

Notat

Saksbehandler

Sissel Walla Strandås, tlf.

Dato

16.05.2025

Referanse

25/18123-4

Til

Alminnelig høringsliste

Kopi til

Høring – Endringer i securityforskriften § 3 – Oppdatering av liste over lufthavner som inngår i One Stop Security (OSS) og krav til sertifisering av sikkerhetspersonell mv.

Informasjon om 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 § 3 er gjennomføringsbestemmelsen for kommisjonsforordning (EU) 2015/1998 og kommisjonsbeslutning C(2015) 8005 som fastsetter de detaljerte tiltakene for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet, slik at forordningen og beslutningen gjelder som norsk rett.

Med jevne mellomrom er det behov for endringer og klargjøring av securityregelverket. I AVSEC-møtet i mars 2025 ble det votert over kommende endringer til forordning (EU) 2015/1998 og beslutning C(2015) 8005.

Endringsforordningen er per dags dato ikke publisert i Official Journal (OJ) og ikke tildelt eget rettsaktnummer. Endringsbeslutningen publiseres ikke.

Med unntak av visse bestemmelser som gjelder sertifisering av sikkerhetspersonell som skal gjelde fra 1. januar 2026, skal de kommende endringene både i forordningen og beslutningen tre i kraft i EU på tjuende dag etter publisering i OJ.

Endringene som omtales i høringen her omfatter innskrenkning av området for One Stop Security (OSS) ved at enkelte lufthavner tas ut av listene i forordningen, sertifisering av sikkerhetspersonell og justeringer i andre krav for å sikre bedre bruk og fortolkning av forordningens bestemmelser som endres.

I påvente av EØS-gjennomføring ønsker Luftfartstilsynet på vegne av Samferdselsdepartementet å gjennomføre rettsaktene som nasjonal rett med oppdatering av securityforskriften § 3. Det er spesielt viktig å sikre at listene over lufthavner innenfor OSS er harmonisert med resten av EU.

Utkast til forordning og utkast til endringsforskrift er vedlagt høringsnotatet. Henvisning til rettsaktene i utkast til endringsforskrift vil bli oppdatert når rettsaktene gis egne nummer etter publisering i OJ. Endring av § 3 vil ikke skje før rettsaktsnummer er tildelt.

Innholdet i beslutningen og endringsbeslutningen omhandler den konfidensielle delen av securityregelverket og omtales ikke i høringen.

Svar på høringen må være sendt Luftfartstilsynet innen 12. juni 2025. Høringssvar sendes til postmottak@caa.no. Alternativt kan høringssvar sendes til Luftfartstilsynet, postboks 243, 8001 Bodø. Merk høringssvar med saksnummer 25/18123.

For spørsmål om faglig vurdering av innholdet, ta kontakt med Fagansvarlig security og securityinspektør Dag K. Hansen (dkh@caa.no). Spørsmål som omhandler rettslig status og gjennomføring av rettsaktene i norsk rett, ta kontakt med juridisk seniorrådgiver Sissel Walla Strandås (sss@caa.no).

Bakgrunn – hovedinnholdet i regelverksendringene

Endringer i liste over lufthavner i tredjeland som oppfyller felleseuropeiske securitystandarder for sivil luftfart - endringer One Stop Security

I forordning (EU) 2015/1998 kapittel 3, 4, 5 og 6 foreligger det lister over tredjeland som anerkjennes for å anvende sikkerhetsstandarder som er tilsvarende de felles grunnleggende standardene som forordning (EF) nr. 272/2009 etablerer.

Tillegg 3-B, 4-B og 5-A i forordningen omhandler henholdsvis anerkjennelse av sikkerhetsstandarder for sikkerhet knyttet til luftfartøy, passasjerer og handbagasje og innsjekket bagasje. EU-Kommisjonen har funnet at Kangerlussuaq (Grønland), lufthavnene i Guernsey, Isle of Man og Jersey og Ben Gurion lufthavn i Tel Aviv ikke oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 272/2009 del E som omhandler kriterier for anerkjennelse av likeverdighet vedrørende sikkerhetsstandarder innenfor sivil luftfart. Endringsforordningen endrer forordning (EU) 2015/1998 slik at tillegg 3-B, 4-B og 5-A ikke gjelder for Kangerlussuaq (Grønland), lufthavnene i Guernsey, Isle of Man og Jersey. Ben Gurion lufthavn i Tel Aviv tas ut av listene som er omtalt i tilleggene 3-B og 4-B.

Fra Norge er det visse fraktflygninger til Ben Gurion lufthavn i Tel Aviv og sporadiske charterflygninger med passasjerer. Endringene antas å ha mindre konsekvenser for norske luftfartsoperatører. Til de øvrige lufthavnene er det per i dag ikke direkteflygninger til og fra Norge.

Sertifisering av sikkerhetspersonell

Krav til at alle elementer i forbindelse med sertifisering og resertifisering med unntak av praktiske tester må være gjennomført av eller på vegne av Luftfartstilsynet. En treningsorganisasjon som gjennomfører dette på vegne av Luftfartstilsynet må fullt ut være uavhengig av leverandøren av sikkerhetskontrolltjenester og eller instruktøren som gjennomfører opplæringen. Luftfartstilsynet kan autorisere en sertifisert instruktør til å gjennomføre praktiske tester i forbindelse med sertifisering og resertifisering av sikkerhetspersonell. I tillegg gjelder bestemmelser som beskriver krav og innhold for sertifisering av sikkerhetspersonell og teoretisk test og bildefortolkningstest.

Endringene medfører at Luftfartstilsynet vil ha behov for mer personell. Luftfartstilsynet må gå til innkjøp av relevant teknisk utstyr som benyttes i gjennomføringen av sertifiseringen samt intern systemendring for å sette Luftfartstilsynet i stand til å gjennomføre sertifiseringen på nasjonalt nivå. For leverandører av sikkerhetskontrolltjenester, sikkerhetsgodkjente fraktleverandører og lufthavnoperatører vil det være økte administrative og økonomiske konsekvenser fordi de må endre praksis for å få sertifisert sikkerhetspersonell. Det påløper også nye opplæringskrav hos personell hos sikkerhetsgodkjente fraktleverandører.

Kravene her vil gjelde fra 1. januar 2026 for å sikre at medlemslandene har fått etablert nasjonale tilpasninger og bedre tid til implementering hos myndighetene for å imøtekomme kravene i EU-regelverket til rett tid.

Andre krav som etableres for å sikre bedre anvendelse av bestemmelsene og klargjøring

Endringsforordningen etablerer også nytt krav til at en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør ved mottak skal undersøke utsiden av alle forsendelser for å forsikre seg om at det ikke er tegn til brekkasje eller tukling med forsendelsen.

Videre skal en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør be om ID-kort for alle personer som leverer fraktforsendelser som skal transporteres med fly. Derom de ikke kan framvise gyldig ID-kort skal forsendelsen avvises og merkes som høyrisikofrakt.

For teknisk utstyr endres bestemmelsene som innebærer at det skal gjennomføres test av teknisk utstyr før det tas i bruk hos en enhet i tillegg til at det skal gjennomføres rutinetesting med jevne mellomrom for å avdekke feil eller svekkelse på utstyret. Med endringsforordningen er det ikke lenger tillatt å bruke EDS standard 2 til sikkerhetskontroll av bagasje.

Luftfartstilsynets vurdering

Dette høringsnotatet er utarbeidet i tråd med de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er da å besvare følgende spørsmål:

- 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?

Hva er problemet og hva vil vi oppnå?

Endringer i liste over lufthavner i tredjeland som oppfyller felleseuropeiske securitystandarder for sivil luftfart - endringer One Stop Security (OSS)

Når EU-kommisjonen finner at lufthavner i tredjeland ikke lenger anerkjennes for å anvende sikkerhetsstandarder som er tilsvarende de felles grunnleggende standardene som forordning (EF) nr. 272/2009 etablerer, skal listene i kapittel 3, 4, 5 og 6 oppdateres.

Til denne endringen skal lufthavnen i Kangerlussuaq (Grønland), lufthavnene i Guernsey, Isle of Man og Jersey tas ut av listene i tillegg 3-B, 4-B og 5-A som gjelder sikkerhet tilknyttet luftfartøy, kontroller av passasjerer og kabinbagasje og innsjekket bagasje. Ben Gurion lufthavn i Tel Aviv tas ut av listene som er omtalt i tilleggene 3-B og 4-B som gjelder sikkerhet tilknyttet luftfartøy og kontroll av passasjerer og kabinbagasje.

For norske luftfartsaktører er det kun flygninger til og fra Ben Gurion lufthavn Tel Aviv som blir påvirket. Ved å ta ut Ben Gurion lufthavn vil forenklingene for aktører og passasjerer hva gjelder

kontroll av luftfartøy og kontroll av passasjerer og bagasje opphøre. Ved å ta ut Ben Gurion lufthavn fra ordningen med One Stop Security må luftfartøy, passasjer og bagasje som ankommer EU/EØS-området underlegges ny sikkerhetskontroll ved gjennomreise.

Sertifisering av sikkerhetspersonell og andre krav

Fram til nå har sertifisering av sikkerhetskontrollører i Norge blitt gjennomført av sertifiserte instruktører på vegne av Luftfartstilsynet. Det har vært uttalt fra EFTA Surveillance Authority at slik praktisering ikke fremstår som uavhengig og standardisert. Regelverket er nå klargjort for å være i samsvar med ICAO-regelverket. For å sikre samsvar med regelverket må Luftfartstilsynet selv ta hånd om sertifiseringen. Luftfartstilsynet har igangsatt prosesser for å sette seg i stand til å gjennomføre endringene i regelverket.

Visse detaljerte securitytiltak som gjelder sertifisering og resertifisering av sikkerhetspersonell krever at det klargjøres i regelverket at det er myndigheten som har ansvaret for sertifiseringen. I tillegg er det behov for å klargjøre kravene hva gjelder testing av teknisk utstyr.

Samlet sett gjøres disse endringene for å sikre at sårbarheter i security i sivil luftfart elimineres.

Hvilke tiltak er relevante?

Kommende rettsakter skal endre rettsakter som allerede er tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett gjennom forskrift om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. (securityforskriften) § 3.

Rettsaktene vil bli gjennomført nasjonalt gjennom endring av forskriften i påvente av EØS-gjennomføring.

Ingen andre tiltak er relevante.

Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Saken reiser ingen prinsipielle spørsmål slik det er angitt i utredningsinstruksen.

Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Det er positivt at det skjer endringer som forbedrer security i sivil luftfart. Regelverksendringer i felleseuropeisk securityregelverk er i stor grad hendelsesinitiert. Så snart aktører eller myndigheter erfarer sårbarheter i «securitylagene», etableres det kjapt regelverksendringer for å demme opp.

Når lufthavner i tredjeland ikke lenger anerkjennes for å anvende sikkerhetsstandarder som er tilsvarende de felles grunnleggende standardene som forordning (EF) nr. 272/2009 etablerer, skal listene i kapittel 3, 4, 5 og 6 oppdateres. Det er EU-kommisjonen som gjør vurderinger ut fra en streng sikkerhetsvurdering. Det skal lite til før EU-kommisjonen finner at standardene ikke holder det nivået som trengs for å opprettholde sterk security i sivil luftfart. Virkningen av oppdaterte lister er varig og vil berøre passasjerer og luftfartsaktører som benytter seg av de nevnte lufthavnene.

Hva angår sertifisering av sikkerhetspersonell er det krav som Luftfartstilsynet nå blir pålagt å gjennomføre. De positive virkningene ved det er at Luftfartstilsynet får full kontroll med sertifiseringen og kan garantere for kvaliteten på sertifiseringen. Luftfartstilsynet vil sitte inne med bedre oversikt over antallet sikkerhetskontrollører og hva vedkommende er sertifisert til å gjøre. Luftfartstilsynet kan på enklere sett sikre at sikkerhetskontrollørene har riktig nivå når de meldes opp til sertifisering.

Med krav til sertifisering av sikkerhetspersonell vil de negative virkningene vise seg i at det vil kreve økt ressursbruk og utgifter for myndigheten. Det er forventet at norske luftfartsaktører som skal ha personell sertifisert vil oppleve økning i ressursbruk og kostnader.

Hvilke tiltak anbefales, og hvorfor?

Rettsaktene endrer forordning (EU) 2015/1998 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).

Nye rettsakter må besluttet innlemmet i EØS-avtalen før de kan tas inn som EØS-rett i norsk rett. Rettsakten vil være gjeldende i EU fra tjuende dag etter publisering i Official Journal. Visse deler av rettsaktene trer ikke i kraft før 1. januar 2026.

Luftfartstilsynet mener det er behov for å gjennomføre rettsaktene snarlig som nasjonal rett for å sikre harmonisering med øvrige deler av EU. I påvente av EØS-gjennomføring vil Luftfartstilsynet gjennomføre rettsaktene nasjonalt med oppdatering av forskrift av 1. mars 2011 nr. 214 om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. § 3. Foreløpig vurdering er at rettsaktene ikke krever noen ytterligere endringer i securityforskriften.

Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

Norske luftfartsaktører og myndigheter må implementere nye regelverkskrav på korrekt måte for å sikre en vellykket gjennomføring.

Når det gjelder krav til sertifisering av sikkerhetspersonell er vellykket gjennomføring avhengig at Luftfartstilsynet har tilstrekkelig med ressurser dersom det viser seg at kravene utgjør et omfang av oppgaver som ikke lar seg håndtere med dagens ressursituasjon. Luftfartstilsynet må i tillegg skaffe relevant teknisk utstyr for å imøtekomme kravene.