



2026/247

3.2.2026

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2026/247

af 2. februar 2026

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 for så vidt angår
specifikationerne for de nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil
luftfart**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 2, første afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 ⁽²⁾ blev der tilføjet et bilag II til forordning (EF) nr. 300/2008 om fælles specifikationer for medlemsstaternes nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart.
- (2) Eftersom der siden vedtagelsen af bilag II er sket en kontinuerlig udvikling af de internationale standarder, praksisser, metoder og værktøjer til overvågning af overholdelsen af sikkerhedsreglerne for den civile luftfart, er det vigtigt at ændre de gældende specifikationer for de nationale kvalitetskontrolprogrammer og ajourføre dem i overensstemmelse hermed.
- (3) Der er navnlig til bilag 17 til Chicagokonventionen angående international civil luftfart af 7. december 1944 tilføjet to nye standarder, der kræver, at de kontraherende stater sikrer, at der i deres nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart fastsættes procedurer for indberetning af oplysninger om tilfælde af ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå (standard 5.1.6), samt et fortroligt indberetningssystem til analyse af sikkerhedsoplysninger fra kilder såsom passagerer, besætning og jordpersonale (standard 3.5.1, litra d)).
- (4) I henhold til artikel 11, stk. 2, tredje afsnit, i forordning (EF) nr. 300/2008 skal medlemsstatens nationale kvalitetskontrolprogram gøre det muligt hurtigt at opdage og korrigere mangler. For på mere effektiv vis at nå dette mål bør de nye ICAO-standarder, der er omhandlet i betragtning 3, afspejles i de nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart.
- (5) For navnlig at tilvejebringe de oplysninger, der anvendes som grundlag for den politiske beslutningsproces, forenkle rapporteringen for de operatører og enheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, og støtte overholdelsen af de relevante standarder i bilag 17 til Chicagokonventionen, bør der fastsættes en fælles ramme for indsamling, udveksling og analyse af data om luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder, som skal erstatte de nuværende fragmenterede lovgivningsmæssige rammer på nationalt plan.
- (6) For at sikre, at rapporteringsmekanismen er effektiv, bør den fælles ramme indeholde krav om, at operatører og enheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, indberetter oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede hændelser, ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå til de relevante myndigheder inden for fastsatte frister, afhængigt af, hvor alvorlig og umiddelbar indvirkningen på luftfartssikkerheden er, og de bør indføre et internt rapporteringssystem, der skal anvendes af alt deres personale. Ved oprettelsen af deres interne indberetningssystemer bør operatører og enheder udpege ansvarlige personer eller enheder, forbedre datakonsistensen, ansætte og uddanne de personer, som de har udpeget til at udføre indberetningsopgaver, standardisere indberetningsformularerne og anvende en fælles klassifikation.

⁽¹⁾ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj>.

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 med hensyn til specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart (EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj)).

- (7) Forpligtelsen i nærværende forordning til at indberette oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder og hændelser, ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå berører ikke de eksisterende forpligtelser til at indberette visse luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder med indvirkning på flyvesikkerheden, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 ⁽³⁾ og i gennemførelsesbestemmelserne hertil. Nævnte gennemførelsesbestemmelser vil blive ændret for at tage hensyn til bestemmelserne i denne forordning.
- (8) For at sikre den nødvendige grad af fortrolighed bør oplysningerne i indberetningerne beskyttes under behandlingen og opbevaringen heraf, og de bør ikke anvendes til andre formål end luftfartssikkerhed. Fortroligheden af identiteten af indberetteren og af de personer, der er nævnt i indberetningen, bør sikres med forbehold af de krav om strafferetlige, disciplinære eller administrative procedurer, der er fastsat i national ret.
- (9) For at sikre, at eventuelle nødvendige initiativer fra Kommissionen, andre medlemsstater, andre nationale myndigheder, herunder luftfartssikkerhedsmyndigheder, luftfartssektoren og internationale partnere, træffes hurtigt, bør der fastlægges passende procedurer for udveksling af relevante oplysninger i indberetningerne og opfølgende foranstaltninger, hvis det er relevant.
- (10) For at sikre et effektivt overblik over luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder og hændelser i Unionen bør medlemsstaterne forpligtes til at forelægge Kommissionen en årlig rapport med statistikker over de modtagne indberetninger og en analyse heraf.
- (11) Luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder bør indberettes på en harmoniseret måde ved hjælp af en standardiseret model for indberetning af sådanne oplysninger. Modellen er baseret på det eksisterende vejledende materiale, der er udarbejdet af Organisationen for International Civil Luftfart og stillet til rådighed i publikationen »Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents«, der blev offentliggjort i juni 2022.
- (12) Desuden har erfaringerne med gennemførelsen af bilag II til forordning (EF) nr. 300/2008 og udviklingen i den globale metode til overvågning af overholdelsen og den sektorspecifikke terminologi vist, at der er behov for mindre ændringer af de fælles specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart. Der er tale om ændringer af visse definitioner (såsom sikkerhedsforanstaltninger) og forbedringer af de eksisterende bestemmelser (såsom fastsættelse af hyppigheden af lufthavnsinspektioner).
- (13) Forordning (EF) nr. 300/2008 bør derfor ændres. Da antallet og omfanget af de ændringer, der foretages, anses for i væsentlig grad at ændre det eksisterende bilag II til forordning (EF) nr. 300/2008, er det mere hensigtsmæssigt at erstatte nævnte bilag.
- (14) Oprettelsen af mekanismen og proceduren for indberetning, klassificering, behandling, lagring, beskyttelse, analyse og aggregering af oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede hændelser, ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå kræver en passende forberedelsesperiode. Anvendelsen af nogle af de relaterede bestemmelser i bilaget bør derfor udskydes for at give medlemsstaterne den nødvendige tid til at sikre en effektiv og virkningsfuld opfyldelse af kravene.
- (15) Ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed, der er nedsat ved artikel 17 i forordning (EF) nr. 300/2008, er blevet hørt og har været tæt inddraget i udarbejdelsen af de nyligt tilføjede krav om indberetning af luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder.
- (16) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 19 i forordning (EF) nr. 300/2008 —

⁽³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Bilag II til forordning (EF) nr. 300/2008 erstattes af teksten i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. februar 2026.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

»BILAG II

Fælles specifikationer for det nationale kvalitetskontrolprogram vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, der skal indføres af hver medlemsstat

1. DEFINITIONER

1.1. I dette bilag forstås ved:

- 1) »årlig trafikmængde«: det samlede antal passagerer, som ankommer, afrejser eller er i transit (tælles én gang)
- 2) »kompetent myndighed«: den nationale myndighed, som en medlemsstat udpeger i henhold til artikel 9 til at forestå samordning og overvågning af gennemførelsen af dens nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart
- 3) »auditor«: enhver, der udfører national overvågning af efterlevelsen på vegne af den kompetente myndighed
- 4) »certificering«: en formel evaluering og bekræftelse fra eller på vegne af den kompetente myndighed, at en person besidder de fornødne kompetencer til at udføre en auditors opgaver på et acceptabelt niveau, som defineres af den kompetente myndighed
- 5) »overvågningsaktiviteter«: enhver procedure eller proces, som benyttes til at vurdere gennemførelsen af denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart
- 6) »mangel«: manglende overholdelse af luftfartssikkerhedskrav
- 7) »inspektion«: en undersøgelse af gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer for at fastslå, hvorvidt de gennemføres effektivt og efter de fastlagte normer, og identificere eventuelle mangler
- 8) »interview«: en auditors mundtlige kontrol med henblik på at fastslå, om specifikke sikkerhedsforanstaltninger eller -procedurer er gennemført
- 9) »observation«: en auditors visuelle kontrol af, at en sikkerhedsforanstaltning eller -procedure er gennemført
- 10) »åben test«: en annonceret øvelse med deltagelse af operatører, der foretager screening, eller andet berørt sikkerhedspersonale, i forbindelse med hvilken der på en realistisk måde simuleres udførelse af en security-kontrol eller en ulovlig handling med henblik på at undersøge eller måle elementer såsom effektiviteten af gennemførelsen af eksisterende sikkerhedsforanstaltninger, kompetencer og det pågældende personales evner til at udføre tildelte opgaver
- 11) »relevante myndigheder«: med henblik på kapitel 19, den kompetente myndighed eller enhver anden national myndighed med ansvar for indberetning af luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder og hændelser, ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå
- 12) »indberetter«: enhver juridisk eller fysisk person, der indberetter en sikkerhedsrelateret begivenhed eller hændelse, en ulovlig handling, en forberedende handling med henblik herpå eller andre sikkerhedsrelaterede oplysninger i henhold til proceduren for obligatorisk eller frivillig indberetning, som medlemsstaterne har indført
- 13) »repræsentativ stikprøve«: et udvalg blandt mulige overvågningsalternativer af et antal og omfang, som danner et tilstrækkeligt grundlag for at drage generelle konklusioner med hensyn til standarder for gennemførelse
- 14) »securityaudit«: en grundig undersøgelse af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer for at afgøre, om de gennemføres fuldt ud og kontinuerligt
- 15) »sikkerhedsrelateret hændelse«: en sikkerhedsrelateret begivenhed, der påvirker eller kan påvirke passagerernes, besætningens, jordpersonalets og offentlighedens sikkerhed

- 16) »sikkerhedsrelateret begivenhed«: enhver sikkerhedsrelateret episode, der kan resultere i forringet sikkerhed, øge de operationelle risici eller bringe passagerernes, besætningens, jordpersonalets og offentlighedens sikkerhed i fare eller udgør en potentiel overtrædelse af reglerne. Dette omfatter identifikation eller observation af en sårbarhed i beskyttelsen af den civile luftfart mod ulovlige handlinger
- 17) »test«: efterprøvning af sikkerhedsforanstaltninger på luftfartsområdet, hvorunder den kompetente myndighed simulerer hensigt til at begå en ulovlig handling, med henblik på at undersøge, hvor effektivt de eksisterende sikkerhedsforanstaltninger er gennemført
- 18) »verifikation«: en foranstaltning, som træffes af en auditor med henblik på at slå fast, om en specifik sikkerhedsforanstaltning fungerer efter hensigten
- 19) »sårbarhed«: eventuelle svagheder i de gennemførte foranstaltninger og procedurer, som kunne udnyttes til at udføre en ulovlig handling.

2. DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS BEFØJELSER

- 2.1. Medlemsstaterne skal tildele den kompetente myndighed de beføjelser, der er nødvendige for at overvåge og håndhæve alle krav i denne forordning med tilhørende gennemførelsesretsakter, herunder sanktionsbeføjelser i overensstemmelse med artikel 21.
- 2.2. Den kompetente myndighed skal udføre overvågningsaktiviteter og have de beføjelser, der er nødvendige for at kræve enhver identificeret mangel afhjulpet inden for fastsatte frister.
- 2.3. Der skal fastlægges en gradueret og forholdsmæssigt afpasset fremgangsmåde for aktiviteter, der har til formål at korrigere mangler, og håndhævelsesforanstaltninger. Denne fremgangsmåde skal bestå af progressive trin, som følges, indtil manglen er korrigeret, herunder:
 - a) skriftlig rådgivning og skriftlige henstillinger
 - b) formel skriftlig advarsel
 - c) officiel håndhævelsesmeddelelse
 - d) administrative sanktioner og retsforfølgning.

Den kompetente myndighed kan udelade et eller flere af disse trin, navnlig i tilfælde af alvorlige eller tilbagevendende mangler.

3. DET NATIONALE KVALITETSKONTROLPROGRAMS FORMÅL OG INDHOLD

- 3.1. Det nationale kvalitetskontrolprogram har til formål ved hjælp af overvågningsaktiviteter at verificere, at luftfartsikkerhedsforanstaltningerne er effektive og gennemføres korrekt, og at fastslå graden af overholdelse af bestemmelserne i denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.
- 3.2. Det nationale kvalitetsprogram skal indeholde følgende elementer:
 - a) organisationsstruktur, ansvarsområder og ressourcer
 - b) stillingsbeskrivelser og kvalifikationskrav for auditører
 - c) overvågningsaktiviteter, herunder omfanget af securityaudits, inspektioner, test og — efter faktiske eller potentielle brud på sikkerheden — efterforskning, hyppighed af securityaudits og inspektioner samt klassifikation af graden af efterlevelse
 - d) surveys, hvor der er anledning til at genoverveje sikkerhedsbehovene
 - e) aktiviteter til korrektion af mangler med udførlige krav til indberetningen af mangler samt opfølgning og korrektion med det formål at sikre, at luftfartssikkerhedskravene overholdes
 - f) håndhævelsesforanstaltninger og om nødvendigt sanktioner som anført i dette bilags punkt 2.1 og 2.3
 - g) rapportering om udført overvågningsaktivitet, herunder i givet fald informationsudveksling mellem nationale organer om graden af overholdelse
 - h) overvågning af lufthavnes, operatørers og enheders interne kvalitetskontrolforanstaltninger
 - i) en procedure for registrering og analyse af det nationale kvalitetskontrolprogrammes resultater med henblik på afdække tendenser og styre den fremtidige politiske udvikling.

- j) en procedure, der sikrer, at den obligatoriske indberetning af oplysninger om luftfartssikkerhedshændelser, ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå, der skal foretages af enhver operatør og enhed, der er ansvarlig for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, foregår på en praktisk og rettidig måde til de relevante myndigheder
- k) et system for fortrolig, frivillig indberetning med henblik på analyse af sikkerhedsoplysninger fra kilder såsom offentligheden, passagerer, personale, besætning, jordpersonale og enhver anden person i luftfartssektoren.

4. OVERVÅGNING AF EFTERLEVELSE

- 4.1. Alle lufthavne, operatører og andre enheder med ansvar for luftfartssikkerheden (security) skal overvåges regelmæssigt for at sikre, at svigt opdages og korrigeres hurtigt.
- 4.2. Overvågningen skal udføres i overensstemmelse med det nationale kvalitetskontrolprogram under hensyntagen til trusselsniveauet, operationernes art og karakter, gennemførelsesstandarder, resultaterne af lufthavnes, operatørers og enheders interne kvalitetskontrolforanstaltninger samt andre faktorer og vurderinger, der påvirker prioriteringen og hyppigheden af overvågningen.
- 4.3. Overvågningen skal omfatte gennemførelsen og effektiviteten af lufthavnes, operatørers og enheders interne kvalitetskontrolforanstaltninger.
- 4.4. Overvågningen i hver lufthavn skal bestå af en passende kombination af overvågningsaktiviteter og tilvejebringe et samlet overblik over gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltningerne på området.
- 4.5. Ledelsen, prioriteringen og tilrettelæggelsen af kvalitetskontrolprogrammet foregår uafhængigt af den operationelle gennemførelse af de foranstaltninger, der træffes i henhold til det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.
- 4.6. Overvågningsaktiviteterne skal omfatte securityaudits, inspektioner og test.

5. METODOLOGI

- 5.1. Overvågningsaktiviteterne skal udføres efter en metode, der er i overensstemmelse med en standardiseret fremgangsmåde, der omfatter tildeling af opgaver, planlægning, forberedelse, aktiviteter på lokaliteten, klassifikation af findings samt færdiggørelse af rapporten og korrektionsprocessen.
- 5.2. Overvågningsaktiviteterne skal bygge på en systematisk informationsindsamling i kraft af observationer, interviews, undersøgelser af dokumenter og verifikationer.
- 5.3. Overvågningen omfatter både anmeldte og uanmeldte aktiviteter.

6. SECURITYAUDITS

6.1. Securityaudit skal omfatte:

- a) alle sikkerhedsforanstaltninger i en lufthavn (security), eller
- b) alle sikkerhedsforanstaltninger (security), der gennemføres af en individuel lufthavn, terminal eller af en operatør eller enhed, eller
- c) en særlig del af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.

6.2. Der fastlægges en metode for udførelsen af securityaudit, hvori følgende elementer tages i betragtning:

- a) anmeldelse af, at der vil blive foretaget securityaudit, og eventuelt forelæggelse af et spørgeskema før auditten
- b) forberedelsesfase, herunder undersøgelse af de udfyldte spørgeskemaer, samt anden relevant dokumentation
- c) indledende orientering af repræsentanterne for lufthavnen/operatøren/enheden, inden aktiviteterne på lokaliteten påbegyndes
- d) aktiviteter på lokaliteten

- e) afsluttende orientering og rapportering
 - f) i tilfælde af, at der er identificeret mangler: en korrektionsproces og den tilknyttede overvågning af denne proces.
- 6.3. For at få bekræftet, at der er gennemført sikkerhedsforanstaltninger, skal udførelsen af en securityaudit bygge på en systematisk informationsindsamling på grundlag af en eller flere af følgende teknikker:
- a) granskning af dokumenter
 - b) observationer
 - c) interviews
 - d) verifikation.
- 6.4. Lufthavne med en årlig trafikmængde på mere end 10 millioner passagerer skal mindst hvert 4. år underkastes en securityaudit, der omfatter alle luftfartssikkerhedsnormer. Undersøgelsen skal omfatte et repræsentativt udsnit af informationen.
7. INSPEKTIONER
- 7.1. En inspektions omfang skal dække mindst ét sæt indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger som fastsat i bilag I og i de dertil knyttede gennemførelsesretsakter, idet de overvåges som en samlet aktivitet eller inden for en rimelig tidshorisont, der normalt ikke varer længere end tre måneder. Undersøgelsen skal omfatte et repræsentativt udsnit af informationen.
- 7.2. Et sæt indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger er et sæt bestående af to eller flere krav som fastsat i bilag I og i de dertil knyttede gennemførelsesretsakter, der hænger så nøje sammen, at opfyldelsen ikke kan vurderes på passende vis, medmindre de tages i betragtning under ét. Disse sæt skal omfatte de sæt, der er opført i tillæg I til dette bilag.
- 7.3. Inspektioner foretages uanmeldt. Er den kompetente myndighed af den opfattelse, at dette ikke er praktisk muligt, kan inspektioner anmeldes. Der fastlægges en metode for udførelsen af inspektioner, hvori følgende elementer tages i betragtning:
- a) forberedelsesfase
 - b) aktiviteter på lokaliteten
 - c) en afsluttende orientering afhængigt af overvågningens hyppighed og resultater
 - d) rapportering/registrering
 - e) korrektionsproces og overvågning heraf.
- 7.4. For at få bekræftet, at sikkerhedsforanstaltningerne er effektive, skal udførelsen af en inspektion bygge på en systematisk informationsindsamling på grundlag af en eller flere af følgende teknikker:
- a) granskning af dokumenter
 - b) observationer
 - c) interviews
 - d) verifikation.
- 7.5. I lufthavne med en årlig trafikmængde på mere end 2 millioner passagerer inspiceres alle sæt indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger, jf. kapitel 1 til 6 i bilag I, mindst hver 12. måned, medmindre der er udført audit i lufthavnen i dette tidsrum. Inspektionshyppigheden for alle de sikkerhedsforanstaltninger, der er omfattet af kapitel 7 til 12 i bilag I, fastsættes af den kompetente myndighed på grundlag af en risikovurdering.
- 7.6. Hvis ingen af en medlemsstats lufthavne har en årlig trafikmængde, der overstiger 2 millioner passagerer, finder kravet i punkt 7.5 anvendelse på den lufthavn på medlemsstatens område, der har den største årlige trafikmængde.

7.7. Hyppigheden af inspektioner af lufthavne med en årlig trafikmængde på højst 2 millioner passagerer, operatører og enheder fastsættes af den kompetente myndighed under hensyntagen til de elementer, der er fastsat i punkt 4.2. Hyppigheden skal omfatte alle relevante sæt indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger, der er fastsat i kapitel 1 til 12 i bilag I.

8. TEST

8.1. Der foretages test for at undersøge effektiviteten af gennemførelsen af de sikkerhedsforanstaltninger, der er anført nedenfor, som minimum i alle lufthavne, der er omfattet af punkt 7.5 og 7.6:

- a) adgangskontrol til security-beskyttede områder
- b) screening af andre personer end passagerer og medbragte genstande
- c) beskyttelse af luftfartøjer
- d) screening af passagerer og håndbagage
- e) beskyttelse af indskrevet bagage
- f) screening af fragt eller post
- g) beskyttelse af fragt og post.

For test, der skal udføres i lufthavne, der ikke er omfattet af punkt 7.5 og 7.6, skal der opstilles prioriteter i den årlige planlægning af overvågningsaktiviteterne.

8.2. Den kompetente myndighed kan på grundlag af en risikovurdering foretage test for at undersøge effektiviteten af gennemførelsen af følgende supplerende sikkerhedsforanstaltninger:

- a) undersøgelse af køretøjer
- b) flysikkerhedskontrol
- c) screening af indskrevet bagage
- d) screening af forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen
- e) beskyttelse af forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen
- f) beskyttelse af faciliteter og lufthavnsperimeteren.

8.3. Der udarbejdes en testprotokol inkl. metode under hensyntagen til de retlige, sikkerhedsmæssige og operationelle krav. Metoden skal tage højde for følgende elementer:

- a) forberedelsesfase
- b) aktiviteter på lokaliteten
- c) en afsluttende orientering afhængigt af overvågningens hyppighed og resultater
- d) rapportering/registrering
- e) korrektionsproces og overvågning heraf.

8.4. Hyppigheden af test fastsættes af den kompetente myndighed under hensyntagen til de elementer, der er omhandlet i punkt 4.2.

8.5. Test kan erstattes eller suppleres med åbne test i tilfælde, hvor det ikke er muligt at opnå et repræsentativt udsnit af test, f.eks. på grund af begrænset gennemførelse af visse sikkerhedsforanstaltninger, eller når lokale forhold ville forringe testenes effektivitet.

9. SURVEYS

9.1. Der skal foretages surveys, når den kompetente myndighed bliver klar over, at der er behov for at tage operationer op til fornyet overvejelse med henblik på at identificere og adressere eventuelle sårbarheder. Når der identificeres en sårbarhed, skal den kompetente myndighed kræve, at der gennemføres beskyttelsesforanstaltninger, som står i forhold til truslen.

10. RAPPORTERING OM OVERVÅGNINGSAKTIVITETER

10.1. Overvågningsaktiviteterne skal rapporteres eller registreres i et standardiseret format, som gør det muligt at foretage en løbende analyse af udviklingen.

10.2. Følgende elementer skal indgå i standardformatet:

- a) aktivitetstype
- b) den overvågede lufthavn, operatør eller enhed
- c) dato og klokkeslæt for aktiviteten
- d) navn på de auditore, der gennemfører aktiviteten
- e) aktivitetens omfang
- f) findings sammen med de tilhørende bestemmelser i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart
- g) klassifikation af graden af overholdelse
- h) anbefalinger til afhjælpende foranstaltninger, hvis dette er relevant
- i) tidshorisont for korrektionen, hvis dette er relevant.

10.3. Hvis der identificeres mangler, skal den kompetente myndighed rapportere de relevante findings til den lufthavn, de operatører eller de enheder, som var genstand for overvågningen.

11. FÆLLES KLASSIFIKATION AF GRADEN AF OVERHOLDELSE

11.1. Overvågningsaktiviteterne skal vurdere gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart ved anvendelse af det harmoniserede system til klassifikation af overholdelsen af forskrifterne, jf. tillæg II.

12. KORREKTION AF MANGLER

12.1. De identificerede mangler skal omgående korrigeres. Kan korrektionen ikke finde sted omgående, træffes kompenserende foranstaltninger. Når den overordnede overvågning af gennemførelsen af en sikkerhedsforanstaltning som følge af individuelle eller isolerede fejl resulterer i overholdelsesniveauet »Efterlevelsen kan forbedres«, skal disse mangler også korrigeres.

12.2. Den kompetente myndighed skal pålægge lufthavne, operatører eller enheder, som gøres til genstand for overvågningsaktiviteter, at forelægge en handlingsplan til godkendelse, der adresserer de eventuelle mangler, der er beskrevet i rapporterne, og indeholder en frist for gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, og at forelægge en bekræftelse, når korrektionsprocessen er afsluttet.

13. OPFØLGENDE AKTIVITETER I RELATION TIL VERIFIKATION AF KORREKTIONEN

13.1. Efter at den lufthavn, operatør eller enhed, som skal overvåges, har bekræftet, at eventuelle påkrævede afhjælpende foranstaltninger er truffet, verificerer den kompetente myndighed, at de afhjælpende foranstaltninger er gennemført.

13.2. I forbindelse med de opfølgende aktiviteter benyttes de mest relevante overvågningsmetoder.

14. RÅDIGHED OVER AUDITORS

14.1. Hver medlemsstat skal sikre, at der er et tilstrækkeligt stort antal auditore til rådighed for den kompetente myndighed, til at alle overvågningsaktiviteter kan gennemføres.

15. KVALIFIKATIONSKRITERIER FOR AUDITORS

15.1. Hver medlemsstat sikrer, at de auditore, der udfører aktiviteter på vegne af den kompetente myndighed:

- a) ikke har kontraktmæssige eller pekuniære forpligtelser i forhold til den lufthavn, operatør eller enhed, som skal overvåges, og
- b) har passende kvalifikationer, herunder tilstrækkelig teoretisk og praktisk erfaring på det relevante område.

Auditore skal certificeres eller godkendes på tilsvarende vis af den kompetente myndighed.

15.2. Auditors skal være i besiddelse af følgende kompetencer:

- a) en forståelse af de aktuelle gældende sikkerhedsforanstaltninger og hvordan de anvendes på de operationer, der undersøges, herunder:
 - en forståelse af sikkerhedsprincipper
 - en forståelse af tilsynsopgaver
 - en forståelse af de faktorer, som har indflydelse på menneskers ydeevne
- b) et praktisk kendskab til securityteknologier og -metoder
- c) et kendskab til principper, procedurer og metoder vedrørende overvågning af efterlevelse
- d) et praktisk kendskab til de operationer, der undersøges
- e) en forståelse af auditors rolle og beføjelser.

15.3. Auditors skal efteruddannes tilstrækkeligt ofte til at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes, og nye kompetencer erhverves for at følge med udviklingen på securityområdet.

16. AUDITORS' BEFØJELSER

16.1. Auditors, der foretager overvågning, tildeles tilstrækkelige beføjelser til at få rådighed over de oplysninger, der er nødvendige for, at de kan udføre deres opgaver.

16.2. Auditors skal medbringe et identitetskort, som bemyndiger dem til at udføre overvågningsaktiviteter på vegne af den kompetente myndighed og giver dem adgang til alle områder, som skal inspiceres.

16.3. Auditors har krav på at:

- a) få øjeblikkelig adgang til alle relevante områder, herunder luftfartøjer og bygninger, med henblik på overvågningen og
- b) kræve, at sikkerhedsforanstaltningerne gennemføres korrekt eller gentages.

16.4. Som følge af de beføjelser, der tillægges auditors, skal den kompetente myndighed handle i overensstemmelse med punkt 2.3 i følgende tilfælde:

- a) tilsigtet obstruktion eller hindring af en auditor
- b) undladelse eller afvisning af at fremlægge de oplysninger, som en auditor anmoder om
- c) fremlæggelse af urigtige eller misvisende oplysninger for en auditor med det formål at vildlede og
- d) nogen udgiver sig for at være en auditor med det formål at vildlede.

17. BEDSTE PRAKSIS

17.1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om bedste praksis med hensyn til kvalitetskontrolprogrammer, auditmetoder og auditors. Kommissionen videregiver disse oplysninger til de øvrige medlemsstater.

18. RAPPORTERING OM OVERVÅGNINGSAKTIVITETER TIL KOMMISSIONEN

18.1. Medlemsstaterne skal hvert år udarbejde en rapport til Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet for at efterleve denne forordning, og om luftfartssikkerhedssituationen i lufthavnene på deres område. Rapporten skal dække perioden den 1. januar–31. december. Rapporten skal foreligge tre måneder efter periodens udløb.

18.2. Rapportens indhold skal være i overensstemmelse med tillæg III, og der benyttes en model, som Kommissionen stiller til rådighed.

18.3. Kommissionen videregiver hovedkonklusionerne af disse rapporter til medlemsstaterne.

19. INDBERETNING AF LUFTFARTSSIKKERHEDSRELATEREDE BEGIVENHEDER OG HÆNDELSER, ULOVLIGE HANDLINGER OG FORBEREDENDE HANDLINGER MED HENBLIK HERPÅ
- 19.1. Hvis den kompetente myndighed konstaterer eller modtager oplysninger om en ulovlig handling eller en luftfartsikkerhedsrelateret hændelse, der er indtruffet eller snart vil indtræffe, og som har eller kan forventes at få alvorlige konsekvenser for luftfartssikkerhedsniveauet i Unionen eller det internationale luftfartssikkerhedssystem, underretter den hurtigst muligt Kommissionen herom. Med forbehold af nationale regler om beskyttelse af oplysninger af relevans for den nationale sikkerhed skal underretningen indeholde alle relevante og tilgængelige faktuelle oplysninger, der er nyttige for vurderingen af, om der er behov for omgående handling for at opretholde eller genetablere luftfartssikkerhedsniveauet i Unionen, og bidrage med det nødvendige samarbejde og den nødvendige koordinering på internationalt plan. Når Kommissionen modtager sådanne oplysninger, underretter den de øvrige medlemsstater herom.
- 19.2. Med henblik på at gennemføre kravene i punkt 3.2, litra j) og k), og nedenstående bestemmelser, indfører hver medlemsstat fra den 1. januar 2028 en procedure for indberetning, klassifikation, behandling, lagring, beskyttelse, analyse og aggregering af oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede hændelser, ulovlige handlinger og forberedende handlinger med henblik herpå. Proceduren skal omfatte systemer for obligatorisk og fortrolig, frivillig indberetning og indeholde detaljerede krav til at sikre en effektiv indberetning og opfølgning, herunder udførelse og koordinering af efterfølgende opgaver samt eventuelle foranstaltninger eller afgørelser, der skal træffes af de relevante myndigheder.
- 19.3. Fra den 1. januar 2028 skal operatører og enheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, indberette oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede hændelser til de relevante myndigheder. En sikkerhedsmedarbejder eller sikkerhedsansvarlig knytter de sikkerhedsrelaterede hændelser til en indberettet sikkerhedsrelateret begivenhed på grundlag af en analyse af begivenheden og en konstatering af, at der er behov for yderligere foranstaltninger. En sikkerhedsrelateret hændelse kan også resultere i en ulovlig handling, der skal indberettes til ICAO i overensstemmelse med bilag 17 til Chicagokonventionen, og klassificeres som sådan af den kompetente myndighed. Følgende indberetningsfrister finder anvendelse på en sådan obligatorisk indberetning fra det tidspunkt, hvor den underliggende begivenhed indberettes ved hjælp af det interne indberetningssystem, der er omhandlet i punkt 19.4:
- a) hurtigst muligt, dog senest inden for 24 timer, hvis hændelsen har en alvorlig og umiddelbar indvirkning på luftfartssikkerhedsniveauet
 - b) inden for 72 timer, hvis hændelsen har en alvorlig indvirkning på luftfartssikkerhedsniveauet
 - c) månedligt i tilfælde af alle andre hændelser.
- 19.4. Fra den 1. januar 2028 skal operatører og enheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, indføre et internt indberetningssystem til indberetning af oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder på en praktisk og rettidig måde. Alle medlemmer af personalet hos operatører og enheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, indberetter oplysninger om luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder ved hjælp af dette interne indberetningssystem.
- 19.5. Fra den 1. januar 2028 udpeger de relevante myndigheder og enhver operatør eller enhed, der er ansvarlig for gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, mindst én person eller én afdeling, der er ansvarlig for indberetning, herunder kvalitetskontrol af data, for at forbedre datakonsistensen. Ansættelses- og uddannelseskravene til de personer, der er udpeget til at udføre sådanne opgaver, fastsættes i de gennemførelsesbestemmelser, som Kommissionen vedtager i henhold til artikel 4, stk. 3, i denne forordning.
- 19.6. Fra den 1. januar 2028 foretages obligatorisk indberetning til de relevante myndigheder ved hjælp af modellen i tillæg IV med henvisning til den fælles klassifikation, der er fastsat i tillæg V. Frivillig indberetning kan også foretages ved hjælp af modellen i tillæg IV med henvisning til den fælles klassifikation, der er fastsat i tillæg V.

- 19.7. Fra den 1. januar 2028 lagrer de relevante myndigheder indberetningerne i en national database. Fortroligheden af følsomme luftfartssikkerhedsrelaterede oplysninger i indberetninger samt enhver analyse heraf sikres i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning og national lovgivning. Med henblik herpå fastsætter hver medlemsstat detaljerede krav vedrørende adgangen til sådanne oplysninger og vedrørende fysisk og informations-teknologisk beskyttelse.
- 19.8. Fra den 1. januar 2028 fastsætter hver medlemsstat detaljerede krav til behandling og lagring af indberetninger for at forhindre, at oplysningerne deri anvendes til andre formål end luftfartssikkerhed, og sikrer på passende vis fortroligheden af identiteten af indberetteren og af de personer, der er nævnt i indberetningen, med forbehold af kravene om strafferetlige, disciplinære eller administrative procedurer i national ret.
- 19.9. Fra den 1. januar 2028 fastlægger og gennemfører de relevante myndigheder procedurer for udveksling efter »need-to-know«-princippet af relevante oplysninger i indberetninger og for opfølgende foranstaltninger for at bistå andre nationale myndigheder og agenturer, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber og andre berørte enheder, hvis dette kan bidrage til at opretholde og forbedre luftfartssikkerheden.
- 19.10. Fra den 1. januar 2028 kan de relevante myndigheder, hvis oplysningerne har relevans for flyvesikkerheden, uanset punkt 19.8, udveksle dem med de nationale myndigheder med ansvar for civil luftfartssikkerhed med forbehold af de gældende krav om fortrolighed, beskyttelse og redigering, alt efter hvad der er relevant.
- 19.11. Fra den 1. januar 2028 udveksler de relevante myndigheder med forbehold af kravene om fortrolighed og beskyttelse i henhold til EU-lovgivningen og national lovgivning, alt efter hvad der er relevant, relevante oplysninger i indberetninger med Kommissionen og andre medlemsstater, hvis dette kan bidrage til at opretholde og forbedre luftfartssikkerheden, herunder som svar på specifikke forespørgsler fra Kommissionen eller andre medlemsstater.
- 19.12. Fra den 1. januar 2028 kan Kommissionen og medlemsstaterne med forbehold af kravene om fortrolighed og beskyttelse i henhold til EU-lovgivningen og national lovgivning, alt efter hvad der er relevant, udveksle relevante oplysninger i indberetninger med internationale organisationer og med de relevante myndigheder i tredjelande, hvis dette er påkrævet i henhold til internationale aftaler, eller hvis dette kan bidrage til at opretholde og forbedre luftfartssikkerheden.
- 19.13. Fra den 1. januar 2028 forelægger medlemsstaterne hvert år Kommissionen en rapport med statistiske oplysninger om de modtagne indberetninger, der er aggregeret i overensstemmelse med den fælles klassifikation i tillæg V, og analysen heraf, jf. dog punkt 19.1 og 19.11. Rapporten skal dække perioden den 1. januar – 31. december og fremlægges senest seks måneder efter udløbet af referenceperioden.
- 19.14. Fra den 1. januar 2028 udveksler Kommissionen de vigtigste konklusioner af de rapporter, der er forelagt i henhold til punkt 19.13, med Forskriftsudvalget for Civil Luftfartssikkerhed og ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed.
- 19.15. Fra den 1. januar 2028 kan Kommissionen for at sikre en harmoniseret tilgang på EU-plan i samarbejde med medlemsstaterne stille et passende informationsteknologisk instrument til rådighed til støtte for gennemførelsen af de krav, der er fastsat i dette kapitel.

*Tillæg I***Elementer, der skal inddrages i sættet af indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger**

De sæt indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger, der er omhandlet i punkt 7.1 i dette bilag, skal omfatte følgende elementer i bilag I og de tilsvarende bestemmelser i de gennemførelsesretsakter, som Kommissionen vedtager i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, i denne forordning:

For punkt 1 — Sikkerhed i lufthavne:

- a) alle bestemmelser i punkt 1.1 eller
- b) alle bestemmelser i punkt 1.2 (undtagen de bestemmelser, der vedrører id-kort og bilpas) eller
- c) alle bestemmelser i punkt 1.2 vedrørende id-kort eller
- d) alle bestemmelser i punkt 1.2 vedrørende bilpas eller
- e) alle bestemmelser i punkt 1.3 og de relevante elementer i punkt 12 eller
- f) alle bestemmelser i punkt 1.4 eller
- g) alle bestemmelser i punkt 1.5 eller
- h) alle bestemmelser i punkt 1.7 og de relevante elementer i punkt 11.

For punkt 2 — Demarkerede områder i lufthavne:

alle bestemmelser i dette punkt.

For punkt 3 — Flysikkerhed:

- a) alle bestemmelser i punkt 3.1 eller
- b) alle bestemmelser i punkt 3.2.

For punkt 4 — Passagerer og håndbagage:

- a) alle bestemmelser i punkt 4.1 og de relevante elementer i punkt 12 eller
- b) alle bestemmelser i punkt 4.2 eller
- c) alle bestemmelser i punkt 4.3.

For punkt 5 — Indskrevet bagage:

- a) alle bestemmelser i punkt 5.1 og de relevante elementer i punkt 12 eller
- b) alle bestemmelser i punkt 5.2 eller
- c) alle bestemmelser i punkt 5.3.

For punkt 6 — Fragt og post:

- a) alle bestemmelser vedrørende security-kontrol, screening og transport, der er foretaget af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, og de relevante elementer i punkt 12 eller
- b) alle bestemmelser vedrørende security-kontrol og transport, der er foretaget af kendte afsendere eller
- c) alle bestemmelser vedrørende security-kontrol og transport, der er foretaget af godkendte transportører eller
- d) alle bestemmelser vedrørende beskyttelse af fragt og post i lufthavne.

For punkt 7 — Luftfartsselskabers post og materialer:

alle bestemmelser i dette punkt.

For punkt 8 — Forsyninger til flyvningen:

alle bestemmelser i dette punkt og de relevante elementer i punkt 12.

For punkt 9 — Leverancer til lufthavnen:

alle bestemmelser i dette punkt og de relevante elementer i punkt 12.

For punkt 10 — Sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen:

alle bestemmelser i dette punkt.

For punkt 11 — Ansættelse og uddannelse af personale:

- a) alle bestemmelser vedrørende ansættelse af personale hos en lufthavn, en operatør, et luftfartsselskab eller en enhed eller
 - b) alle bestemmelser vedrørende uddannelse af personale hos en lufthavn, en operatør, et luftfartsselskab eller en enhed.
-

Tillæg II

Harmoniseret system til klassifikation af overholdelsen af forskrifterne

Til bedømmelsen af, hvordan det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart gennemføres, anvendes nedenstående klassifikation af, i hvilken grad forskrifterne overholdes.

	Securityaudit	Inspektion	Test
Fuld efterlevelse	√	√	√
Efterlevelsen kan forbedres	√	√	√
Manglende efterlevelse	√	√	√
Manglende efterlevelse med alvorlige mangler	√	√	√
Ikke relevant	√	√	
Ikke bekræftet	√	√	√

*Tillæg III***INDHOLDET AF DEN RAPPORT, SOM SKAL FORELÆGGES KOMMISSIONEN****1. Organisationsstruktur, ansvarsområder og ressourcer**

- a) Strukturen for kvalitetskontrollens tilrettelæggelse, ansvarsfordelingen og ressourcerne, herunder planlagte fremtidige ændringer (se punkt 3.2, litra a)).
- b) Antal af auditører — aktuelt og planlagt (se punkt 14).
- c) Auditørers uddannelse (se punkt 15.2).

2. Operationel overvågning

Al udført overvågning med angivelse af:

- a) type (securityaudit, indledende inspektion, opfølgende inspektion, test, andet)
- b) de lufthavne, operatører og enheder, der har været overvåget
- c) omfang
- d) hyppighed og
- e) samlet antal manddage, der er tilbragt på de overvågede lokaliteter.

3. Korrektion af mangler

- a) Status for gennemførelsen af aktiviteter, der skal korrigere mangler.
- b) Væsentligste udførte eller planlagte aktiviteter (f.eks. nyoprettede stillinger, erhvervet udstyr, anlægsarbejder) og opnåede fremskridt i henseende til korrektion.
- c) Anvendte håndhævelsesforanstaltninger (se punkt 3.2, litra f)).

4. Generelle data og tendenser

- a) Den nationale samlede årlige passager- og godstrafik og antallet af flybevægelser.
- b) Liste over lufthavne opdelt på kategorier.
- c) Antal luftfartsselskaber, der opererer fra området, opdelt på kategorier (national, EU, tredjeland).
- d) Antal sikkerhedsgodkendte fragtagenter.
- e) Antal kendte afsendere.
- f) Antal godkendte transportører.
- g) Antal sikkerhedsgodkendte leverandører (for leverancer til lufthavnen og forsyninger til flyvningen).
- h) Omtrentligt antal andre enheder med ansvar for luftfartssikkerhed (groundhandlingvirksomheder, sikkerhedsfirmaer, kendte leverandører af leverancer til lufthavnen og forsyninger til flyvningen).

5. Luftfartssikkerhedssituationen i lufthavne

Generelle baggrundsoplysninger om luftfartssikkerhedssituationen i medlemsstaten.

Tillæg IV

Model til indberetning af oplysninger om sikkerhedsrelaterede begivenheder og hændelser ⁽¹⁾

Nøjagtig dato og tidspunkt eller periode ⁽²⁾ for begivenheden: .../.../...

Rapportens dato: ⁽³⁾ .../.../...

Sted, hvor begivenheden fandt sted: ⁽⁴⁾

Navn på det selskab og/eller den person, der foretager indberetningen (hvis muligt): ⁽⁵⁾

Beskrivelse af begivenheden:

Øjeblikkelig(e) foranstaltning(er), der er truffet, og af hvem: ⁽⁶⁾

Berørt luftfartssikkerhedsområde:

Sikkerhed på landsiden, passagerer og håndbagage, personale og besætning, adgangskontrol, indskrevet bagage, forsyninger til flyvningen, leverancer til lufthavnen, beskyttelse af luftfartøjer på jorden, luftfartøjsikkerhedsforanstaltninger under flyvning fragt og post, flyvekontrolltjenesten, digital information og digitale teknologier, Ubemandede luftfartøjsystem(er) (UAS)/ubemandet luftfartøj (UAV)/fjernstyrede luftfartøjsystemer (RPAS), afstandsvåben (MANPAD'er osv.), lasere, luftfartssikkerhedsrelaterede oplysninger, almenflyvning/flyveklubber

Indvirkning eller potentiel indvirkning på sikkerheden: ⁽⁷⁾

Eventuelle andre bemærkninger/forslag/oplysninger: ⁽⁸⁾

Kontaktperson (e-mail, telefonnummer):

⁽¹⁾ I denne model omfatter »begivenhed« luftfartssikkerhedsrelaterede begivenheder og hændelser.

⁽²⁾ Hvis den nøjagtige dato og det nøjagtige tidspunkt ikke kan fastslås.

⁽³⁾ Hvis forskellig fra datoen for begivenheden.

⁽⁴⁾ Lufthavnens navn og eventuelt IATA/ICAO-kode samt det område, hvor begivenheden observeres.

⁽⁵⁾ Navnet på den fysiske person, der foretager indberetningen, kan udelades.

⁽⁶⁾ F.eks. underretning af lokale retshåndhævende myndigheder og/eller lufthavnsmyndigheder om situationen.

⁽⁷⁾ For ud fra indberetterens perspektiv at afgøre, hvordan luftfartssikkerhedsniveauet påvirkes.

⁽⁸⁾ Dette afsnit kan indeholde yderligere nyttige oplysninger fra indberetteren, f.eks. med hensyn til den foreløbige risikovurdering Foranstaltning(er), der har til formål at begrænse indvirkningen på luftfartssikkerheden Afhjælpende foranstaltning(er) (hvis det er relevant) og status for dossieret i selskabet (hvis det er relevant).

Tillæg V

Fælles klassifikation af sikkerhedsrelaterede begivenheder og hændelser ⁽¹⁾

Klasse ⁽¹⁾	Kategori ⁽²⁾
Sikkerhed på landsiden	Opdagelse eller brug af en improviseret eksplosiv anordning i et køretøj (IED) eller en improviseret brandanordning (IID)
	Opdagelse eller brug af personbåret IED/IID
	Væbnet angreb
	Efterladte/mistænkelige genstande (gælder også airside)
	Kemisk, biologisk og radiologisk angreb (CBR)
	Skader på kritisk infrastruktur/sårbare punkter
	Mistænkelig adfærd
	Uforudsete forstyrrelser, herunder bombetrusler eller falske trusler
Passagerer og håndbagage	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
	Mangel i screeningproceduren i sikkerhedskontrollen
	Blanding af screenede og ikke-screenede passagerer
Personale og besætning	Mistænkelig adfærd
	Mangel i screeningproceduren i sikkerhedskontrollen
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
	Sabotage
	Insideromgåelse af security-kontroller
Adgangskontrol	Forsætligt forsøg på at omgå ordningen for sikkerhedsundersøgelse/baggrundscheck
	Indtrængen eller forsøg på indtrængen på lufthavnsområdet
	Uautoriseret adgang til security-beskyttede områder (SRA) eller andre kontrollerede områder (ikke-personale)
	Uautoriseret/uledsaget adgang i SRA (personale)
	Mistænkelig adfærd hos personale
	Mangel i adgangskontrolsystemet
	Mangel i systemet for udstedelse af id-kort
Mangel i systemet for adgangskontrol af køretøjer, herunder anvendelsen af security-kontrol og/eller screening af førere, passagerer og køretøjer	
Indskrevet bagage	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
	Mangel i beskyttelsen af screenet indskrevet bagage

⁽¹⁾ Tillæg V kan også tjene som et redskab til at kategorisere sikkerhedsdata og støtte udarbejdelsen af definitioner af relevante begivenheder.

Klasse (1)	Kategori (2)
	Tegn på ulovlige indgreb i screenet indskrevet bagage
	Mangel i systemet eller proceduren for screening af indskrevet bagage (HBS) (herunder afstemning af passagerbagage)
	Mangel i gennemførelsen af proceduren for transport af våbenforsendelser
Forsyninger til flyvningen	Uautoriseret adgang til den facilitet, hvorfra der leveres forsyninger til flyvningen
	Mangel i beskyttelsen af security-kontrollerede forsyninger
	Tegn på ulovlige indgreb i security-kontrollerede forsyninger til flyvningen
	Mangel i anvendelsen af security-kontroller
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
Leverancer til lufthavnen	Uautoriseret adgang til faciliteter
	Mangel i beskyttelsen af security-kontrollerede leverancer
	Tegn på ulovlige indgreb i security-kontrollerede leverancer til lufthavnen
	Mangel i anvendelsen af security-kontroller
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
Beskyttelse af luftfartøjer på jorden	Uautoriseret passager om bord på luftfartøjet
	Uautoriseret personale om bord på luftfartøjet
	Mangel i fysikkerhedskontroller/-checks
	Mangel i beskyttelsen af luftfartøjer, herunder når luftfartøjerne parkeres om natten
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID i luftfartøjets kabine eller lastrum
Sikkerhedsforanstaltninger under flyvning	Ureglerlig passager (tages kun i betragtning for niveau 3 og 4, jf. ICAO's Aviation Security Manual) skal blot indberettes
	Mangel i cockpitdørproceduren og beskyttelsen af cockpitdøren
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
	CBR-angreb
	Kapring under flyvning
	Bombetrussel under flyvning
Fragt og post	Uautoriseret adgang til fragscreeningfaciliteten
	Mangel i screeningproceduren
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID
	Mangel i beskyttelsen af security-kontrolleret fragt
	Tegn på ulovlige indgreb i security-kontrolleret fragt
	Mangel i gennemførelsen af proceduren for modtagelse

Klasse ⁽¹⁾	Kategori ⁽²⁾
	Mistænkelig aktivitet
	Meddelelse om ikke at laste i henhold til PLACI-systemet
Flyvekontrol	Væbnet angreb på flyvekontrollfaciliteten (ATC-faciliteten)
	Ødelæggelse eller beskadigelse af hjælpemidler til flynavigation
	Uautoriseret adgang
Digital information og digitale teknologier	Angreb på luftfartøjssystem(er)
	Angreb på lufttrafikstyringssystemer (ATM-systemer)
	Angreb på lufthavnssystem(er)
	Angreb på andre kritiske systemer og data
Ubemandede luftfartøjssystemer (UAS)/	Uautoriseret indtrængen i kontrolleret luftrum
Ubemandet luftfartøj (UAV)/	Nærkollision/kontakt med luftfartøjer under flyvning
Fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS)	Kollision med luftfartøjer under flyvning
	Observation fra luftfartøj/lufthavn
	Ubemandet luftfartøj (UAV) var en trussel mod luftfartøjer
	UAV var en trussel mod lufthavnsinfrastrukturen
	UAV var en trussel mod passagerer
Afstandsvåben (MANPAD'er osv.)	Angreb på luftfartøj eller lufthavnsfaciliteter
	Indberettet observation
Lasere	Angreb på luftfartøj eller lufthavnsfaciliteter
	Indberettet observation
	Mistænkelig aktivitet
Luftfartssikkerhedsoplysninger	Mangel i beskyttelsen af følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger
	Tab af informationssystemernes integritet og tilgængelighed
Almenflyvning/flyveklubber	Uautoriseret adgang
	Opdagelse eller brug af forbudt genstand/IED/IID

(¹) Klasse: beskriver det emne, som den sikkerhedsrelaterede hændelse henviser til, f.eks. »adgangskontrol«, »indskrevet bagage« eller »fragt/post«. De valgte identifikatorer er allerede almindeligt anvendt i ICAO's bilag 17 og i Aviation Security Manual (dok. 8973) og forventes at være lette for enhederne at henvise til og relevante for myndighedernes vurderinger.

(²) Kategori: angiver en mere specifik beskrivelse af den pågældende sikkerhedsrelaterede hændelse. Kategorierne er forskellige for hver klasse, da eventuelle sikkerhedsrelaterede hændelser er forskellige afhængigt af, hvilken luftfartssikkerhedsprocedure de vedrører. F.eks. omfatter klassen »beskyttelse af luftfartøjer på jorden« kategorien »mangel i flysikkerhedskontroller/-checks«, mens klassen »indskrevet bagage« omfatter kategorien »mangel i beskyttelsen af screenet indskrevet bagage«. Der vil også være en kategori for »andet« for de hændelser, der eventuelt er for sjældne til, at det er berettiget med en særskilt kategori, eller som kan betragtes som en ny trussel eller sårbarhed. Denne mulighed bør dog kun anvendes, hvis ingen af de andre kategorier ser ud til at være egnede.»