EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 9.7.2013
COM(2013) 523 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

ÅRSRAPPORT 2012 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008 OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Denna rapport omfattar perioden 1 januari–31 december 2012

INLEDNING

2012 löpte den första övergångsperioden för de nya åtgärder för luftfartsskydd som infördes genom förordning (EG) nr 300/2008 och dess tillämpningsbestämmelser ut.Det gällde kravet att antingen fastställa en säker leveranskedja för förnödenheter för användning ombord och varuleveranser till flygplatsen eller att säkerhetskontrollera 100 % av sådana leveranser när de förs in på behörighetsområden på flygplatser. I sina inspektioner under 2012 lade kommissionen därför stor vikt vid kontrollen av om dessa nya krav efterlevdes.

Dessutom ändrades de kompletterande bestämmelserna till förordning (EG) nr 300/2008 i väsentlig grad. Å ena sidan syftade ändringarna till att finjustera eller ytterligare förtydliga de befintliga förfarandena för vissa åtgärder för luftfartsskydd. Å andra sidan infördes komplexa nya åtgärder för flygfrakt och flygpost som transporteras till unionen (”ACC3”). Slutligen stärktes systemet i fråga om validering av luftfartsskydd i EU betydligt. Två ändringar har senare införts för att det från och med mitten av 2014 ska finnas en säker leveranskedja och ett tillförlitligt valideringssystem på flygplatser i tredje land där flygfrakt och flygpost avsedda för unionen ska lastas ombord på ett luftfartyg. Detta skedde som ett svar på incidenten med flygfraktsbomben i Jemen som ägde rum i oktober 2010.

När det gäller flytande sprängämnen, visade en omvärdering av aktuella hot mot den civila luftfarten att den tillhörande risken fortfarande måste betraktas som hög och att det krävs åtgärder i fråga om luftfartsskyddet. Under året blev det dock tydligt att ett avskaffande av de nuvarande begränsningarna i fråga om att medföra vätskor, aerosoler och geléer som handbagage före tidsfristens utgång den 29 april 2013 inte skulle vara möjligt på grund av praktiska problem med kontrollutrustning som troligen skulle leda till betydande olägenheter för flygpassagerare. Utkast till lagstiftning förbereddes för att se över metoden genom att fasa in säkerhetskontroll, med början med tullfria vätskor, aerosoler och geléer från den 31 januari 2014.

Slutligen fastställdes arrangemang mellan EU och USA för ömsesidigt erkännande av deras respektive säkerhetssystem för flygfrakt och flygpost. Detta är en stor framgång för EU:s export och eliminerar dubbelarbete vid tillämpningen av säkerhetsåtgärder, vilket i sin tur leder till kostnads- och tidsbesparingar för aktörerna inom flygfrakt och flygpost.

DEL ETT

INSPEKTIONERNA

1. ALLMÄNT

I enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 300/2008 är kommissionen skyldig att utföra inspektioner av medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter (de behöriga myndigheterna) och av EU-flygplatser. Schweiz omfattas också av unionsprogrammet medan Norge och Island inspekterats av Eftas övervakningsmyndighet med utgångspunkt i parallella bestämmelser. För att genomföra sina inspektioner har kommissionen tio hel- och halvtidsanställda flygsäkerhetsinspektörer. Inspektionerna stöds av en pool av nationella inspektörer utsedda av medlemsstaterna, Island, Norge och Schweiz, som godkänts av kommissionen inom ramen för det nya regelverket. 57 av dessa nationella inspektörer deltog i inspektionerna 2012. En sammanfattande tabell med uppgifter om all övervakningsverksamhet som hittills bedrivits av kommissionen och Eftas övervakningsmyndighet bifogas i en bilaga.

2. INSPEKTION AV NATIONELLA BERÖRDA MYNDIGHETER

Kommissionen övervakade elva behöriga myndigheter under 2012 som alla hade varit föremål för en tidigare inspektion av kommissionen. För flera medlemsstater pekade dessa inspektioner på avsevärda förbättringar jämfört med tidigare. De vanligaste bristerna 2012 var ungefär desamma som under 2011 och avsåg de nationella programmen för luftfartsskydd och de nationella programmen för verksamhetskontroll som ännu inte anpassats fullt ut till det nya regelverket i förordning (EG) nr 300/2008.

Vad gäller genomförandet av åtgärderna i fråga om luftfartsskydd fanns det i en del medlemsstater fortfarande tecken på bristande förmåga att i tid upptäcka och rätta till brister. En del medlemsstater hade inte övervakat alla aspekter av lagstiftningen och en del flygplatser hade inte inspekterats av nationella myndigheter under långa perioder. Uppföljningsverksamheten var ibland otillräcklig eller så utfördes den inte och det var inte ovanligt med stora förseningar innan bristerna åtgärdades. Sanktioner var tillgängliga för alla medlemsstater, men de var inte alltid tillräckligt kraftiga eller användes inte alltid på ett sådant sätt att de var avskräckande.

Finanskrisen och det tryck på de offentliga budgetarna som denna medfört påverkade också de tillgängliga resurserna för nationell övervakningsverksamhet i vissa medlemsstater.

3. INLEDANDE INSPEKTIONER VID FLYGPLATSER

Tjugotre (23) inledande inspektioner av flygplatser genomfördes under 2012, vilket är en ökning med fyra inspektioner i jämförelse med 2011, främst till följd av att ett antal mindre flygplatser som kräver ett lägre antal inspektörer omfattades. Alla områden täcktes (dock inte vid varje inspektion). Den sammanlagda procentsatsen av kärnåtgärder som under 2012 befunnits uppfylla kraven ökade till 83 %.

De brister som upptäcktes i fråga om traditionella åtgärder[1] tenderade att huvudsakligen bero på den mänskliga faktorn. Dessa avsåg framför allt kvaliteten på säkerhetskontroller av personal samt vissa säkerhetskrav avseende frakt. Framför allt fortsatte den bristande kvaliteten vid manuell genomsökning av personal att vara ett problem. För frakt gällde de flesta överträdelserna bestämmelserna om att tillämpa säkerhetskontroll. Dessa brister, som beror på den mänskliga faktorn, bör lösas genom bättre utbildning och övervakning.

Dessutom hade vissa ytterligare åtgärder som införts enligt det nya regelverket i förordning (EG) 300/2008 ännu inte genomförts fullt ut på de flygplatser som inspekterades under 2012. Överträdelserna skedde i fråga om metoder och standarder för säkerhetskontroller av förnödenheter för användning ombord och, i synnerhet, varuleveranser till flygplatsen (där en säker leveranskedja ännu inte användes fullt ut), brist på riskbedömningar av patrulleringsfrekvensen vid flygplatserna, omcertifiering av säkerhetskontrollanter som arbetar med röntgen eller utrustning för att upptäcka sprängämnen och för frakt och post med hög risk. Medlemsstaternas berörda myndigheter bör aktivt genomföra dessa nya bestämmelser.

4. UPPFÖLJNINGSINSPEKTIONER

Enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 72/2010[2] ska kommissionen rutinmässigt genomföra ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Om flera allvarliga brister har fastställts under den inledande inspektionen, men även i mindre utsträckning slumpvis för att kontrollera noggrannheten hos den nationella övervakningsverksamheten och rapporteringen, kommer ytterligare ett besök att planeras. Tre sådana insatser gjordes under 2012, och oftast bekräftade dessa att de konstaterade bristerna hade åtgärdats på lämpligt sätt.

5. PÅGÅENDE ÄRENDEN, ARTIKEL 15-ÄRENDEN OCH RÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

Inspektionsärendena är öppna till dess att kommissionen förvissat sig om att lämpliga avhjälpande åtgärder har vidtagits. 24 ärenden (14 flygplatser och 10 berörda myndigheter) avslutades under 2012. Vid slutet av året var sammanlagt 14 ärenden som rörde inspektion av berörda myndigheter och 27 ärenden som rörde inspektion av flygplatser oavslutade.

Om de brister som upptäcks på en flygplats är tillräckligt allvarliga för att anses utgöra ett allvarligt hot mot 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 ytterligare åtgärder bör övervägas avseende flygningar från flygplatsen i fråga. Ett artikel 15-ärende inleddes i mitten av maj 2012. Det avslutades en månad senare när bristerna hade åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.

Den andra möjliga verkställighetsåtgärden vid de allvarligaste ärendena, eller vid ärenden där bristerna inte rättas till eller återkommer, är att inleda överträdelseförfaranden. Under 2012 inleddes ett överträdelseförfarande till följd av inspektioner av en nationell förvaltning. Den berörda medlemsstaten upprätthöll inte sitt nationella program för luftfartsskydd. Under samma år avslutades tre överträdelseförfaranden sedan de identifierade bristerna åtgärdats. I slutet av 2012 pågick inget överträdelseförfarande.

---

[1] Åtgärder definieras som ”traditionella” om de redan är tillämpliga inom ramen för förordning (EG) nr 2320/2002.

[2] 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.

6. MEDLEMSSTATERNAS EGNA UTVÄRDERINGAR

Enligt punkt 18.1 i bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 18/2010[3] ska medlemsstaterna senast i slutet av mars varje år till kommissionen rapportera resultaten av den nationella verksamhetskontrollen för perioden januari–december föregående år. Samtliga av medlemsstaternas rapporter för perioden januari–december 2011 skickades in i tid och enligt kommissionens mall. De viktigaste bristerna som upptäcktes rörde det faktum att vissa medlemsstater fortfarande inte täcker alla säkerhetsåtgärder, inte genomfört tillräckligt antal hemliga tester och ytterligare skulle kunna stärka sina uppföljande aktiviteter och system för kontroll av efterlevnaden. Dessutom identifierades en brist på nationell kvalitetskontroll av säkerhetsgodkända speditörer/leverantörer och kända avsändare/leverantörer – förutom, i tillämpliga fall, i valideringssyfte.

DEL TVÅ

LAGSTIFTNINGEN OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

1. ALLMÄNT

Händelsen med kalsongbombaren julen 2009, incidenten med flygfraktsbomben i Jemen i slutet av 2010, flera laserpekarhot i början av 2012, potentiella it-angrepp samt en fortsatt hög sårbarhet för flytande explosiva ämnen var en påminnelse om att den civila luftfarten fortsätter att vara ett mål som angrips på nya och innovativa sätt. Detta bör hanteras genom lämpliga och riskbaserade skyddsåtgärder.

Nya rättsakter om luftfartsskydd som antogs under 2012 syftar framförallt till att ytterligare finslipa regelverket i förordning (EG) nr 300/2008 och för det andra till att definiera nya gemensamma grundläggande standarder för validering av luftfartsskydd i EU.

2. KOMPLETTERANDE LAGSTIFTNING SOM ANTAGITS

Följande nya lagtexter antogs under 2012:

- Förordning (EU) nr 173/2012[4] vad gäller förtydligande och förenkling av vissa särskilda åtgärder avseende luftfartsskydd
- Förordning (EU) nr 711/2012[5] vad gäller metoderna för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål.
- Förordning (EU) nr 1082/2012[6] vad gäller validering av luftfartsskydd i EU.

---

3 Kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 av den 8 januari 2010 om ändring av förordning (EG) nr 300/2008, EUT L 7, 12.1.2010, s. 3.

4 Kommissionens förordning (EU) nr 173/2012 av den 29 februari 2012 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 59, 1.3.2012, s. 1.

5 Kommissionens förordning (EU) nr 711/2012 av den 3 augusti 2012 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 209, 4.8.2012, s. 1.

6 Kommissionens förordning (EU) nr 1082/2012 av den 9 november 2012 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 324, 22.11.2012, s. 25.

- Beslut C(2012)1228[7] vad gäller förtydligande och förenkling av vissa särskilda åtgärder avseende luftfartsskydd.
- Beslut C(2012) 5672[8] om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd i fråga om flygfrakt och flygpost.
- Beslut C(2012) 5880[9] vad gäller metoderna för säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål.

Dessa texter fastställdes under sex ordinarie möten med den föreskrivande kommittén för luftfartsskydd, sex möten med den rådgivande gruppen om luftfartsskydd för berörda parter samt ett antal koncentrerade arbetsgruppsmöten där både medlemsstaterna och luftfartsnäringen deltog.

3. DATABAS MED SÄKERHETSGODKÄNDA SPEDITÖRER OCH KÄNDA AVSÄNDARE

Sedan den 1 juni 2010 har den europeiska databasen över säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare (RAKCdb)[10] varit det enda lagliga verktyg som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för rådfrågning när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller från en känd avsändare som validerats för luftfartsskydd i EU. Sedan den 1 februari 2012 innehåller databasen förteckningen över lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser. Databasen drivs inom ramen för ett kommissionsramavtal. I slutet av 2012 innehöll RAKCdb ungefär 16 000 säkerhetsgodkända speditörer (validerade för luftfartsskydd i EU), kända avsändare och ACC3-verksamhetsutövare. Enligt kontraktet ska basen ha en tillgänglighetsgrad på minst 99,5 %, vilket varit fallet under 2012.

4. INSPEKTIONER AV FLYGPLATSER I EU – HANDBÖCKER

Enligt förordningarna (EG) nr 300/2008 och (EU) nr 72/2010 ska kommissionens övervakning av efterlevnaden av luftfartsskyddskraven vara objektiv och genomföras med hjälp av en standardmetod.

För att bidra till att detta mål uppfylls har kommissionen utarbetat två omfattande handböcker som hålls uppdaterade och som innehåller detaljerade instruktioner och råd till EU:s inspektörer på fältet. En handbok omfattar kontroll av säkerheten i fråga om flygfrakt medan den andra handlar om inspektion av flygplatser. I april 2012 skedde en genomgång av båda handböckerna för att ta hänsyn till de senaste ändringarna av genomförandebestämmelserna och för att lägga till ytterligare instruktioner och råd för inspektörerna.

---

7 Beslut C (2012) 1228 final, anmält till samtliga medlemsstater den 29 februari 2012. Ej offentliggjort i EUT.

8 Beslut C(2012) 5672 final, anmält till samtliga medlemsstater den 10 augusti 2012. Ej offentliggjort i EUT.

9 Beslut C(2012) 5880 final, anmält till samtliga medlemsstater den 23 augusti 2012. Ej offentliggjort i EUT.

10 Kommissionen inrättade denna databas, vars användning är obligatorisk för vissa aktörer i försörjningskedjan i enlighet med förordning (EU) nr 185/2010 och beslut (2010) 774.

DEL TRE

FÖRSÖK, STUDIER OCH NYA INITIATIV

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 visst sätt eller en viss metod som inte erkänns i enlighet med lagstiftningen för att ersätta en av de erkända säkerhetskontrollerna under en begränsad tidsperiod under förutsättning att försöken inte försämrar den övergripande säkerhetsnivån. Termen gäller juridiskt sett inte då en medlemsstat eller verksamhetsutövare genomför en utvärdering av en ny säkerhetskontroll som används utöver en eller flera av de säkerhetskontroller som redan omfattas av lagstiftningen.

Under 2012 genomfördes försök och utvärderingar i Luxemburg, Spanien, Frankrike, Nederländerna och Förenade kungariket. Dessa berörde användningen av kammare för upptäckt av spår av sprängämnen (frakt och post), metalldetektorer för analys av skor, säkerhetsskannrar med backscatterteknik, olika algoritmer för säkerhetsskannrar, automatiserade system för säkerhetskontroller av kabinbagage och en kombinerad användning av handburna metalldetektorer och utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen vid säkerhetskontroller av passagerare i särskilda fall.

2. STUDIER OCH RAPPORTER

I mitten av 2012 lämnade konsulten Booz&Co in sin slutrapport om hotbildsprojicering som i stor utsträckning används vid EU:s flygplatser vid säkerhetskontroll av kabinbagage och lastrumsbagage. I rapporten bekräftas i princip att om hotbildsprojicering används på rätt sätt, kan den förbättra säkerhetskontrollen. Det konstaterades emellertid också att inom det nuvarande regelverket finns det inga skillnader i fråga om att upptäcka förbjudna föremål mellan flygplatser med hotbildsprojicering och flygplatser utan. Konsulten utarbetade därför ett antal rekommendationer för att förbättra det nuvarande regelverket.

Konsulten utarbetade dessutom en undersökning om effekten av säkerhetskontroller av vätskor, geléer och sprayer på flygplatserna och mot bakgrund av den tidigare tidsfristen 29 april 2013 för hävande av restriktioner för vätskor, aerosoler och geléer som medförs av passagerare. Undersökningen kompletterades av en ny granskning av kommissionen av de hot och risker som förknippas med sprängämnen, som ledde till slutsatsen att risken fortfarande är hög och måste åtgärdas genom säkerhetskontroller. Slutligen visar uppgifter från undersökningar och samråd med industrin och intensiva arbetsgrupper med medlemsstaterna att om ovannämnda tidsfrist skulle hållas, skulle efterfrågan på system för att upptäcka flytande sprängämnen överstiga utbudet om alla vätskor, aerosoler och geléer skulle säkerhetskontrolleras, vilket högst förmodligen skulle leda till driftsvårigheter på europeiska flygplatser och allvarliga olägenheter för de berörda passagerarna[11].

Kommissionen har fört intensiva diskussioner med medlemsstaterna om de tre viktigaste alternativ som presenteras i den oberoende rapporten från den vetenskapliga kommittén för

[11] Tidsgränsen för ett fullskaligt införande av säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer sköts fram till den 31 januari 2014. Kommissionens förordning (EU) nr 246/2013 av den 19 mars 2013 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 77, 20.3.2013, s. 8.

nya och nyligen identifierade hälsorisker (Scenihir) om hälsoeffekter av röntgenskannrar[12]: a) inga förändringar av den nuvarande lagstiftningen, b) tillägg av säkerhetsskannrar med backscatterteknik till förteckningen över tillåtna metoder för säkerhetskontroll av passagerare och c) en ändring av gällande lagstiftning så att säkerhetsskannrar med röntgen som avger strålning under en viss gräns skulle kunna användas till slutet av deras ekonomiska livslängd. Rapporten var en uppföljning av ett åtagande från kommissionens sida att lägga fram ett lagstiftningsförslag om luftfartsskydd och godkändes den 26 april 2012.

3. NYA INITIATIV

Ett av de viktigaste pågående initiativen för reglering på området luftfartsskydd är ändringen av den nuvarande lagstiftningen om begränsningarna för att medföra vätskor, gel och aerosoler. Att ta bort dessa begränsningar har planerats under många år och varit föremål för flera tidigare ändringar av lagstiftningen. Under 2012 genomförde kommissionen tillsammans med medlemsstaterna, flygplatser och tillverkarna av detektionsutrustning försök och inledde en undersökning. Detta ledde till slutsatsen att fullständig säkerhetskontroll av vätskor från och med april 2013 inte är genomförbart, eftersom nödvändig utrustning inte har börjat användas vid EU:s flygplatser. I juli 2012 översände kommissionen en rapport om dessa slutsatser samt sina förslag till hur man kan gå vidare till rådet och Europaparlamentet.

I november 2012 avgav EU:s föreskrivande kommitté för luftfartsskydd ett positivt yttrande om kommissionens förslag att genomföra den första etappen av säkerhetskontroll av vätskor senast den 31 januari 2014 och lagstiftningen antogs slutligen av kommissionen i mars 2013.

I enlighet med uppdraget i handlingsplanen för fraktsäkerhet har kommissionen utökat sina insatser på detta område genom att inrätta ett regelverk för frakt och post som transporteras till unionen från tredjeländer och en robust validering av luftfartsskydd i EU även utanför Europeiska unionens jurisdiktion. Den första fasen trädde i kraft den 1 februari 2012. Sedan dess måste lufttrafikföretag som vill transportera gods och post till unionen från tredjeländers flygplatser registrera sig som s.k. ACC3[13]. För att harmonisera och förenkla den motsvarande registrerings- och samrådsmekanismen i medlemsstaterna samt för kommissionen, infördes under sista kvartalet 2012 nya funktioner för ACC3 i den europeiska databasen över säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare.

Nära samarbete skedde med tullmyndigheter i fråga om en eventuell harmonisering av systemet för godkända ekonomiska aktörer (AEO) med valideringssystemet för luftfartsskydd i EU för säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare av frakt och post. Syftet med detta arbete är att dels undvika dubbel validering för ekonomiska aktörer i de fall deras kärnverksamhet inom dessa båda rättsliga ramar till stor del överlappar, dels samtidigt att identifiera eventuella brister som kan försvaga säkerheten vid luftfrakt och föreslå åtgärder för att komma till rätta med dem.

Som en del av kommissionens arbetsprogram för skydd av kritisk infrastruktur och inom ramen för EU:s referensnätverk för kritisk infrastruktur (Erncip) lanserades en ny tematisk undergrupp för luftfartsskyddsteknik i början av 2012.

En arbetsgrupp bestående av intresserade medlemsstater och industrin har inrättats inom ramen för ”agenda för framtiden”. Gruppen har utarbetat en handlingsplan för att undersöka möjligheterna att effektivisera luftfartsskyddet. Under 2012 inleddes två konkreta åtgärder: a)

---

12 http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihr_o_036.pdf

13 Kommissionens förordning (EU) nr 859/2011 av den 25 augusti 2011 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 220, 26.8.2011, s. 9.

en riskbedömning av passagerarrelaterade risker och b) en undersökning har beställts för att analysera olika koncept om passagerares differentiering. I framtiden kan man tänka sig att kommittén för luftfartsskydd själv kunde styra genomförandet av en handlingsplan genom en stående punkt på dess dagordning.

DEL FYRA

DIALOG MED INTERNATIONELLA ORGAN OCH TREDJELÄNDER

1. ALLMÄNT

Kommissionen samarbetar fullt ut med internationella organ och viktiga partners från tredjeland och är regelbundet representerad på internationella möten där den samordnar EU:s ståndpunkter och ofta genomför presentationer eller lägger fram dokument. Dialoger inleds också, i lämpliga fall, med enskilda tredjeländer om frågor som är av lokalt eller gemensamt intresse, som undantag från de normala kraven för att ta med sig vätskor som inhandlats i taxfreebutiker. Sådana kontakter gör det möjligt för EU både att följa med i utvecklingen och förmedla god praxis och att påverka det globala beslutsfattandet. Man måste se till att det finns en koppling och en samstämmighet mellan den inre och den yttre säkerheten. Enligt det nya regelverk som inrättats genom Lissabonfördraget ska Europeiska utrikestjänsten konsulteras vid kontakter med internationella organ och tredjeländer för att säkerställa samstämmighet och komplementaritet med särskilda politiska dialoger som inletts av Europeiska utrikestjänsten.

2. INTERNATIONELLA ORGAN

Kommissionen deltar i ICAO:s årliga luftfartsskyddspanel och presenterade vid 2012 års möte (26-30 mars 2012) fyra arbetsdokument (en om vätskor, två om last och en öppenhet i fråga om skyddsåtgärder). Dessa dokument togs väl emot.

Kommissionen deltar också regelbundet i möten med ECAC:s arbetsgrupper för teknik och utbildning (ECAC Technical Task Force and Training Task Force). De slutsatser som har dragits i var och en av dessa grupper har därefter utgjort grunden för diskussioner vid möten med den föreskrivande kommittén och dess associerade arbetsgrupper. För att undvika överlappningar eller dubbelarbete, undertecknades ett samförståndsavtal mellan kommissionen och ECAC under andra halvåret 2012.

Dessutom har harmoniserade åtgärder behandlats vid uppföljningen av ett Eurocontrolseminarium om laserhot. Huvudsyftet var att sammanföra berörda parter som har ett egenintresse i denna fråga, så att de kan överväga att anta en gemensam strategi för att minska det växande hotet från obehörig laserstörning inom luftfarten.

3. TREDJELÄNDER

Kommissionen har aktivt fortsatt dialogen om luftfartsskyddsfrågor med USA i flera forum, särskilt samarbetsgruppen för transportsäkerhet EU–USA, i vilken arbetet mot en enda säkerhetskontroll har fortskridit[14].

Dessutom passerades nästa milstolpe i det transatlantiska samarbetet om luftfartsskydd i mitten av 2012 genom det ömsesidiga erkännandet av respektive flygfrakt- och flygpostsystemen i Europeiska unionen och Förenta staterna.

Kommissionen har också ingripit vid ett flertal tillfällen då medlemsstaterna har tagit upp frågan om ytterligare säkerhetskrav från tredjeländer, vilket verkar tyda på att de stabila EU-system som redan finns inte beaktas i tillräckligt hög grad. Detta avsåg ibland den fortsatta amerikanska praxisen att, utan föregående samråd, utfärda nödfallsändringar för flygbolag som bedriver trafik från EU. Detta orsakar ofta betydande svårigheter för berörda parter från EU.

Kommissionen deltog i en inspektion vid en flygplats i USA för att bedöma efterlevnaden av vissa säkerhetsåtgärder inom ramen för den tidigare nämnda överenskommelse om en enda säkerhetskontroll.

Kommissionen har också inlett förhandlingar med Kanada och Israel i syfte att upprätta ett avtal med dessa länder om en enda säkerhetskontroll.

SLUTSATS

En hög säkerhetsnivå upprätthålls i EU. Kommissionens inspektioner har visat en svag förbättring av efterlevnaden av de viktigaste bestämmelserna. Med avseende på traditionella åtgärder tenderade de konstaterade bristerna på områdena säkerhetskontroll av personal och frakt att på det hela taget härröra från den mänskliga faktorn. Ytterligare överträdelser som konstaterats i de ytterligare åtgärder som införts enligt det nya regelverket i förordning (EG) nr 300/2008 avsåg säkerhetskontroll av varuleveranser till flygplatsen (där en säker leveranskedja ännu inte tillämpades fullt ut), flygplatspatrullering, omcertifiering av säkerhetskontrollanter som sköter viss säkerhetsutrustning samt frakt och post med hög risk. Kommissionens rekommendationer om korrigerande åtgärder har på det hela taget följts upp på ett tillfredsställande sätt, men resultaten av inspektionerna bekräftar betydelsen av ett stabilt EU-system för inspektioner och tillräcklig kvalitetssäkring på medlemsstatsnivå. Kommissionen kommer att fortsätta med sina ansträngningar för att säkerställa att alla rättsliga krav tillämpas fullt ut och på ett korrekt sätt, och den kommer att inleda formella överträdelseförfaranden om det är nödvändigt.

När det gäller lagstiftningen antogs ytterligare detaljerade tillämpningsbestämmelser under 2012 för att säkerställa att den nya grundförordningen (EG) nr 300/2008 genomförs på ett enhetligt sätt och för att möta nya hot eller på ett effektivare sätt lindra befintliga hot.

[14] Tillämplig från och med den 1 april 2011 för luftfartyg, passagerare och deras kabinbagage och lastrumsbagage som kommer från Förenta staterna – kommissionens förordning (EU) nr 983/2010 av den 3 november 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 286, 4.11.2010, s. 1.

Bilaga

Kommissionens inspektioner per den 31 december 2012

Stat	Antal inspektioner 1/2012 – 12/2012 (inbegripet uppföljningar)	Totalt antal inspektioner 2004-2012 (inbegripet uppföljningar)
Österrike	0	9
Belgien	1	11
Bulgarien	1	7
Cypern	1	7
Tjeckien	1	8
Danmark	1	10
Estland	1	6
Finland	2	10
Frankrike	2	17
Tyskland	2	19
Grekland	1	14
Ungern	1	8
Irland	1	9
Italien	2	17
Lettland	2	7
Litauen	1	5
Luxemburg	1	7
Malta	0	3
Nederländerna	3	10
Polen	1	10
Portugal	2	10
Rumänien	3	6
Slovakien	1	5
Slovenien	1	5
Spanien	1	15
Sverige	1	12
Förenade kungariket	3	20
Icke EU-länder		
Schweiz	0	5
TOTALT	**37**	**272**

Inspektioner som utförts av Eftas övervakningsmyndighet per den 31 december 2012

Stat	Antal inspektioner 1/2012 – 12/2012 (inbegripet uppföljningar)	Totalt antal inspektioner 2004-2012 (inbegripet uppföljningar)
Island	0	9
Norge	5	40
TOTALT	**5**	**49**