

**Notat**

Saksbehandler

Sissel W. Strandås, tlf.

Dato  
28.06.2022Referanse  
22/17891-3Til  
Alminnelig høringsliste

Kopi til

## Nye endringer i felleseuropeisk securityregelverk – høring og informasjon om nye bestemmelser

### 1. Informasjon og høring

Luftfartstilsynet foreslår på vegne av Samferdselsdepartementet å gjøre endring i forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. (securityforskriften). Forskriften gjennomfører kommisjonsforordning (EU) 2015/1998 og beslutning C(2015) 8005 som fastsetter de detaljerte tiltakene for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet. Med jevne mellomrom er det behov for endringer og klargjøring av securityregelverket. Beslutning C(2015) 8005 inneholder den konfidensielle delen av regelverket og omtales ikke i høringen.

Forslag til regelverk ble presentert og diskutert i AVSEC-møtet mars 2022 og i et eget møte mai 2022. Forslaget var gjenstand for skriftlig votering i månedsskiftet mai-juni 2022. Endringsforordningen er i skrivende stund ikke publisert i Official Journal og derfor ikke tildelt rettsaknummer.

Regelverket vil bli EØS-gjennomført. Dersom prosessen med EØS-gjennomføring tar tid, vil Luftfartstilsynet vurdere nasjonal gjennomføring av rettsaktene gjennom oppdatering av securityforskriften § 3 andre ledd. Utkast til forskriftstekst ligger ved høringen.

Kommentarer til regelverket må være Luftfartstilsynet i hende innen 24. juli 2022. Kommentarer bes sendt på epost til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Alternativt kan kommentarer sendes med post til Luftfartstilsynet, postboks 243, 8001 Bodø. Ber om at høringssvar merkes med saksnummer 22/17891.

### 2. Nærmere om innholdet i regelverket

Endringsforordning inneholder nye krav til i forordning (EU) 2015/1998. Utkast til endringsforordning ligger vedlagt høringen.

De foreslåtte endringene er gjort i lys av utviklingen i trusselbildet i sivil luftfart, samt seneste utvikling hva gjelder drift av flyplass og luftfartøy, utvikling av teknologi og utviklingen internasjonalt. Endringene dreier seg om sikkerhet ved flyplasser, trygg og sikker transport av

skytevåpen ombord, opplæring av flygende personell og cabin crew, personell som arbeider med håndtering av frakt og post, kjente leverandører av forsyninger til lufthavn, en ny personellgruppe som skal ha standard eller utvidet bakgrunnsjekk, innhold i deklarasjoner, EDD (explosive detection dogs) og standarder for walk-through deteksjonsutstyr (WTMD).

Kommisjonen har foreslått endringer som i hovedsak er av mindre karakter, men som er gitt for å tydeliggjøre, harmonisere, forenkle og styrke spesifikke luftfartssikkerhetstiltak, forbedre og standardisere juridisk fortolkning av regelverket, samt presiseringer for å sikre best gjennomføring av felles grunnleggende standarder innen security i luftfarten. En av de mest sentrale endringene i regelverket er krav til personellgrupper som skal ha opplæring i såkalt security awareness. Blant annet er det tatt inn bestemmelser som inneholder helt spesifikke krav til hva flygende personell og cabin crew skal ha opplæring, kunnskap og kjennskap til.

Spesifikke krav til hva flygende personell og cabin crew skal ha opplæring, kunnskap og kjennskap trer i kraft 1. januar 2023. Alle øvrige endringer vil tre i kraft 1. juli 2022.

### 3. Luftfartstilsynets vurdering

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

#### a) Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

EU-kommisjonen har sett behovet for å gjøre det de kaller mindre justeringer i forordning (EU) 2015/1998. Endringene er begrunnet i utviklingen i trusselbildet i sivil luftfart, samt seneste utvikling hva gjelder drift av flyplass og luftfartøy, utvikling av teknologi og utviklingen internasjonalt. Enkelte endringer er begrunnet i behovet for å tydeliggjøre, harmonisere, forenkle og styrke spesifikke luftfartssikkerhetstiltak, forbedre og standardisere juridisk fortolkning av regelverket, samt presiseringer for å sikre best gjennomføring av felles grunnleggende standarder innen security i luftfarten.

Hensikten med regelverksendringene er å forbedre security i sivil luftfart gjennom å stille særskilte krav til kompetanse og opplæring hos spesifikke personellgrupper som arbeider i luftfarten på ulike måter, sikre at regelverket henger med på utviklingen av teknisk utstyr som benyttes i luftfarten og sørge for at det er færre juridiske uklarheter hva gjelder tolkning av grunnleggende standarder i security.

**b) Hvilke tiltak er relevante?**

Rettsaktene endrer forordning og beslutning som allerede er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. (securityforskriften) § 3.

Rettsaktene vil trolig bli gjennomført nasjonalt gjennom endring av forskriften i påvente av EØSgjennomføring.

Ingen andre tiltak er relevante.

**c) Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?**

Saken reiser ingen prinsipielle spørsmål slik dette er omtalt i utredningsinstruksen.

**d) Hva er de positive og negative virkningene av tiltaket, hvor varige er de, og hvem blir berørt?**

Det er positivt at det gjøres endringer i krav til kompetanse og opplæring for personellgrupper som arbeider i luftfarten på ulike måter. Det er videre positivt at det gjøres presiseringer i regelverket som fastslår hva som er etablert praksis i dag. Det sikrer færre juridiske uklarheter i hva som er gjeldende bestemmelser på området. De endringene som skal gjelde er gitt for å bedre security, og det er i seg selv utelukkende positivt.

Endringene er varige, og berører bortimot alle aktører som opererer i sivil luftfart. Helt spesifikt vil personell som håndterer frakt og post, lufthavnoperatører, flygende personell og cabin crew oppleve økt krav til kompetanse og opplæring. Personell som benytter teknisk utstyr som walk-through deteksjonsutstyr (WTMD) vil være omfattet ettersom endringene stiller krav til fire standarder.

Luftfartstilsynet blir berørt ettersom vi er relevant myndighet som må etablere system for å håndtere avtaler med andre medlemsland om bruk av EDD. Luftfartstilsynet gjør oppmerksom på at det i regelverket er tatt inn overskrift i pkt. 6.5 som lyder «godkjente transportører». Det er ikke tatt inn noen bestemmelser til dette punktet. Etter punkt. 6.6.1.1 kan transportører istedenfor å ha en «Haulier Declaration» med en RA-godkjenning legge fram dokumentasjon på at de er blitt godkjent av nasjonal myndighet. Dersom det etableres bestemmelser i pkt. 6.5 om at relevant myndighet må gjennomføre myndighetsgodkjenning av sikkerhetsgodkjente transportører vil det kunne bety behov for økt bemanning for godkjenning- og tilsynsprosess i Luftfartstilsynet. Inntil videre er ingen bestemmelser fastsatt så hvorvidt dette blir en konsekvens er ikke klart.

Luftfartstilsynet har identifisert at nye krav til krav til opplæring og trening av personell i security awareness og andre mer spesifikke kunnskapskrav, vil kunne få administrative konsekvenser for luftfartsselskaper, lufthavnoperatører, fraktleverandører mv.

Videre medfører regelverksforslaget andre administrative konsekvenser for både nasjonale myndigheter og norske luftfartsaktører i form av endringer i sjekklister, prosedyrer og rutiner.

Endringene i regelverket kan medføre økonomiske konsekvenser for enheter som eier teknisk utstyr i form av walk-through deteksjonsutstyr (WTMD), ettersom det er endringer i fire standarder for slikt utstyr. Så langt Luftfartstilsynet har fått klarhet i, vil disse kostandene ved eventuell endring av standard ligge innenfor normale vedlikeholdskostnader for utstyret.

**e) Hvilke tiltak anbefales, og hvorfor?**

Rettsaktene endrer forordning (EU) 2015/1998 og beslutning C(2015) 8005 som allerede er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. (securityforskriften) § 3.

Nye rettsakter må besluttes innlemmet i EØS-avtalen før de kan tas inn i norsk rett. Rettsaktene vil være gjeldende i EU fra 1. juli 2022. Pkt. 32 og 38 i endringsforordningen som omfatter kompetanse- og opplæringskrav for kjente avsendere og flygende personell og cabin crew vil gjelde fra 1. januar 2023.

Luftfartstilsynet vil vurdere nasjonal gjennomføring av rettsaktene i påvente av EØS-gjennomføring ved oppdatering av forskrift av 1. mars 2011 nr. 214 om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. § 3.

Rettsaktene medfører ingen ytterligere endringer i securityforskriften.

**f) Hva er forutsetningen for en vellykket gjennomføring?**

En vellykket gjennomføring forutsetter EØS-gjennomføring av regelverket.

Videre må norske myndigheter og aktører i sivil luftfart tilpasse seg endringene som gjøres gjeldende gjennom rettsaktene.