



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.10.2011
KOM(2011) 649 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**2010 ÅRS RAPPORT OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR
300/2002 OM INFÖRANDE AV GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN
CIVILA LUFTFARTEN**

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

2010 ÅRS RAPPORT OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2002 OM INFÖRANDE AV GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

Rapporten omfattar perioden 1 januari–31 december 2010

INLEDNING

Den 29 april 2010 trädde förordning (EG) nr 300/2008 och dess tillämpningsbestämmelser i kraft. I och med det nya regelverket har av tydlighetsskäl alla europeiska rättsakter som antagits inom ramen för förordning (EG) nr 2320/2002 kodifierats och upphävts. Dessutom har man tagit hänsyn till teknisk utveckling och ändrade förfaranden, och informerat mer om detta, mot bakgrund av den senaste tidens olagliga handlingar som utgjort säkerhetshot för den civila luftfarten. Till följd av detta har man förbättrat standarderna för vissa typer av utrustning och förfaranden för säkerhetskontroll, och infört nya metoder för säkerhetskontroll som bygger på gemensamma grundläggande standarder. Dessutom har man kompletterat reglerna och villkoren för passagerare som medför vätskor på luftfartyg.

Under hela året har kommissionen arbetat kontinuerligt med medlemsstaterna och branschen för att se till att det nya regelverket genomförs på ett smidigt och enhetligt sätt. Forskarvärlden och tillverkarna har fokuserat på att släppa teknik som gör det möjligt för passagerare att ta med sig vätskor ombord på luftfartygen. Man har genomfört de första försöken med sådan utrustning på europeiska flygplatser. Dessutom har man gjort försök med säkerhetsskannrar. På det internationella planet har man fortsatt att hålla regelbundna diskussioner med internationella organisationer för att hitta globala lösningar på gemensamma problem.

I och med fraktgodsincidenten med anknytning till Jemen och paketbombincidenterna i EU i slutet av oktober 2010 riktades uppmärksamheten återigen, och med eftertryck, mot ett nytt hot. Detta var återigen en påminnelse – mindre än ett år efter händelsen på Northwest Airlines flyg 253 från Amsterdam Schiphol till Detroit julen 2009 – om att extremistgrupper fortsätter att se den civila luftfarten som ett attraktivt mål och fortsätter att försöka hitta sätt att undvika att bli upptäckta av dagens säkerhetskontroller. Detta visar återigen hur viktigt det arbete är som kommissionen och dess partner gör för att skydda resenärerna och den europeiska luftfartsbranschen. Incidenterna ledde till att man utarbetade en rapport och en handlingsplan för att stärka fraktsäkerheten som godkändes av rådet (transport) och rådet (rättsliga och inrikes frågor) i december 2010. Eftersom den inre och den yttre säkerheten hänger samman är det viktigt att även ta itu med hot långt från vår kontinent för att skydda EU och dess medborgare. Därför har kommissionen ett nära samarbete med den nyinrättade Europeiska utrikestjänsten.

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 EU-programmet medan Norge och Island (och Liechtenstein) inspekterats av Eftas övervakningsmyndighet med utgångspunkt i parallella bestämmelser. För att genomföra sina inspektioner har kommissionen elva flygsäkerhetsinspektörer. Inspektionerna stöds av en pool av nationella inspektörer utsedda av medlemsstaterna, Island, Norge och Schweiz, som på nytt godkändes av kommissionen under 2010 inom ramen för det nya regelverket. 46 av dessa nationella inspektörer deltog i inspektionerna 2010. En tabell som ger en sammanfattning av kommissionens och Eftas övervakningsmyndighets sammanlagda övervakningsverksamhet fram till i dag bifogas i en bilaga.

2. INSPEKTION AV NATIONELLA BEHÖRIGA MYNDIGHETER

Kommissionen har övervakat fem behöriga myndigheter under 2010 som alla hade varit föremål för en tidigare inspektion av kommissionen. De brister som oftast hittades under 2010 berodde på att de nationella programmen för luftfartsskydd och de nationella kvalitetskontrollprogrammen ännu inte anpassats fullt ut till det nya regelverket i förordning (EG) nr 300/2008.

Vad gäller genomförandet av åtgärder fanns det fortfarande bevis i en del medlemsstater på en bristande förmåga att skyndsamt upptäcka och rätta till brister. En del medlemsstater hade inte övervakat alla aspekter av lagstiftningen och en del flygplatser var oinspekterade 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.

3. INLEDANDE INSPEKTIONER AV FLYGPLATSER

Nitton (19) inledande inspektioner av flygplatser genomfördes under 2010, vilket var lika många som genomfördes 2009. Alla områden täcktes (dock inte vid varje inspektion). Den sammanlagda procentsatsen av kärnåtgärder som under 2010 befunnits uppfylla kraven uppgick till nästan 80 procent.

De brister som upptäcktes för traditionella åtgärder¹ tenderade att huvudsakligen bero på den mänskliga faktorn. Överträdelser som avsåg traditionella åtgärder på de flygplatser som inspekterats under 2010 hade framför allt att göra med kvaliteten på säkerhetskontroller av personal och passagerare samt säkerhetskraven för frakt. Det var i synnerhet de manuella genomsökningarna av personal och passagerare som inte alltid uppfyllde de gemensamma grundläggande standarderna, som av tydlighetsskäl hade angetts i detalj i det nya regelverket. För frakt gällde de flesta överträdelserna valet av de lämpligaste metoderna för

¹ Åtgärder definieras som "traditionella" om de redan var tillämpliga inom ramen för förordning (EG) nr 2320/2002.

säkerhetskontroll med hänsyn till försändelsens natur och standarder för deras tillämpning. Dessa brister, som beror på den mänskliga faktorn, bör lösas genom bättre utbildning och övervakning.

Dessutom tillämpades vissa ytterligare åtgärder som införts enligt det nya regelverket ännu inte fullt ut på de flygplatser som inspekterades under perioden juni–december 2010. Överträdelserna avsåg metoder och standarder för säkerhetskontroller av förnödenheter för användning ombord och varuleveranser till flygplatsen (när en säker leveranskedja ännu inte tillämpades fullt ut), förfaranden för att godkänna personal som ska undantas från säkerhetskontroller och saknade riskbedömningar för patrulleringsfrekvensen vid flygplatserna. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör arbeta aktivt för att de nya bestämmelserna ska tillämpas.

Slutligen upptäcktes vissa brister på de flygplatser som inspekterades under 2010 som gällde tillträdeskontroll till behörighetsområden, lastrumsbagagets anknytning till passagerare, metoder för säkerhetskontroll av obeledsagt bagage och standarder för säkerhetskontrollutrustning.

4. UPPFÖLJNINGINSPEKTIONER

Enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 72/2010 ska kommissionen rutinmässigt genomföra ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Om flera allvarliga brister har fastställts under den inledande inspektionen på en flygplats kommer ytterligare ett besök med säkerhet att planeras in. Två sådana aktiviteter bedömdes nödvändiga under 2010 och slutsatsen i båda fallen var att de flesta, men inte alla, inrapporterade brister hade rättats till.

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

Inspektionsärendena är öppna till dess att kommissionen är förvissad om att lämpliga avhjälpande åtgärder har vidtagits. 27 ärenden (21 flygplatser och 6 behöriga myndigheter) avslutades under 2010. Vid slutet av året var sammanlagt 11 ärenden som rörde inspektion av behörig myndighet och 17 ärenden som rörde inspektion av flygplats 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 EU, kommer kommissionen att aktivera artikel 15 i förordning (EU) nr 72/2010². Detta innebär att alla andra behöriga myndigheter uppmärksammas på läget och ytterligare åtgärder bör övervägas avseende flygningar från den berörda flygplatsen. Ett artikel 15-ärende inleddes i mitten av juli 2010. Det avslutades igen fyra månader senare när bristerna hade åtgärdats på ett tillfredsställande sätt.

Andra möjliga sanktioner för de allvarligaste ärendena, eller ärenden där bristerna inte har rättats till under lång tid alternativt där bristerna har återuppstått, är att inleda överträdelseförfaranden eller handlägga dem inom ramen för EU pilot om medlemsstaten har anmält till kommissionen att den vill delta i det förfarandet. Under 2010 inleddes två överträdelseförfaranden och ett ärende togs upp inom ramen för EU pilot efter de nationella förvaltningsinspektioner. I ett fall upprätthöll inte den berörda medlemsstaten sitt nationella program för luftfartsskydd. Det andra fallet rör tillämpningen av EU:s regler på små flygplatser. Det tredje fallet var kopplat till brist på personal för övervakning av

² Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten, EUT L 213, 27.1.2010, s. 1.

efterlevnaden. Under året kunde två överträdelseförfaranden och ett ärende inom ramen för EU pilot avslutas efter att de upptäckta bristerna åtgärdats. Sammanlagt fem överträdelseförfaranden pågick fortfarande vid slutet av 2010.

6. MEDLEMSSTATERNAS EGNA UTVÄRDERINGAR

Enligt artikel 6 i kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003³ ska medlemsstaterna överlämna en rapport till kommissionen senast i slutet av februari varje år. Rapporten ska innehålla resultaten av deras nationella övervakning av efterlevnaden under perioden januari–december föregående år. Medlemsstaternas bidrag för rapporteringsperioden januari–december 2009 skickades alla in i tid och följde kommissionens mall. De brister som upptäcktes handlade huvudsakligen om för få arbetsdagar på fältet, att alla krav inte uppfylldes, otillräcklig uppföljning och bristande utnyttjande av tillgängliga genomförandeåtgärder.

Harmoniseringen av dessa system för övervakning av efterlevnaden i EU har visat sig vara svår sedan programmet inleddes 2003. Anledningen till detta är att olika medlemsstater har haft olika syn på villkor, utvecklingen av metoder och rapporteringskrav. Situationen har förbättrats med tiden men den kunde fortfarande vara bättre. Ett visst antal avvikelser mellan resultaten av den nationella övervakningen av efterlevnaden och resultaten av kommissionens inspektioner beror på bristande harmonisering av inspektionsmetoderna, där det i inspektionerna ofta anges en lägre efterlevnadsnivå än vad som anges i de nationella rapporterna.

DEL TVÅ

LAGSTIFTNINGEN OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

1. ALLMÄNT

De nya rättsakter om luftfartsskydd som offentliggjordes under 2010 syftade framför allt till att komplettera och vidareutveckla det nya regelverket enligt förordning (EG) nr 300/2008 och är tillämpliga från och med den 29 april 2010. Dessutom definierades gemensamma grundläggande standarder för följande två nya metoder för säkerhetskontroller inom luftfartsskyddet:

- Sprängämnesshundar för den huvudsakliga säkerhetskontrollen av lastrumsbagage samt av frakt och post (och som kompletterande kontrollmetod för andra områden).
- Metalldetektorer för den huvudsakliga säkerhetskontrollen av vissa speciella typer av frakt och post.

Slutligen infördes den rättsliga grund som var nödvändig för att tillämpa en överenskommelse om enda säkerhetskontroll med Förenta staterna.

³

Kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart, EUT L 169, 8.7.2003, s. 44. Därefter upphävd och ersatt av 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.

2. KOMPLETTERANDE LAGSTIFTNING SOM ANTAGITS

Följande nya lagtexter antogs under 2010:

- Förordning (EU) nr 18/2010⁴ vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten.
- Förordning (EU) nr 72/2010⁵ om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet.
- Förordning (EU) nr 185/2010⁶ om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.
- Förordning (EU) nr 357/2010⁷ om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd (säkerhetsförfarande för påsar med säkerhetsförslutning).
- Förordning (EU) nr 358/2010⁸ om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd (vätskor, geléer eller sprayer; undantag från säkerhetskontroller av vätskor, geléer och sprayer som erhållits vid vissa flygplatser i tredjeländer).
- Förordning (EU) nr 573/2010⁹ om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd (sprängämnesshundar).
- Förordning (EU) nr 983/2010¹⁰ om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (en enda säkerhetskontroll för luftfartyg, passagerare och deras kabinbagage och lastrumsbagage som anländer från Förenta staterna).
- Beslut K(2010) 774¹¹ om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (genomförandebeslut).
- Beslut K(2010) 2604¹² om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (förnödenheter).
- Beslut K(2010) 3572¹³ om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (sprängämnesshundar).

⁴ 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.

⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010, EUT L 23, 27.1.2010, s. 1.

⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 av den 4 mars 2010, EUT L 55, 5.3.2010, s. 1.

⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 357/2010 av den 23 april 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 105, 27.4.2010, s. 10.

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 358/2010 av den 23 april 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 105, 27.4.2010, s. 12.

⁹ Kommissionens förordning (EU) nr 573/2010 av den 30 juni 2010 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010, EUT L 166, 1.7.2010, s. 1.

¹⁰ 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.

¹¹ Beslut K(2010) 774 slutligt, utfärdat till alla medlemsstater den 13 april 2010, ej offentliggjort i EUT (konfidentiellt material med begränsad spridning).

¹² Beslut K(2010) 2604 slutligt, utfärdat till alla medlemsstater den 23 april 2010, ej offentliggjort i EUT (konfidentiellt material med begränsad spridning).

- Beslut K(2010) 9139¹⁴ om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (metalldetektorer).

Dessa texter fastställdes under sex ordinarie möten och två extramöten 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 ÖVER SÄKERHETSGODKÄNDA SPEDITÖRER OCH KÄNDA AVSÄNDARE

Databasen över säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare (regulated agent and known consignor, RAKC) utvecklades för att stärka den säkra leveranskedjan för flygfrakt och flygpost samt underlätta ett homogent genomförande i EU. Den lanserades den 1 juni 2010 inom ramen för ett av kommissionens ramavtal och har varit i bruk sedan dess. Databasen innehöll i slutet av 2010 cirka 7 500 säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare (som genomgått en oberoende validering). Den är det enda lagliga primärverktyget som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för konsultation när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller kända avsändare (som genomgått en oberoende validering). Enligt avtal ska tillgänglighetsgraden vara minst 99,5 procent. Det kravet har varit uppfyllt sedan databasens operativa startdatum.

4. INSPEKTIONER AV EU-FLYGPLATSER – 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 detta mål har kommissionen utarbetat två omfattande handböcker med detaljerade uppmaningar och vägledning för EU:s inspektörer på området, och håller dessa uppdaterade. En handbok har utarbetats för alla områden utom flygfrakt och flygpost. Den andra tar enbart upp flygfrakt och flygpost, eftersom det är mycket svårt att övervaka efterlevnaden på de två sistnämnda områdena.

DEL TRE

RAPPORTER, FÖRSÖK OCH STUDIER

1. RAPPORTER

Till följd av flygfraktincidenterna i slutet av oktober 2010 (skrivarpatronbomberna från Jemen och brandfarliga anordningar som skickats genom EU:s budfirmor) och efter den föreskrivande kommittén för luftfartsskydds extramöte den 5 november 2010, anmodade rådet vid sitt möte den 8 november 2010 EU:s ordförandeskap, som företräder rådet och kommissionen, att inrätta en arbetsgrupp på hög nivå för att undersöka hur fraktsäkerheten kan stärkas. Arbetsgruppen presenterade sin rapport och handlingsplan för rådet (transport)

¹³ Beslut K(2010) 3572 slutligt, utfärdat till alla medlemsstater den 30 juni 2010, ej offentliggjort i EUT (konfidentiellt material med begränsad spridning).

¹⁴ Beslut K(2010) 9139 slutligt, utfärdat till alla medlemsstater den 20 december 2010, ej offentliggjort i EUT (konfidentiellt material med begränsad spridning).

och rådet (rättsliga och inrikes frågor) den 2 december 2010, som godkände rapporten och handlingsplanen.

Historiskt sett har transfererande frakt och post förknippats med en låg risk när den transfererats vid EU:s flygplatser, eftersom flygfrakt och post redan borde ha varit föremål för säkerhetsåtgärder vid avgångsflygplatsen enligt ICAO:s¹⁵ princip om värdlandets säkerhetsansvar.

Denna princip återspeglas också i den aktuella versionen av det nya regelverket, där transfererande frakt och post som ankommer med flyg är undantagna från säkerhetskontroller (under förutsättning att de skyddas från obehörig åtkomst från ankomst fram till avgången för det luftfartyg som de ska transporteras med).

Mot bakgrund av de ovannämnda incidenterna med anknytning till Jemen rekommenderar man i rapporten snabba åtgärder för att öka luftfartsskyddet för flygfrakt och post med ursprung i länder utanför EU, vilket talar för en riskbaserad metod och att man ska ta hänsyn till den säkerhet i leveranskedjan som regleras i EU-lagstiftningen och är en övergripande princip enligt ICAO:s regler.

När det gäller de ovannämnda incidenterna med brandfarliga anordningar som skickades via EU:s budfirmor rekommenderar man vidare i rapporten att EU:s befintliga säkerhetssystem för frakt och post ska förbättras och harmoniseras ytterligare.

Båda åtgärdsförslagen bör kompletteras med a) en undersökning av hur EU:s system för säkerhetsgodkända fraktager och kända avsändare kan utvidgas genom en möjlighet att godkänna eller genomföra en oberoende validering av sådana företag i tredjeländer, b) ytterligare analyser och i förekommande fall förbättrade metoder och teknik för säkerhetskontroller, c) ett utvidgat samarbete mellan underrättelsetjänster och brottsbekämpande organ som mynnar ut i en gemensam europeisk riskanalys för luftfartsskydd och d) globala standarder för regelverk och kapacitetsuppbyggnad.

2. 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 påverkar den övergripande säkerhetsnivån. Termen gäller juridiskt sett inte då en medlemsstat eller enhet genomför en utvärdering av en ny säkerhetskontroll som används utöver en eller flera som redan omfattas av lagstiftningen.

Ett antal försök, både i den mening som avses i EU-lagstiftningen och av andra slag, genomfördes under 2010 i Tyskland, Spanien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Sverige, Storbritannien, Schweiz och Norge. De avsåg säkerhetsskannrar för säkerhetskontroller av passagerare och personal (inbegripet utrustning med millimetervåg), system för att upptäcka flytande sprängämnen vid säkerhetskontroller av kabinbagage och utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen vid säkerhetskontroller av passagerares huvudbonader.

¹⁵

Internationella civila luftfartsorganisationen.

3. STUDIER

I slutet av 2010 överlämnades en undersökningsrapport om det rättsliga läget vad gäller säkerheten på flygningar från tredjeländer till EU. I den finns ett antal rekommendationer för att öka EU:s förmåga att övervaka och kontrollera efterlevnaden av säkerhetsstandarder vid flygningar från tredjeländer.

Dessutom inledde kommissionen i slutet av 2010 två studier om a) användningen av EU:s databas för säkerhetsgodkända fraktagenter och kända avsändare och b) teknik för hotbildsprojicering som används vid säkerhetskontroller av kabinbagage och lastrumsbagage.

DEL FYRA

DIALOG MED INTERNATIONELLA ORGAN OCH TREDJELÄNDER

1. ALLMÄNT

Kommissionen samarbetar fullt ut med internationella organ och viktiga tredjelandpartner och är regelbundet representerad på internationella möten där den samordnar EU:s ståndpunkter och gör ofta presentationer eller lägger fram dokument. Dialoger inleds också, i lämpliga fall, med enskilda tredjeländer om frågor som är av lokalt eller delat intresse, som undantag från de normala krav 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 Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) årliga luftfartsskyddspanel och under 2010 lade den fram dokument om säkerhetskontroller av vätskor och fraktsäkerhet. 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.

3. TREDJELÄNDER

Kommissionen har aktivt fortsatt dialogen om luftfartsskyddsfrågor med Förenta staterna i ett antal forum, särskilt arbetsgruppen för transportsäkerhet EU–USA, i vilken arbetet mot en enda säkerhetskontroll har fortskridit¹⁶. Kommissionen har också gripit in vid ett flertal tillfällen då medlemsstaterna särskilt har tagit upp frågan om ytterligare amerikanska

¹⁶ 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.

säkerhetskrav, vilket verkar tyda på att de stabila EU-system som redan är på plats inte beaktas i tillräckligt hög grad. Detta avsåg ibland den fortgående amerikanska praxisen att, utan föregående samråd, utfärda nödfallsändringar för flygbolag som bedriver trafik från EU. Detta orsakar ibland betydande svårigheter för berörda parter från EU.

Kommissionen har deltagit i en inspektion vid en flygplats i Förenta staterna för att bedöma möjligheten till en framtida överenskommelse om en enda säkerhetskontroll.

SLUTSATS

Även om man på det hela taget fortsatt kan garantera en hög säkerhetsnivå i EU, har kommissionens inspektioner visat att det fanns en del brister. För traditionella åtgärder tenderade de upptäckta bristerna huvudsakligen att bero på den mänskliga faktorn när det gällde säkerhetskontroller av personal och passagerare samt krav avseende hantering och säkerhetskontroller av frakt. För de ytterligare åtgärder som införts enligt det nya regelverket i förordning (EG) nr 300/2008 avsåg de upptäckta överträdelserna flygplatspatrullering, riskbedömning och säkerhetskontroller av förnödenheter för användning ombord och varuleveranser till flygplatsen. 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 2010 för att säkerställa att den nya grundförordningen (EG) nr 300/2008 tillämpas på ett enhetligt sätt. Fraktgoodsincidenten med anknytning till Jemen och paketbombsincidenterna i EU i slutet av oktober 2010 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. Kommissionen har utökat sina insatser på detta område i enlighet med uppdraget i handlingsplanen för fraktsäkerhet.

Bilaga

Kommissionens inspektioner per den 31 december 2010

Stat	Antal inspektioner januari–december 2010 (inbegripet uppföljningar)	Totalt antal inspektioner 2004–2010 (inbegripet uppföljningar)
Österrike	1	9
Belgien	2	9
Bulgarien	2	5
Cypern	0	5
Tjeckien	0	5
Danmark	1	7
Estland	0	4
Finland	0	7
Frankrike	2	12
Tyskland	2	14
Grekland	1	12
Ungern	1	5
Irland	2	8
Italien	1	12
Lettland	0	4
Litauen	1	4
Luxemburg	0	5
Malta	0	3
Nederländerna	1	7
Polen	1	7
Portugal	1	8
Rumänien	1	3
Slovakien	0	4
Slovenien	0	4
Spanien	2	12
Sverige	2	9
Storbritannien	2	13
Schweiz	0	4
TOTALT	26	202

Inspektioner som utförts av Eftas övervakningsmyndighet per den 31 december 2010

Stat	Antal inspektioner januari–december 2010 (inbegripet uppföljningar)	Totalt antal inspektioner 2004–2010 (inbegripet uppföljningar)
Island	1	7
Norge	3	31
TOTALT	4	38