

## Notat

Saksbehandler

Sissel W. Strandås, tlf. +47 99778755

---

Til

Kopi til

## Høring – Security - Small Amendments 2018

### 1. Innledning

Luftfartstilsynet foreslår på vegne av Samferdselsdepartementet å gjøre en endring i forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. (securityforskriften) på grunn av to nye EU-rettsakter, en endringsforordning til forordning (EU) 2015/1998 og kommisjonsbeslutning C(2015) 8005.

Med jevne mellomrom er det behov for endring og klargjøring av securityregelverket. Endringene omfatter i det vesentligste reglene om bakgrunnssjekk av personell i luftfarten og endringer i teknisk utstyr og bruk av utstyr for å avdekke sprengstoff i sko (SED) og eksplosiv gass/damp (Explosive Vapour Detection – EVD). Samtidig er det gjort en rekke presiseringer og justeringer i forordning (EU) 2015/1998 i kapittel 1, 3, 4, 5, 6, 11 og 12.

### 2. Forslag til ny forordning og beslutning

Endringsforordningen og endringsbeslutningen er per dags dato ikke vedtatt eller publisert i Official Journal. Regelverket foreligger per i dag ikke på norsk, og det er en engelsk versjon av utkast til forordning som publiseres i tilknytning til høringen.

Forslag til ny endringsforordning og endringsbeslutning medfører behov for å gjøre en endring i securityforskriften § 3. Det som nå sendes på høring er endringen i securityforskriften som følge av at rettsaktene skal gjennomføres i norsk rett etter oppdatering av EØS-avtalen. Endringen omfattes av Luftfartstilsynets delegerede forskriftskompetanse, jf. securityforskriften § 4 andre ledd.

Europaparlaments - og Rådsforordning (EF) nr. 300/2008 etablerer felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart. På securityområdet er de detaljerte tiltakene for gjennomføring av felles grunnleggende standarder for luftfartssikkerhet fastsatt i forordning (EU) 2015/1998 og i beslutning C(2015) 8005. Det er foreslått en del endringer i beslutningen, men ettersom beslutningen inneholder den konfidensielle delen av de detaljerte gjennomføringsbestemmelsene i securityregelverket vil de ikke bli nevnt her.

### 3. Beskrivelse av forslag til endringer i forordningen

Forslaget til endringsforordning medfører endringer i forordning (EU) 2015/1998 kapittel 1, 3, 4, 5, 6, 11 og 12. Disse kapitlene omhandler sikkerhet ved lufthavner, sikkerhet knyttet til luftfartøyet, passasjerer og håndbagasje, innsjekk bagasje, frakt og post, ansettelse og opplæring av personale og sikkerhetsutstyr.

Ikke alle foreslåtte endringer vil gjennomgås i dette notatet. For å få en fullstendig oversikt bør endringene gjennomgås i sin helhet. Personer som har et særskilt behov kan få tilgang til beslutningen.

Luftfartstilsynet anser de endringene som gjelder forordning (EU) 2015/1998 kap. 11 de mest relevante i endringsforslaget som omtales som *Small Amendments 2018*, og har valgt å redegjøre for disse i et eget punkt i høringsnotatet. Øvrige endringer vil redegjøres for deretter.

#### Bakgrunnssjekk og personkontroll

I kapittel 1 punkt 1.2.3 gjøres det endringer i bestemmelser med hensyn til bakgrunnssjekk av de personer som skal id-kort til lufthavn eller såkalte CCIC-kort. Slike kort kan kun utstedes til personer som har et operasjonelt behov og som har bestått en utvidet bakgrunnssjekk gjort i samsvar med krav i 11.1.3.

Dagens bakgrunnssjekk består av vandelskontroll av uttømmende politiattest, id-kontroll og opplysningsplikt om utdannelse- og ansettelsesforhold de siste fem år. I tillegg ble det i Norge i 2016 innført krav om akkreditering fra politiet av alle personer som skal ha id-kort til lufthavn. Det gjøres nå endringer i forordning (EU) 2015/1998 kap. 11 i kravene til bakgrunnssjekk.

Den vesentligste endringen for reglene om bakgrunnssjekk og personkontroll av personell i luftfarten er at bakgrunnssjekk deles inn i to kategorier kalt «standard» og «utvidet» bakgrunnssjekk. Standard bakgrunnssjekk baserer seg på de kravene som gjelder fra dagens bakgrunnssjekk, men uten kravet til akkreditering fra politiet. Utvidet bakgrunnssjekk tilsvarende kravene for dagens bakgrunnssjekk, inkludert kravet til akkreditering fra politiet.

En viktig endring er at hvert land må ha på plass et system som sikrer øyeblikkelig underretning til kompetent myndighet, operatør eller utstedende enhet, om enhver hendelse, som kan ha betydning for en persons pålitelighet mht. bakgrunnssjekk. Det betyr at forhold som avdekkes fra politiet og etterretning skal meddeles kompetent myndighet slik at vedkommendes bakgrunnssjekk kan vurderes. Dersom et land ikke er i stand til å få på plass et system som sikrer slik kontinuerlig underretning, må bakgrunnssjekk gjentas med jevne mellomrom, men ikke overstige 12 måneder for utvidet bakgrunnssjekk eller tre år for standard bakgrunnssjekk.

Det er gjort en presisering i endringsforordningen at bakgrunnssjekk som er gjennomført før 31. desember 2020, fortsatt vil være gyldig inntil de utløper eller maksimalt frem til 30. juni 2023, avhengig av hvilken dato som kommer først.

Endringen knyttet til kravene om utvidet bakgrunnssjekk vil gjelde for alle personer som skal ha CCIC eller id-kort til lufthavn. Personene må både ha et operasjonelt behov for tilgang samt ha bestått kravene til utvidet bakgrunnssjekk. Kontrollen av de nevnte personene må foregå med jevne mellomrom, men ikke overstige 12 måneder. Kravene til utvidet bakgrunnssjekk foreslås også å gjelde for personer som er ansvarshavende security, personer som ansettes til å gjennomføre eller være ansvarlige for å gjennomføre screening, adgangskontroll eller annen sikkerhetskontroll i et security-beskyttet område.

I punkt 11.1.2 er det åpnet for at kompetent myndighet kan bestemme hvorvidt personer som er nevnt i forordning (EU) 2015/1998 pkt. 11.1.2 skal underlegges kravene til utvidet eller standard bakgrunnssjekk. Luftfartstilsynet ber om innspill fra høringsinstansene på dette punktet.

En annen sentral endring er at forordningens bestemmelser om adgang til å gjøre kontroll før ansettelse bortfaller i sin helhet fra 31. juli 2019. Personer som tidligere har vært underlagt kontroll før ansettelse skal nå kontrolleres ut fra kravene til standard bakgrunnssjekk i henhold til forordningens punkt. 11.1.4. Kontroll før ansettelse har som regel vært benyttet for personell som ikke har trengt

tilgang til sikkerhetsbegrenset område på en lufthavn, men som av andre årsaker har befatning med det som skal inn på området. Personer som har vært underlagt kontroll før ansettelse må bestå kravene til standard bakgrunnssjekk etter pkt. 11.1.4 innen 30. juni 2020.

EU-Kommisjonen har gjort disse endringene for å styrke bekjempelsen av innsidetrusselen i luftfarten. En rekke trusselvurderinger trekker frem innsidetrusselen som den største trusselen mot transportnæringen. Skjerping av kravene for personkontroll og bakgrunnssjekk er et av de strategiske tiltakene EU-kommisjonen gjør for å imøtekomme innsidetrusselen og hindre at «utro tjenere» har kjennskap, kunnskap og på noen som helst måte har tilgang til sikkerhetsbegrenset område på en lufthavn.

Kapittel 11 omhandler også krav til opplæring av personell. I punkt 11.2.2, 11.2.3.2, 11.2.3.3, 11.2.3.6 til 11.2.3.10, 11.2.6.2 og 11.2.7 er det innført nye obligatoriske krav til opplæring av personell som skal sørge for kunnskap og bevissthet om relevante bestemmelser og elementer som bidrar til en robust og mer motstandsdyktig securitykultur på arbeidsplassen og luftfartsområdet. Det vises til blant annet innsidetrusselen og radikaliseringsproblematikk. Dette er nye presiseringer som er inntatt i eksisterende bestemmelser som gjelder opplæring og trening av personell. Endringen i kravene til opplæring av personell skal styrke securitykulturen på arbeidsplasser og luftfartsområdet med henblikk på å fange opp utro tjenere, noe som har direkte betydning for innsidetrusselen. Kravene skal også bidra til å sørge for at personer i luftfarten kan avdekke dersom en eller flere personer fremstår som radikalisert, endrer sentrale holdninger og har ideer eller synspunkter som kan munne ut i terrorhandlinger.

Det er inntatt en definisjon av hva som betegnes som radikaliseringsproblematikk i forordningens pkt. 11.0.8.

#### Øvrige endringer

I kapittel 4 er det gjort endringer i pkt. 4.0.3 og det er tilføyd endringer i pkt. 4.0.6 i form av at lufthavnene må ha et system for å sikre at luftfartøy som ankommer fra tredjeland registreres i en database.

Videre gjøres det endringer i pkt. 4.1.3.1 som gjelder kravene til screening av LAGs (liquids, aerosol and gels) i STEBs (secure tamper evident bags). Bestemmelsen om at LAGs som er plassert i STEBs og som er solgt innenfor en tidsramme på tre timer ikke trenger være underlagt screening, bortfaller. Betydningen av endringen er at alle LAGs i STEBs vil inngå i grunnlaget for det som skal screenes i sikkerhetskontrollen. Endringen vil kunne medføre økt kødannelse, tidsbruk i sikkerhetskontrollen og mulig behov for mer personell i sikkerhetskontrollen.

Det er gjort en oppdatering av forordningens vedlegg 5-A. Kommisjonen har funnet at Ben Gurion International Airport, Israel, oppfyller kravene i forordning (EF) nr. 272/2009 del E, som omhandler kriterier for anerkjennelse av likeverdighet vedrørende sikkerhetsstandarder i tredjeland. Rettsakten endrer forordning (EU) 2015/1998 slik at Ben Gurion International Airport i Israel omfattes av 5-A. Gjennom denne endringen vil det kunne gjøres visse forenklinger av sikkerhetstiltakene for flyginger fra Ben Gurion International Airport til EU/EØS-land når det gjelder sikkerhet knyttet til innsjekket bagasje. Det foreligger per i dag enkelte ukentlige direkteflyginger fra Ben Gurion International Airport til Norge. Endringen antas ikke å få negative økonomiske eller administrative konsekvenser for norske aktører eller norske myndigheter, da endringen medfører forenklinger av sikkerhetstiltakene for flyginger fra denne lufthavnen.

Det er gjort presiseringer i kap. 6.8 som omhandler frakt og post som transporteres inn til EØS-landene fra et tredjeland. Det er blant annet gjort endringer i pkt. 6.8.3.8 som gjelder når cargo skal anses high-risk cargo og håndteres deretter.

For øvrig er bestemmelsen i pkt. 6.1.3 om kontroll før ansettelse fjernet.

Videre har det i kap. 12 blitt gjort endringer som gjelder supplement til screening. I pkt. 12.12 er det gjort endringer i form av at shoe explosive detection (SED) nå kan brukes som supplement til screening. Det samme gjelder nye bestemmelser om bruk av «explosive vapour detector». Bestemmelsene er nye og området har ikke tidligere vært regulert. Felles for endringene i kap. 12 er at det ikke dreier seg om krav til bruk av screening, men supplement til screening og bruken av utstyret må ses i sammenheng med bestemmelser i kap. 4 om hvordan det skal benyttes.

Formålet med å gi flere alternativer til screeningmetoder er økt mulighet for detektering av sprengstoff på personer eller i håndbagasje. Dette gir økt security og kan i prinsippet benyttes ved enhver anledning hvor det anses formålstjenlig.

Endringene i beslutningen medfører materielle endringer i beslutningens kapittel 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9 og 12. Disse endringene er en del av det konfidensielle regelverket og vil ikke bli publisert eller kommentert.

#### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser som følge av de nye rettsaktene**

Det påregnes at endringene som gjøres i kravene til bakgrunnssjekk vil medføre administrative konsekvenser for Luftfartstilsynet, andre offentlige instanser som politi- og etterretningstjeneste og norske luftfartsaktører.

Luftfartstilsynet forventer å motta flere søknader om bakgrunnssjekk ettersom de personer som det hittil har vært utført kontroll før ansettelse for, nå skal ha godkjent bakgrunnssjekk. På nåværende tidspunkt estimerer Luftfartstilsynet at dette vil gi en økning på ca. 10.000 søknader per år.

Videre vil endringene i kravene på bakgrunnssjekk medføre at kontroll av personer med utvidet bakgrunnssjekk, som skal ha id-kort eller CCIC til lufthavn, må skje enten kontinuerlig eller hver 12. måned. For standard bakgrunnssjekk skal kontrollen skje hvert tredje år. Endringene betyr i praksis mer saksbehandling for både Luftfartstilsynet, politi- og etterretning sammenliknet med hvordan systemet er i dag, hvor det skjer revurdering sjeldnere. Hvilke konsekvenser dette har for ressursbehovet hos både Luftfartstilsynet og politi- og etterretning er foreløpig ikke kartlagt, men det er på det rene at merkostnadene vil kunne være betydelige.

Luftfartstilsynet forventer altså at forslaget vil ha økonomiske konsekvenser og vil særlig trekke frem at endringene i reglene om bakgrunnssjekk kan bety behov for oppgradering og endring av datasystemer for å håndtere økningen i antall søknader samt sikre informasjonsflyt mellom myndigheter.

Det forventes videre økonomiske og administrative konsekvenser for arbeidsgiverne, både for de nye arbeidsgiverne som nå får krav om gjennomføring av bakgrunnssjekk for sine ansatte, men også for øvrige aktører hvor frekvenskravet endres.

Så langt det gjelder nye obligatoriske krav til opplæring av personale etter forordningens kap. 11, vil det kreve at aktørenes opplæringsprogram oppdateres i samsvar med de nye kravene. Luftfartstilsynet må bruke ressurser på å godkjenne endringene i opplæringsprogrammet og se til at det samsvarer med nye krav.

Luftfartstilsynet legger til grunn at økningen i kostnader for aktørene vil kunne reduseres hvis det gjennom eventuelle nødvendige lovendringer og oppgradering av datasystemer kan legges til rette for kontinuerlig kontroll av personer med standard og utvidet bakgrunnssjekk.

Luftfartstilsynet ber særlig om tilbakemelding fra aktørene om forventede økonomiske konsekvenser av regelverksendringen.

## **5. Gjennomføring i norsk rett**

Rettsaktene må besluttes innlemmet i EØS-avtalen før de kan tas inn som norsk rett. Det er ventet at rettsaktene vil være gjeldende i EU fra 1. februar 2019. Likevel skal pkt. 2, 20, 25, 26, 27, 28 til 34, 44 og 45 i vedlegget til endringsforordningen først være gjeldende fra 31. desember 2020.

Gjennomføring i norsk rett vil bli gjort ved at rettsaktene gjennomføres i forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. § 3.

Luftfartstilsynet vil vurdere nasjonal gjennomføring av regelverket før det har skjedd oppdatering av EØS-avtalen, hvis det gjennom prosessen avklares å være viktig å sikre at regelverket i Norge er i samsvar med regelverket i andre EØS-land.

## **6. Høringen**

Høringsbrev og forordning kan lastes ned fra vår internettside: <https://luftfartstilsynet.no/horinger/>

Eventuelle kommentarer bes sendt per epost til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Gjelder kommentarene den hemmelige delen av regelverket bes kommentarene sendt skriftlig til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Vennligst merk eventuelle innspill med referanse 18/19599.

Kommentarer må være mottatt innen 15.2.2019.