från orter i tredjeland skickas elektroniskt till EU:s tullmyndighet av de ekonomiska aktörer som ansvarar för att föra in försändelser i unionens tullområde. Vidare ska tullmyndigheten på det första införselstället i EU analysera dem med hänsyn till skyddet av den civila luftfarten.

Resultaten av den riskanalys som baseras på PLACI kan föranleda att särskilda riskreducerande åtgärder vidtas. Dessa måste tillämpas av ekonomiska aktörer som ingår i leveranskedjan till unionen innan försändelsen lastas ombord på ett flyg till EU. I januari 2021 anordnade kommissionen en andra gemensam workshop med luftfartsskyddsmyndigheter och nationella tullmyndigheter för att främja ett smidigt genomförande av PLACI.

5. FÖRSÖK, SAMMANTRÄDEN OCH NYA INITIATIV

2.12 5.1

Försök

Ett ”försök” i den mening som avses i EU-lagstiftningen om luftfartsskydd genomförs när en medlemsstat kommer överens med kommissionen om att den ska använda ett

⁷ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

visst sätt eller en viss metod som inte erkänns i lagstiftningen för att ersätta en av de erkända säkerhetskontrollerna under en begränsad tidsperiod, under förutsättning att försöket inte påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt. Inga försök genomfördes eller inleddes 2021.

2.13 5.2

Sammanträden

I oktober 2021 anordnade kommissionen ett andra virtuellt möte i arbetsgruppen för cybersäkerhet inom luftfarten, där medlemsstaternas myndigheter med ansvar för luftfartsskydd och genomförandet av NIS-direktivet samlades⁸ liksom även intressenter. Kommissionen anser att genomförandet och den ytterligare förbättringen av det komplexa regelverket för cybersäkerhet inom luftfarten kan dra stor nytta av utbyte av erfarenheter och bästa praxis inom en sådan arbetsgrupp. Det finns också ett stort intresse av att se till att luftfartssektorns särdrag beaktas och av att se hur sektoriella och horisontella insatser kan komplettera varandra, samtidigt som man undviker dubbelarbete och onödig börda för myndigheter och industrin.

Kommissionen anordnade ett årligt möte med och utbildning av AVSEC:s nationella inspektörer i december 2021, som hölls virtuellt, för att ge medlemsstaterna återkoppling från inspektioner, främja transparens och harmonisera metoderna för efterlevnadsövervakning.

I maj 2021 anordnade kommissionen tillsammans med Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) en virtuell workshop om artificiell intelligens inverkan på säkerhetsutrustning för luftfart. Syftet med workshoppen var att bidra till en gemensam förståelse genom att sammanföra internationella AI-experter, yrkesmässiga användare och slutanvändare och förbereda ytterligare arbete, särskilt på området automatisk upptäckt av förbjudna föremål.

2.14 5.3

Nya initiativ

Framsteg gjordes i fråga om utveckling av ny teknik inom luftfartsskydd. Detektorstandarder för säkerhetsutrustning utarbetades för att hantera nya hot, särskilt kemiska ämnen. I detta sammanhang har kommissionen ett utmärkt samarbete med Förenta staterna och andra internationella partner. Covid-19-pandemin påverkade dock detta samarbete genom att förhindra fysiska möten, eftersom samarbetet kräver utbyte av sekretessbelagda uppgifter i en säker miljö.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (EUT L 194, 19.7.2016, s. 1).

6. 6. HOTHÄNDELSER OCH FRAMTIDA HOTBILD

2.15 6.1

Allmänt

Internationell jihadistisk terrorism är ett fortsatt stort hot mot EU som kräver noggrann övervakning⁹. Trots globala insatser för att begränsa källorna för finansiering av terrorism har terroristorganisationer fortfarande tillgång till stora kontantreserver¹⁰ för att finansiera sin verksamhet och propaganda. De har alltjämt för avsikt att angripa flyg som ett mål med högt värde samt förmågan att utveckla innovativa sprängämnen. Hoten mot och utmaningarna med luftfartsskyddet förväntas fortsätta att utvecklas, liksom den ökade mångfalden av metoder för attacker. Andra hot såsom kemiska, biologiska, radiologiska och nukleära risker bedöms ständigt av kommissionen och medlemsstaterna. Insiderhot och inhemsk terrorism är fortsatt ett område som särskilt uppmärksammas. Samtidigt har andra hot och angreppssätt aktualiserats. Konfliktområden kommer även fortsättningsvis att ge terrorister en miljö som ger dem möjlighet att skaffa sig mer sofistikerad utrustning av militär kvalitet och utnyttja mindre strikta åtgärder för luftfartsskydd.

Kommissionen förde tillsammans med berörda organ en kontinuerlig dialog om, och regelbunden övervakning av, nya säkerhetshot mot luftfarten, även av hybridkaraktär, med medlemsstaterna och andra berörda parter för att bygga upp kunskapen och kapaciteten att reagera på dessa hot och effektivt hantera riskerna.

2.16 6.2

Cybersäkerhet

Mot bakgrund av luftfartens växande beroende av informationsteknik och digitala driftsystem blir cybersäkerheten allt viktigare. Cyberattacker mot transporter kan få katastrofala konsekvenser och leda till betydande ekonomiska störningar. Detta är särskilt oroande med tanke på att olika cyberincidenter under 2021 visade hur sårbar sektorn är¹¹. I sina ansträngningar att göra transportsektorn och relaterad infrastruktur mer motståndskraftig bekräftade kommissionen att EU kommer att uppdatera och förbättra dagens säkerhetsram, och även verktygen för att hantera cyberhot, inom ramen för de befintliga regler som reglerar denna fråga¹². Cyberområdet visar på ett antal specifika utmaningar, däribland den stora mängden aktörer och motiv (utöver terroristgrupper). Kommissionen har vidtagit åtgärder även på detta område¹³, mot bakgrund av mer illvillig avsikter från och ökad kapacitet hos fientliga tredje parter.

⁹ Se till exempel <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12315-2021-INIT/sv/pdf>.

¹⁰ <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0532>.

¹¹ De cyberincidenter som konstaterats var dock oftast utpressningsattacker, utan någon inverkan på säkerheten och skyddet.

¹² Punkt 102 i meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020)789 final, 9.12.2020.

¹³ Till exempel trädde it-krav enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1583 av den 25 september 2019 i kraft den 31 december 2021, och genomförandet av dem omfattas av kommissionens inspektionsprogram.

Situationen inom luftfarten understryker behovet av att säkerställa största möjliga överensstämmelse mellan övergripande och sektorsspecifika regler. Ur kommissionens perspektiv är det absolut nödvändigt att undvika dubbelarbete och börda för aktörer och förvaltningar.

2.17 6.3

Drönare

Den olagliga användningen av obemannade luftfartygssystem, mer kända som drönare, kan störa verksamheten vid flygplatser och utsätta luftfartyg och passagerare för fara¹⁴. I mars 2021 utfärdade Easa – med stöd av kommissionen – vägledning för att hjälpa luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter att hantera drönarincidenter på och runt flygplatser. Den 22 april 2021 antog kommissionen ett regelverk för det europeiska konceptet för obemannad trafikledning (U-Space)¹⁵, som kommer att göra det lättare för myndigheterna att skilja mellan samarbetsvilliga och icke-samarbetsvilliga drönare. Kommissionen stöder också innovativa projekt som *Skyfall*¹⁶ och *Courageous* för testning av system för neutralisering av obemannade luftfarkoster. Ökad motståndskraft hos systemen och kapacitet för att motverka obemannade luftfarkoster är också en integrerad del av den nya drönarstrategi¹⁷ som kommissionen antog i november 2022.

2.18 6.4

Konfliktområden

Inom ramen för systemet för varning för konfliktområden genomfördes regelbundet gemensamma riskbedömningar, med vissa praktiska begränsningar på grund av covid-19-pandemin, under ledning av EU:s integrerade arbetsgrupp för riskbedömning av luftfartsskyddet. Syftet med detta är att i god tid utbyta information om bedömningen av risker som har samband med konfliktområden för att stödja riskreducerande åtgärder. I brådskande fall anordnas extraordinära möten¹⁸.

Kommissionen inledde en översynsprocess 2021 med medlemsstaterna i gruppen och med Easa om hur processen för riskbedömning av konfliktområden ytterligare kan effektiviseras. Det utmynnade dels i bättre definierade regler för hur informationsbulletiner om konfliktområden (CZIB, *Conflict Zones Information Bulletin*) och informationsmeddelanden från Easa ska utfärdas, hur de lättare ska kunna spridas samt dels i särskilda arrangemang för brådskande ärenden.

¹⁴ Enligt uppgifter från Easa har antalet rapporterade händelser där drönare är inblandade stadigt ökat sedan 2014. Ökningen avstannade 2020 (de senaste tillgängliga siffrorna), förmodligen på grund av covid--restriktionerna.

¹⁵ https://transport.ec.europa.eu/news/drones-commission-adopts-new-rules-and-conditions-safe-secure-and-green-drone-operations-2021-04-22_en.

¹⁶ <https://www.projectskyfall.org/>.

¹⁷ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *En drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa*, COM(2022) 652 final, 29.11.2022.

¹⁸ Till exempel i augusti 2021 för Afghanistan.

Den integrerade processen för riskbedömning av luftfartsskyddet i EU utgör också en riskbedömningsresurs och understöder beslutsprocessen (riskreducering) vad gäller standarder för fraktsäkerhet i luftfarten och luftfartsskydd.

7. 7. INTERNATIONELL DIALOG

2.19 7.1

Allmänt

Kommissionen fortsatte att bidra till att förbättra luftfartsskyddet i världen. Den gjorde detta genom att samarbeta med internationella organ, såsom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), och viktiga handelspartner och med medlemsstaterna för att säkerställa att samordning av EU:s ståndpunkter kan genomföras. Bilateral dialoger hölls också med vissa tredjeländer, t.ex. Förenta staterna, Kanada, Australien, Singapore och Förenade kungariket.

2.20 7.2

Internationella organ

EU deltog som observatör i det årliga mötet med Icaos luftfartsskyddspanel (AVSECP/32) som ägde rum virtuellt den 31 maj till den 4 juni 2021. Det viktigaste resultatet var en överenskommelse om ett förslag till ändring 18 av bilaga 17 (*Säkerhet*) till Chicagokonventionen.

2.21 7.3

Tredjeländer

Vad gäller förbindelserna med Förenta staterna syftar samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna (*samarbetsgruppen*) till att främja samarbete på ett antal områden av ömsesidigt intresse. Den säkerställer att arrangemangen för en enda säkerhetskontroll och det ömsesidiga erkännandet av EU:s och Förenta staternas respektive system för lufttransport av gods och post fortsätter att fungera väl. Dessa initiativ medför besparingar för lufttrafikföretag i fråga om tid, kostnader och operativ komplexitet. På grund av de begränsningar som covid-19-pandemin medförde, hölls inte något formellt möte i samarbetsgruppen 2021. Virtuella kontakter förekom dock fortsatt mellan EU och amerikanska transportsäkerhetsmyndigheten (TSA) under hela året.

I enlighet med EU-lagstiftningen har kommissionen upprättat avtal som erkänner säkerhetsstandarder som tillämpas i vissa tredjeländer, eller på flygplatser i tredjeländer, som likvärdiga med EU-standarder¹⁹. Några nya arrangemang för en enda säkerhetskontroll ingicks inte 2021. Vad gäller Israel har alla utvecklingsprojekt vid Ben Gurion-flygplatsen, bl.a. investeringar i den kontrollteknik som krävs för en enda säkerhetskontroll, skjutits upp på grund av covid-19-pandemins negativa ekonomiska effekter. Tekniska diskussioner pågår mellan kommissionen och Japan om en enda säkerhetskontroll.

¹⁹ EU har en enda säkerhetskontroll med bland annat Förenta staterna, Kanada, Singapore, Montenegro, Serbien, Förenade kungariket och Israel (endast för lastrumsbagage).

Sedan den 1 januari 2021 är Förenade kungariket inte längre en del av EU. Den enda säkerhetskontrollen från Förenade kungariket upprätthålls dock²⁰ med fördelar för flygplatser, lufttrafikföretag och passagerare i EU.

Vad gäller kapacitetsuppbyggnad fortsatte projektet för skydd av civil luftfart i Afrika, Asien och Mellanöstern (Case-II), som genomförs av ECAC, under 2021²¹. Genomförandet av projektverksamheten försvårades dock allvarligt av covid-19-pandemin, som begränsade aktiviteterna till framför allt onlineverksamhet, däribland regionala workshoppar och viss utbildningsverksamhet mellan stater. Det övergripande målet för Case-II är att motverka hotet om terrorism mot den civila luftfarten genom att samarbeta med stater i de tre regionerna för att stärka deras luftfartsskyddssystem²².

8. SLUTSATSER

Covid-19-pandemin hade under 2021 en fortsatt djupgående inverkan på all verksamhet som normalt bedrivs av kommissionen och medlemsstaterna. Normala inspektioner på plats kunde återupptas först i oktober 2021. Innan dess genomfördes från mars 2020 endast dokumentbaserade bedömningar av de berörda myndigheterna. Det internationella luftfartsskyddssamarbetet påverkades också av samma skäl.

Kommissionen noterar dock med tillfredsställelse att det fanns en insikt under hela covid-19-pandemin om vikten av att effektiva säkerhetsåtgärder upprätthölls, även som en nyckelfaktor för sektorns återhämtning. Detta dessutom i ett sammanhang med dramatiska förändringar i efterfrågan på flygresor och arbetskraftsproblem.

Beträffande framtiden reflekterar kommissionen fortlöpande över hur den nuvarande ramen för luftfartsskydd skulle kunna förbättras ytterligare. Kommissionen överväger därför sätt att kunna utöka sin effektivitet, hållbarhet och flexibilitet, utan att äventyra de höga säkerhetsnivåer som hittills uppnåtts.

²⁰ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/413 av den 14 mars 2019 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 vad gäller tredjeländer som erkänns som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart (EUT L 73, 15.3.2019, s. 98).

²¹ Projektet finansieras helt av EU med en budget på 8 miljoner euro för fyra år.

²² Partnerstaterna väljs ut på grundval av objektiva kriterier, såsom en viss stats åtagande/förmåga att fullt ut dra nytta av de insatser för kapacitetsuppbyggnad som genomförs genom projektet, eller frånvaron av eventuell överlappning med andra kapacitetsuppbyggande initiativ, antingen bilaterala eller multilaterala sådana.