

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.9.2008
KOM(2008) 582 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**TREDJE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR.
2320/2002 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**TREDJE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR.
2320/2002 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED
INDEN FOR CIVIL LUFTFART¹**

¹ EFT L 355 af 30.12.2002, s.1.

1. INDLEDNING

Selv om der er sket fremskridt, er terrorisme stadig en trussel mod vort samfund. Civil luftfart er særlig truet og kan være sårbar over for angreb på mange forskellige måder. Kommissionens arbejde for at sikre, at formålstjenlig lovgivning er i kraft og fuldt gennemført i hele Fællesskabet, er derfor stadig af afgørende betydning for en korrekt beskyttelse af EU-borgere. Der kan ikke herske megen tvivl om, at dette arbejde har hjulpet med til at forebygge angreb i den periode, der er dækket af denne rapport. Terrortruslen er imidlertid reel, og det er vigtigt fortsat at være på vagt.

Det er nødvendigt at sikre en effektiv beskyttelse af vore borgere og på samme tid planlægge rammerne for et velfungerende indre luftfartsmarked. I denne sammenhæng kan forordning (EF) nr. 2320/2002 ses som den første etape af et længere forløb. Planlægningen af det videre forløb skal imidlertid ske under fuldt hensyn til de teknologiske fremskridt, tages op til regelmæssig revision og fremmes på verdensplan gennem internationale forhandlinger. Der må gøres alt for at bistå lufthavns- og luftfartspersonale, minimere ulejligheden for de rejsende og strømline processer under samtidig opretholdelse af et højt sikkerhedsniveau.

Dette er Kommissionens tredje rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2320/2002, og den omfatter perioden januar-december 2007. Den består af to dele. Første del indeholder en analyse af Kommissionens inspektionsrapporter, der er udarbejdet i 2007, herunder opfølgende foranstaltninger. Anden del redegør for de skridt, der er taget til at rationalisere iværksættelsen af reglerne under større hensyn til passagerernes og branchens behov.

Rapporten bekræfter, at der fortsat er sket fremskridt med gennemførelsen af fælles regler om sikkerhed inden for civil luftfart på et stærkt globalt grundlag – selv om der helt sikkert stadig er plads til forbedringer. Rapporten giver endvidere en detaljeret beskrivelse af Fællesskabets proaktive tilgang til udviklingen af et fleksibelt, praktisk og harmoniseret system, der er udformet med henblik på at lette passager- og fragtbefordringen gennem et sikkert lufthavnsmiljø.

FØRSTE DEL

KOMMISSIONENS INSPEKTIONER

1. Oversigt

Kommissionen skal overvåge medlemsstaternes overholdelse af lovgivningen om luftfartssikkerhed og foretager i den forbindelse følgende:

- inspektion af de kompetente nationale myndigheder
- inspektion af lufthavnene, og
- opfølgende inspektion med henblik på at bekræfte gennemførelsen af afhjælpende foranstaltninger.

Der blev gennemført 117 inspektioner mellem februar 2004 og december 2007, herunder 28 i de 12 måneder, der er omfattet af denne rapport. Mellem en og seks lufthavnsinspektioner er blevet gennemført i hver medlemsstat (undtagen Bulgarien), og alle medlemsstaternes

myndigheder (undtagen Rumænien) er blevet inspiceret mindst én gang. Schweiz indgår også i fællesskabsprogrammet, og siden december 2005 er Norge og Island blevet inspiceret af EFTA-Tilsynsmyndigheden på baggrund af parallelle bestemmelser (jf. bilag 1 med detaljerede oplysninger om alle inspektionerne).

2. Inspektioner af nationale myndigheder

Hver medlemsstat skal vedtage et nationalt luftfartsikkerhedsprogram og udnævne én kompetent myndighed til at samordne og overvåge dets gennemførelse, hvilket alle 27 medlemsstater har gjort. Myndighederne skal:

- udarbejde og gennemføre et kvalitetskontrolprogram
- overvåge sikkerhedsprogrammerne for lufthavne og luftfartsselskaber, og
- udarbejde og gennemføre et sikkerhedsuddannelsesprogram.²

I 2007 inspicerede Kommissionen 10 myndigheder. Inspektionerne omfattede en undersøgelse af dokumentationen, understøttet af interviews og - for første gang i 2007 - kontrol på stedet i en lufthavn, der anvender de nationale foranstaltninger.

Resultaterne af inspektionerne var i overensstemmelse med dem fra de foregående overvågningsforanstaltninger, navnlig:

- der er god overholdelse af kravene om etablering af en hensigtsmæssig lovramme
- der er et mindre tilfredsstillende resultat for så vidt angår effektiviteten af gennemførelsen af de fælles standarder.

2.1. Lovramme

Indholdet i medlemsstaternes **nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart** tager generelt højde for kravene i EU-lovgivningen. Ajourføringen af programmerne med henblik på at tage hensyn til ændringer i fællesskabsretten er imidlertid ikke altid blevet gennemført så hurtigt som ønskeligt.

De fleste medlemsstater har etableret tilfredsstillende nationale **kvalitetskontrolprogrammer**, der klart fastsætter rekruttering, uddannelse, pligter og beføjelser for de nationale inspektorer og prioriteter og metode for inspektionsprogrammet. I nogle tilfælde opfylder programmerne imidlertid ikke alle kravene, for eksempel har de ikke fastlagt et afprøvningsprogram, eller de overvåger ikke aktiviteterne med tilstrækkelig stor hyppighed. Der er et klart behov for forbedret udveksling af bedste praksis og generelt for større harmonisering af nationale programmer.

Lufthavnenes sikkerhedsprogrammer er i de fleste tilfælde ajourført og overvåges af medlemsstaterne. En lavere procentdel af **luftfartsselskabernes sikkerhedsprogrammer** er i overensstemmelse med kravene, og de er mindre godt overvåget, navnlig med hensyn til luftfart registreret uden for EU, og i særdeleshed hvad angår check- og kontrolprocedurer.

² Allesammen krav i henhold til artikel 5 i forordning nr. 2320/2002.

Nationale sikkerhedsuddannelsesprogrammer opfylder i det store og hele kravene, idet det mest almindelige svigt er manglende bestemmelser om generel sikkerhedsbevidsthedsuddannelse for ikke-sikkerhedsspecialister og manglende specifikation af efteruddannelse for at holde sikkerhedsspecialister opdateret med udviklingen.

2.2 *Gennemførelse af retlige bestemmelser*

Mens gennemførelsesstandarder for det nationale kvalitetskontrolprogram er høj i nogle stater, er den desværre stadigvæk utilfredsstillende i mange andre, hvor der er en betydelig forekomst af alvorlige mangler. Selv i medlemsstaterne med de mest veludviklede programmer identificerer inspektionerne jævnligt mangler.

I nogle tilfælde har mangelfuld registrering gjort det vanskeligt for Kommissionens inspektører (og for de nationale myndigheder) at vurdere, hvor godt kravene til gennemførelse opfyldes. Følgende generelle konklusioner kan imidlertid drages:

- myndigheden råder ikke altid over de oplysninger, der er nødvendige for at planlægge inspektionsaktiviteterne på hensigtsmæssig vis (de har f.eks. ikke i alle tilfælde kendskab til alle de enheder, der indgår i sikkerhedskæden)
- et antal medlemsstater udnytter ikke hele rækken af overvågningsteknikker (dvs. tilbundsgående sikkerhedsaudit, mere snævert fokuserede inspektioner og afprøvninger) og kan derfor ikke foretage en fuldstændig vurdering af alle gennemførelsesaspekter
- et betydeligt antal medlemsstater har ikke afsat tilstrækkelige menneskelige ressourcer til at overvåge alle lufthavne og alle dele af lovgivningen med tilstrækkelig hyppighed til at sikre hurtig påvisning og afhjælpning af mangler
- når der er konstateret mangler, er håndhævelsen af hurtig afhjælpning utilstrækkelig.

En positiv følge af Kommissionens inspektionsresultater i nogle medlemsstater har imidlertid været allokering af større ressourcer til luftfartssikkerhed og en stigning i antallet af nationale inspektører. Der er tegn på, at denne udvikling vil fortsætte.

3. **Inspektioner af lufthavnene**

3.1. *Udvælgelse af lufthavne og inspektionshold*

Mellem februar 2004 og december 2007 foretog Kommissionen 83 inspektioner af lufthavne (inkl. opfølgende inspektioner). Inspektionsprogrammet fastlægges på grundlag af en risikovurdering, men har omfattet nogle af de mindste erhvervsmæssige enheder, der er omfattet af bestemmelserne i forordning nr. 2320/2002, samt de fleste af de største lufthavne i Fællesskabet – af de 20 EU-lufthavne med op mod og mere end 20 mio. passagerer om året er 17 allerede blevet inspiceret af Kommissionen. 24 af de oprindelige evalueringer førte til opfølgende inspektioner med henblik på at vurdere de gennemførte afhjælpende foranstaltninger.

EU-inspektionerne gennemføres af medlemmer af Kommissionens hold på 10 inspektører understøttet af en pulje af nationale auditorer. Alle medlemsstater bortset fra tre har udnævnt

mindst én national auditor til at deltage i Kommissionens inspektioner i overensstemmelse med artikel 5 i Kommissionens forordning nr. 1486/2003.³

3.2 *Oversigt over de konstaterede mangler*

Sikkerhedsniveauet i EU-lufthavnene er i det store og helt højt – navnlig målt i forhold til global standard og praksis. Overholdelsen af kravene er forbedret med næsten 40 %, siden inspektionerne blev påbegyndt, og antallet af alvorlige mangler falder fortsat. Kun i én af de lufthavne, som Kommissionen har inspiceret, blev den manglende overholdelse anset for at være alvorlig nok til at udgøre en væsentlig risiko for sikkerheden inden for civil luftfart i Fællesskabet (artikel 15 i forordning nr. 1486/2003), og alle medlemsstater blev informeret herom. Selv om der klart er behov for en større indsats, må det ikke glemmes, at vurderingerne foretages på grundlag af nogle af de strengeste standarder i verden.

2007-resultaterne følger stort set mønstret fra tidligere inspektioner. Med hensyn til, hvad der kan anses som luftfartssikkerhedens kerneområder – sikkerhed i lufthavne, sikkerhed i luftfartøjer, screening af passagerer og screening af håndbagage og indskrevet bagage – er resultaterne forbedret, men der er ikke desto mindre stadig væsentlige områder med manglende overholdelse af kravene. Det er især på områder, hvor den menneskelige faktor er nøgleordet, men andre relevante problemer er:

- overdrevent præskriptive krav i dele af den gældende lovgivning
- lang tid til tilpasning til nye krav
- utilstrækkelig overvågning på nationalt plan, og
- manglende håndhævelsesbeføjelser til de kompetente myndigheder.

Med 2007-inspektionerne indledtes også EU-overvågningen af områder, som sjældent indgik i tidligere rapporter – catering, rengøring, intern post og materielle og tekniske krav til udstyr. Skønt dataene på disse områder stadig er for utilstrækkelige til, at der kan drages tydelige konklusioner, har Kommissionens inspektører udtrykt visse betænkeligheder ved overvågningen af kravene til udstyr. Dette kan være udtryk for mangel på teknisk ekspertise i nogle medlemsstater.

3.3 *Opfølgende inspektion*

Der blev foretaget otte opfølgende inspektioner i EU-lufthavne i 2007. I disse tilfælde blev det generelt konstateret, at mindst en tredjedel af de alvorlige mangler, der var identificeret under den oprindelige inspektion, var blevet afhjulpet inden for en rimelig frist; men ingen lufthavn havde været i stand til at korrigere alle de alvorlige mangler, før den opfølgende inspektion blev gennemført. I nogle tilfælde skyldtes dette, at manglen kun kunne afhjælpes ved at omkonfigurere faciliteter på jorden, og at det nødvendige ombygningsarbejde ikke kunne blive færdiggjort så hurtigt.

De mest genstridige problemer synes at være screening af personale (menneskelige faktorer, ukorrekt brug af håndholdte metaldetektorer) og luftfartøjers sikring.

³ Kommissionens forordning (EF) nr. 1486/2003 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart, EUT L 213 af 23.8.2003, s. 3.

3.4 *Medlemsstaternes egne evalueringer*

I henhold til artikel 6 i Kommissionens forordning nr. 1217/2003⁴ skal medlemsstaterne hvert år ved udgangen af februar udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for perioden januar - december det foregående år. Disse rapporter viser stort set et højere overholdelsesniveau end konstateret ved Kommissionens inspektioner. Dette tyder på, at kravene ikke håndhæves på en tilstrækkeligt harmoniseret måde.

4. **Situationen ved udgangen af 2007**

4.1 *Uafsluttede sager*

For hele inspektionsperioden 2004-2007 var 43 inspektionssager uafsluttet ved udgangen af 2007, hvilket betyder, at afhjælpningen af de af Kommissionen rapporterede mangler endnu ikke er blevet bekræftet – selv om afhjælpningsforanstaltningsplaner i de fleste tilfælde foreligger. 16 af de uafsluttede sager vedrører kompetente myndigheder og 27 lufthavnsinspektioner, herunder 20 fra 2007.

4.2 *Overtrædelsesprocedurer*

I 2007 indledte Kommissionen en overtrædelsesprocedure i henhold til traktatens artikel 226 mod Luxembourg på grund af, at landet ikke på fyldestgørende måde havde korrigeret mangler, der var identificeret under en inspektion, og mod Den Slovakiske Republik, fordi den ikke havde fremlagt en handlingsplan i forlængelse af en opfølgende inspektion af en lufthavn og for ikke at sætte tilstrækkelige ressourcer af til luftfartssikkerheden.⁵

ANDEN DEL

STRØMLINING AF PROCESSEN

5. **Oversigt**

Resultaterne af Kommissionens inspektioner har peget på en række vanskeligheder i forbindelse med gennemførelsen af forordningerne. Årsrapporter og anden information fra medlemsstaterne og branchen har fremhævet lignende problemer. De vigtigste problemer synes at være:

- **manglende klarhed eller omkostningstunge krav i den nuværende lovgivning**
- variationer mellem medlemsstaternes krav, der fører til **manglende harmoni i Fællesskabet**
- manglende **gennemsigtighed** og utilstrækkelig **revision**
- indtryk af, der ikke tages tilstrækkelig hensyn til **operationelle krav**

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, EUT L 169 af 8.7.2003, s. 44.

⁵ Luxembourg-sagen er efterfølgende blevet løst. Den slovakiske sag er blevet afsluttet med hensyn til handlingsplanen.

- manglende **standardisering** af teknologiske krav
- forskelle mellem fællesskabskrav og **tredjelandskrav**, navnlig i forhold til USA, og
- uforholdsmæssigt stort træk på medlemsstaternes ressourcer, hvilket skyldes **overlappende krav**, navnlig hvad angår forskellige inspektionsordninger (ICAO og TSA foruden EU).

Der er gjort en betydelig indsats for at afhjælpe hvert af disse problemer i 2007 med det udtrykkelige formål at lette passagerernes passage gennem Fællesskabets lufthavne og mindske byrden for branchen, uden at det går ud over sikkerhedsstandarder.

6. Udviklingen i lovgivningen

6.1 2007-programmet

I 2007 kom der et omfattende program for udvikling i lovgivningen, herunder:

- andenbehandling og forligsfase med henblik på vedtagelse af den rammeforordning, der skal afløse forordning nr. 2320/2002⁶
- yderligere udvikling af den planlagte nye gennemførelsesforordning, der skal afløse Kommissionens forordning nr. 622/2003⁷
- videre arbejde med nye tekster, der skal afløse forordning nr. 1217/2003 (national kvalitetskontrol) og 1486/2003 (Kommissionens inspektion af medlemsstater)
- yderligere lovgivning med henblik på at give Europa-Parlamentet større kontrolbeføjelser vedrørende gennemførelse af lovgivning inden for luftfartssikkerhed
- aftale om tekniske normer for trusselsbilledprojektion, og
- revision og ændring af lovgivningen vedrørende truslen i forbindelse med flydende eksplosive stoffer (håndbagagens størrelse, aftaler med tredjelande).

6.2 Den nye ramme og gennemførelse af lovgivningen: Bedre lovgivning

Baseret på et forslag fra Kommissionen fra september 2005 fortsatte Rådet, Parlamentet og Kommissionen i 2007 drøftelserne om en ny rammeforordning med en forligsprocedure. Der blev indgået en aftale i begyndelsen af 2008. I foregribelse af vedtagelsen af rammeforordningen fortsatte Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne i Luftfartssikkerhedsudvalget, der er nedsat i henhold til artikel 9 i forordning nr. 2320/02, med forberedelserne til en ny gennemførelseslovgivning og udarbejdede de første udkast til de fleste kapitler. Disse var særlig udformet med henblik på at afklare eksisterende forskrifter og fjerne krav, der ikke længere blev anset for nødvendige eller hensigtsmæssige, hvilket skulle lette gennemførelsen.

⁶ Vedtaget som Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008, EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

⁷ Kommissionens forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 89 af 5.4.2003, s. 9.

Luftfartssikkerhedsudvalget holdt otte møder mellem januar og december 2007 og blev støttet af et antal arbejdsgrupper. Derudover blev der holdt otte møder i ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed (SAGAS), hvormed repræsentanter for branchen fik mulighed for at drøfte deres synspunkter med Kommissionen og medlemsstaterne. En bestemmelse, som formaliserer SAGAS-gruppen, blev indsat i den nye rammeforordning, som også indeholdt et tilsagn om yderligere overvejelser over spørgsmålet om finansiering af sikkerheden.

6.3 *Kvalitetskontrol – større harmonisering*

Arbejdet med at revidere forordning nr. 1217/2003 og nr. 1486/2003, som begge gennemfører forordning nr. 2320/2002, er fortsat i arbejdsgruppemøder i 2007 med henblik på at opnå større sammenhæng i gennemførelsen inden for Fællesskabet og knæsatte bedste praksis i lovgivningen. Dette forventes at lette den fremtidige udvikling af "one stop security", både inden for og uden for Fællesskabet.

6.4 *Parlamentarisk kontrol og information til borgerne – større gennemsigtighed*

Mens EF-Domstolen behandler sag nr. C-345/06 (Heinrich)⁸, har Kommissionen og udvalget endvidere foretaget en gennemgang af den eksisterende lovgivning for at vurdere, hvilke elementer der kan offentliggøres uden risiko for sikkerheden. De har drøftet et forslag til forordning og vil overveje, hvordan man i fremtiden kan opnå den bedste balance mellem gennemsigtighed og beskyttelse mod trusler. Dette vil indebære, at passagerer har adgang til den størst mulige mængde oplysninger, før de tager på en flyrejse.

6.5 *Tekniske normer – øget standardisering*

I 2007 blev der indgået en aftale om en ny forordning om normer for trusselsbilledprojektion (TIP), selv om dette først blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende i januar 2008⁹. (TIP er et system, der er udformet med henblik på at forbedre og overvåge præstationen hos det personale, der arbejder med screening af håndbagage.)

6.6 *Flydende eksplosive stoffer og revisionsproceduren – regelmæssig revision og samarbejde med tredjelande*

Forordning nr. 1546/2006¹⁰, der indfører foranstaltninger til behandling af risikoen i forbindelse med flydende eksplosive stoffer, tages op til fornyet vurdering hvert halve år, navnlig med henblik på at lempe kravene i takt med, at ny teknologi bliver tilgængelig. I denne forbindelse blev den foreslåede begrænsning af håndbagagens størrelse først udskudt og dernæst opgivet i lyset af konklusionerne fra ECAC's tekniske arbejdsgruppe efter forsøg foretaget på Kommissionens vegne.

⁸ EUT C 281 af 18.11.2006, s. 19.

⁹ Kommissionens forordning (EF) nr. 23/2008 af 11. januar 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 9 af 12.1.2008, s. 12.

¹⁰ Kommissionens forordning (EF) nr. 1546/2006 af 4. oktober 2006 om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 286 af 17.10.2006, s. 6.

Der blev taget skridt til at løse de problemer, som restriktionerne for flydende stoffer forårsager for transferpassagerer fra tredjelande, ved forordning nr. 915/2007¹¹ og 1477/2007¹², som fastsatte bestemmelser om Fællesskabets anerkendelse af sikkerhedsforanstaltningerne i tredjelandes lufthavne.

Derudover begyndte Kommissionen at samarbejde med medlemsstater om en køreplan – der sigtes med en trinvis toårig proces – hen imod en lempelse af restriktionerne for flydende stoffer, som går ud på, at der findes frem til, fastsættes standarder for og udvikles ny screeningsteknologi.

7. Forsøg med udstyr og undersøgelser

7.1 Forsøg – søgning efter nye løsninger

I henhold til forordning nr. 65/2006¹³ kan medlemsstater, der ønsker at gennemføre forsøg med nyt udstyr eller procedurer, gøre det i en begrænset periode efter at have meddelt Kommissionen og udvalget det og fået deres accept. Denne procedure finder kun anvendelse, hvis det udstyr eller de procedurer, der laves forsøg med, erstatte dem, der er anført i EU-lovgivningen. (Medlemsstater kan selvfølgelig når som helst gennemføre forsøg med udstyr eller metoder, når de ligger *udover* dem, der er omfattet af forordningerne.)

En række forsøg har nydt fremme i 2007, herunder anvendelsen af kropsscannere (millimeterbølge og backscatter) og hunde. Ved slutningen af forsøgsperioden beslutter Kommissionen, om den nye metode skal indgå i EU-lovgivningen. Det er højst sandsynligt, at dette snart vil være tilfældet for udstyr til kropsscanning, som forventes at medføre en betydelig lettelse af passagerflowet gennem screeningsstederne samt at hæve standarden.

7.2 Undersøgelser – identificering af problemerne og forslag til svar

Udover disse forsøg fortsattes en række kommissionssponsorerede undersøgelser i 2007, navnlig vedrørende anvendelse af specialtrænede hunde, faktorer, der påvirker sikkerhedspersonalets præstation, og begrebet "registreret passager". Rapporterne er på nuværende tidspunkt ved at blive gennemgået af interesserede parter og kan danne grundlag for fremtidig gennemførelseslovgivning.

Kommissionen har endvidere gjort en særlig indsats for at blive holdt fuldt informeret om den forskning, som branchen og ECAC's tekniske arbejdsgruppe udfører vedrørende undersøgelse af flydende stoffer, med henblik på at vedtage lovgivning, således at denne nye teknologi kan indføres i lufthavne, så snart den er tilstrækkeligt udviklet.

¹¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 915/2007 af 31. juli 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 200 af 1.8.2007, s. 3.

¹² Kommissionens forordning (EF) nr. 1477/2007 af 13. december 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 329 af 13.12.2007, s. 22.

¹³ Kommissionens forordning (EF) nr. 65/2006 af 13. januar 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 11 af 17.1.2006, s. 4.

Endvidere har Kommissionen fortsat arbejdet på en database, som er til gavn for luftfragtbranchen, idet den kan bruges til hurtig verifikation af sikkerhedsstatus for de vigtigste erhvervsmæssige enheder – sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte afsendere.

8. Fremskridt i forholdet til tredjelande

8.1 Udvikling af "one stop security" med tredjelande

I henhold til artikel 10 i forordning nr. 2320/2002 skal Kommissionen overveje udvikling af en global "one stop security". Dette betyder, at fællesskabsbegrebet, at hver medlemsstat anerkender sikkerhedsforanstaltninger gennemført i en anden medlemsstat – således at passagerer f.eks. ikke skal screenes igen i forbindelse med transfer til et andet fly i en anden EU-lufthavn – kan blive udvidet til at omfatte nogle tredjelande. En sådan gensidig anerkendelse af foranstaltninger kan kun aftales, hvis tredjelandet kan påvise, at det har en tilsvarende tilgang til luftfartssikkerhed som den, der er fastsat i EU-forordningerne. Der gives ligeledes prioritet til at fremme aftaler, som kan tilvejebringe reelle fordele for branchen og passagererne – det vil sige for dem, der repræsenterer en stor trafikmængde som f.eks. USA.

Kommissionen har været aktiv i forskellige fora for at bane vejen for et mere intensivt samarbejde om sikkerhed, navnlig gennem bilaterale drøftelser med USA og ICAO. Disse forhandlinger har allerede ført til en række reelle forbedringer for passagerer og medlemsstater gennem reduktion af overlappning og ekstraterritoriale krav (USA har f.eks. fjernet kravet om bagagescreening i den sidste afgangslufthavn, idet Fællesskabet nu anerkendes som en enkelt blok, og US Transport Security Agency og ICAO sandsynligvis begge vil nedsætte antallet af deres inspektioner i EU i erkendelse af den solide fællesskabsordning).

På baggrund af dette opmuntrende fremskridt og det yderligere skub, der gives ved tredjelandes betænkeligheder som følge af de seneste restriktioner for flydende stoffer, er tættere samarbejdsaftaler med ikke-EU-stater nu højt placeret på Kommissionens dagsorden.

8.2 Flydende eksplosive stoffer – transferpassagerer

Bekymringerne i forbindelse med muligheden for terroristers brug af flydende eksplosive stoffer har skabt særlige vanskeligheder for passagerer fra tredjelande ved transfer i fællesskabslufthavne – og også for fællesskabspassagerer ved transfer i lufthavne i visse tredjelande. Kommissionen har derfor spillet en afgørende rolle både med hensyn til at udvikle international lovgivning med henblik på at håndtere den nuværende trussel og med hensyn til at søge kort- og langsigtede løsninger, der kan lette passagerflowet i lufthavne og samtidig opretholde et hensigtsmæssigt sikkerhedsniveau. Dette har ført til vedtagelse af en forordning, der tillader, at toldfrie flydende stoffer solgt i Singapores Changi lufthavn er fritaget for yderligere kontrol under transfer i EU-lufthavne. Drøftelser om tilsvarende arrangementer nyder fremme med flere andre stater, men udnyttelsen har i det store og hele været skuffende, hvilket tyder på et klart behov for udvikling af andre løsninger.

9. Fremtidsudsigter

Kommissionen har et klart arbejdsprogram for 2008:

- færdiggørelse af den nye gennemførelseslovgivning

- bedre måder at håndtere truslen i forbindelse med flydende eksplosive stoffer på
- hvordan luftfartssikkerhed mest hensigtsmæssigt finansieres
- fortsættelse af inspektionsprogrammet (inkl. inddragelse som observatører i nogle inspektioner i USA)
- indførelse af nye tekniske normer
- bistand til medlemsstaterne med at forbedre og harmonisere nationale kvalitetskontrolprogrammer
- analyse af resultaterne af undersøgelser, og
- aftaler med tredjelande.

Mens sikkerhedshensyn altid skal være overordnede, vil aktiv inddragelse af interessegrupper, tilbundsående vurdering af nye forslag og regelmæssig revision af eksisterende lovgivning sikre, at dette program vil blive udviklet på en måde, som tager fuldt hensyn til praktiske aspekter og drager nytte af erfaringerne.

KONKLUSION

Der er sket væsentlige fremskridt siden 2002. Det fremtidige program vil bygge på dette resultat og øge sikkerheden under flyvninger til og fra Fællesskabet, beskytte europæiske interesser og opretholde offentlig tillid til lufttransportsystemet. Det vil føre til et yderligere, væsentligt trin i udviklingen af en omfattende lufttransportsikkerhedsordning under fuld hensyntagen til passagerernes og branchens behov. I mange henseender er Europa førende på verdensplan med hensyn til at fastsætte standarder for luftfartssikkerhed, og det bør det fortsat være.

BILAG
Kommissionens inspektioner pr. 31.12.2007

Medlemsstat	Antal inspektioner 2004 -12/2006 (inkl. opfølgende inspektioner)	Antal inspektioner 01/2007 -12/2007 (inkl. opfølgende inspektioner)	Inspektioner i alt 2004- 2007 (inkl. opfølgende inspektioner)
Østrig	5	1	6
Belgien	3	1	4
Bulgarien		1	1
Cypern	3	1	4
Tjekkiet	2	1	3
Danmark	4	1	5
Estland	2	1	3
Finland	4		4
Frankrig	6	1	7
Tyskland	6	2	8
Grækenland	6	2	8
Ungarn	2		2
Irland	4	1	5
Italien	5	2	7
Letland	3		3
Litauen	3		3
Luxembourg	2	2	4
Malta	2		2
Nederlandene	3	1	4
Polen	4	1	5
Portugal	3		3
Rumænien		1	1
Slovakiet	2	1	3

Slovenien	3	0	3
Spanien	4	2	6
Sverige	3	2	5
Det Forenede Kongerige	4	3	7
Schweiz ¹⁴	1		1
I ALT	89	28	117

EFTA-Tilsynsmyndighedens inspektioner pr. 31.12.2007

EØS/EFTA-stat	Antal inspektioner 2005 -12/2006 (inkl. opfølgende inspektioner)	Antal inspektioner 01/2007 -12/2007 (inkl. opfølgende inspektioner)	Inspektioner i alt 2004- 2007 (inkl. opfølgende inspektioner)
Island	2	2	4
Norge	9	10	19
I ALT	11	12	23

¹⁴ Ifølge en bilateral aftale mellem EU og Schweiz har Kommissionen beføjelse til at udføre inspektioner i Schweiz.