



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 9.7.2013
COM(2013) 523 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**JAARVERSLAG 2012 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING
(EG) Nr. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED
VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Dit verslag heeft betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2012

INLEIDING

2012 was het jaar waarin de eerste overgangperiode voor de nieuwe maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging, die zijn ingevoerd bij Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, afliep. Deze nieuwe maatregelen hadden betrekking op de verplichting om ofwel een beveiligde toeleveringsketen voor vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden op te zetten, ofwel 100 % van deze benodigdheden aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen bij aankomst in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens. De Commissie heeft daarom tijdens haar inspecties in de loop van 2012 veel nadruk gelegd op het controleren van de naleving van deze verplichting.

Voorts zijn de bepalingen ter aanvulling van Verordening (EG) nr. 300/2008 aanzienlijk gewijzigd. Enerzijds hadden de wijzigingen tot doel de bestaande procedures voor bepaalde maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging te finetunen of verder te verduidelijken, anderzijds zijn complexe nieuwe maatregelen ingevoerd voor luchtvracht en luchtpost die naar de Unie worden vervoerd ("ACC3"). Ten slotte is de regeling inzake EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen aanzienlijk strenger geworden. Twee wijzigingen zijn later aangebracht om tegen midden 2014 een beveiligde toeleveringsketen en een betrouwbaar valideringssysteem te garanderen op luchthavens in derde landen waar luchtvracht en luchtpost met bestemming de EU aan boord van een luchtvaartuig worden geladen. Dit was een reactie op het incident met de bommen aan boord van vrachtluchten uit Jemen, dat in oktober 2010 plaatsvond.

Wat vloeibare springstoffen betreft, is uit een beoordeling gebleken dat het risico voor de burgerluchtvaart nog steeds hoog is en dat beveiligingsmaatregelen moeten worden genomen. In de loop van het jaar is echter duidelijk geworden dat de opheffing van de huidige beperkingen op het meenemen van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) in handbagage, gepland voor 29 april 2013, niet haalbaar was omdat operationele problemen met de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken waarschijnlijk zouden leiden tot aanzienlijk ongemak voor de passagiers. Er is ontwerpwetgeving opgesteld om geleidelijk beveiligingsonderzoeken in te voeren, beginnende met duty-free LAG's vanaf 31 januari 2014.

Ten slotte zijn regelingen opgesteld voor de wederzijdse erkenning van de respectieve beveiligingsregelingen van de EU en de VS voor luchtvracht en -post. Dit is belangrijk voor de EU-export en voorkomt dubbel werk bij de toepassing van de beveiligingsmaatregelen, wat op zijn beurt kosten en tijd bespaart voor ondernemingen die luchtvracht- en post vervoeren.

DEEL 1

DE INSPECTIES

1. ALGEMEEN

Krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 is de Commissie verplicht inspecties uit te voeren van de luchtvaartbeveiligingsinstanties (de "bevoegde autoriteiten") van de lidstaten en van EU-luchthavens. Zwitserland is eveneens opgenomen in het EU-programma, terwijl Noorwegen en IJsland door de toezichhoudende autoriteit van de EVA worden geïnspecteerd op basis van parallelle bepalingen. De Commissie beschikt over een team van 10 voltijdse en halftijdse luchtvaartbeveiligingsinspecteurs om de inspectiewerkzaamheden uit te voeren. Deze inspectiewerkzaamheden worden ondersteund door een pool van nationale inspecteurs die door de lidstaten, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn aangewezen en door de Commissie zijn gecertificeerd op grond van het nieuwe wetgevingskader. In 2012 hebben 57 van deze nationale inspecteurs deelgenomen aan de inspecties. De bijlage bevat een tabel met een beknopt overzicht van alle monitoringactiviteiten die de toezichhoudende autoriteit van de EVA tot op heden heeft uitgevoerd.

2. INSPECTIES VAN NATIONALE BEVOEGDE AUTORITEITEN

De Commissie heeft in 2012 elf (11) bevoegde autoriteiten geïnspecteerd, die zij allemaal al eerder had geïnspecteerd. Voor diverse lidstaten leverden deze inspecties aanzienlijke verbeteringen op in vergelijking met het verleden. De tekortkomingen die het vaakst werden vastgesteld in 2012 waren vergelijkbaar met die van 2011 en hielden hoofdzakelijk verband met het feit dat de nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart en de nationale kwaliteitscontroleprogramma's nog niet volledig in overeenstemming waren gebracht met het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008.

Wat de tenuitvoerlegging van de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen betreft, waren er aanwijzingen dat sommige lidstaten onvoldoende in staat waren om tekortkomingen snel te detecteren en te corrigeren. Sommige lidstaten hadden nagelaten toezicht te houden op alle aspecten van de wetgeving en sommige luchthavens werden lange tijd niet door de nationale autoriteiten geïnspecteerd. Soms was er geen of onvoldoende follow-up, vaak deden zich aanzienlijke vertragingen voor bij het verhelpen van tekortkomingen. Aan alle lidstaten werden sancties opgelegd, maar deze waren niet altijd streng genoeg of werden niet altijd op zodanige wijze gebruikt dat er effectief een afschrikkend effect van uitging.

De financiële crisis en de daaruit voortvloeiende druk op de openbare begrotingen heeft in bepaalde lidstaten een invloed op de middelen die beschikbaar zijn voor het toezicht op de naleving.

3. EERSTE INSPECTIES VAN LUCHTHAVENS

In 2012 zijn 23 eerste inspecties van luchthavens uitgevoerd, 4 meer dan in 2011. Dit is met name het gevolg van het feit dat een aantal kleinere luchthavens werd geïnspecteerd, waarvoor minder inspecteurs nodig zijn. Alle hoofdstukken werden behandeld (hoewel niet tijdens elke inspectie). Het totale percentage kernmaatregelen die in overeenstemming werden bevonden, bedroeg in 2012 bijna 83 %.

De tekortkomingen die werden vastgesteld op het gebied van traditionele maatregelen¹ vloeiden meestal voort uit menselijke factoren, met name de kwaliteit van de beveiligingsonderzoeken van personeel en bepaalde eisen voor de beveiliging van vracht. Vooral de ontoereikende fouillering van personeel vormt nog steeds een uitdaging. Wat vracht betreft, hadden de meeste gevallen van niet-naleving betrekking op de normen voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken. Deze menselijke factoren kunnen worden verbeterd door opleiding en toezicht.

Bovendien waren bepaalde aanvullende maatregelen van het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 nog niet afdoende ten uitvoer gelegd op de luchthavens die in 2012 zijn geïnspecteerd. De niet-naleving had onder meer betrekking op de methoden en normen voor beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden en, met name, luchthavenbenodigdheden (in de gevallen waarin er nog niet volledig sprake was van een beveiligde toeleveringsketen) en op het ontbreken van een risicobeoordeling voor de frequentie van patrouilles op luchthavens, de hercertificering van screeners die röntgenapparatuur of systemen voor het opsporen van explosieven bedienen en de behandeling van risicovracht en –post. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten actief werk maken van de tenuitvoerlegging van deze nieuwe bepalingen.

4. FOLLOW-UPINSPECTIES

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 72/2010² voert de Commissie routinematig een beperkt aantal follow-upinspecties uit. Dergelijke follow-upinspecties worden frequent uitgevoerd wanneer ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens de eerste inspectie, maar ook - al zij het in mindere mate - op willekeurige basis, teneinde na te gaan hoe nauwkeurig de nationale activiteiten inzake rapportering en toezicht op de naleving zijn. In 2012 zijn drie (3) van dergelijke inspecties uitgevoerd; meestal kwamen ze tot de conclusie dat de vastgestelde tekortkomingen op passende wijze waren rechtgezet.

5. OPENSTAANDE DOSSIERS, "ARTIKEL 15"-GEVALLEN EN JURIDISCHE PROCEDURES

Een inspectiedossier wordt pas gesloten wanneer de Commissie ervan overtuigd is dat passende corrigerende maatregelen zijn genomen. In 2012 zijn 24 dossiers (14 luchthavens en 10 bevoegde autoriteiten) gesloten. In totaal stonden aan het eind van het jaar nog 14 dossiers m.b.t. bevoegde autoriteiten en 27 m.b.t. luchthavens open.

Als de tekortkomingen die in een luchthaven zijn vastgesteld, zo ernstig worden geacht dat ze een bedreiging vormen voor het algemene niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, zal de Commissie artikel 15 van Verordening (EG) nr. 72/2010 toepassen. Dit betekent dat alle andere bevoegde autoriteiten in kennis worden gesteld van de situatie en dat aanvullende maatregelen moeten worden overwogen met betrekking tot vluchten van of naar de luchthaven in kwestie. Artikel 15 is één keer toegepast, namelijk midden mei 2012, maar deze zaak is een maand later gesloten omdat de tekortkomingen waren verholpen.

De andere mogelijke handhavingsmaatregel in de meest ernstige gevallen of in gevallen waarin de tekortkoming langdurig aanhoudt of zich opnieuw voordoet, is het openen van een

¹ Maatregelen worden als "traditioneel" beschouwd als ze al van toepassing waren onder het wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

² Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, PB L 23 van 27.1.2010, blz. 1.

inbreukprocedure. In 2012 zijn twee inbreukprocedures ingeleid naar aanleiding van inspecties van nationale autoriteiten. De betrokken lidstaat had nagelaten zijn eigen nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart te handhaven. In de loop van het jaar zijn ook drie (3) andere inbreukprocedures gesloten nadat de vastgestelde tekortkomingen waren rechtgezet. Eind 2012 waren er geen inbreukprocedures meer lopende.

6. EIGEN EVALUATIES VAN DE LIDSTATEN

Krachtens punt 18.1 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 18/2010³ moeten de lidstaten jaarlijks tegen eind maart bij de Commissie een rapport indienen over de resultaten van hun nationaal toezicht op de naleving in de periode januari-december van het voorgaande jaar. De rapporten van de lidstaten voor de periode januari-december 2011 werden allemaal op tijd ingediend en volgden allemaal het model van de Commissie. De belangrijkste tekortkomingen hadden betrekking op het feit dat sommige lidstaten nog steeds niet alle beveiligingsmaatregelen hadden genomen en onvoldoende geheime testen hadden uitgevoerd, en dat er nog marge was om hun follow-upactiviteiten en handhavingsregeling te versterken. Voorts werd ook vastgesteld dat er onvoldoende nationale beveiligingscontroles plaatsvonden van erkende agenten / leveranciers en bekende verzenders / leveranciers, behalve – voor zover van toepassing – voor valideringsdoeleinden.

DEEL 2

WETGEVING EN AANVULLENDE INSTRUMENTEN

1. ALGEMEEN

Het incident met de ondergoedterrorist tijdens de kerstdagen van 2009, de bom op de vrachtvlucht uit Jemen eind 2010, diverse incidenten met laserpennen begin 2012, potentiële cyberaanvallen en de nog altijd grote kwetsbaarheid voor vloeibare springstoffen herinnerden ons eraan dat de burgerluchtvaart nog steeds heeft af te rekenen met nieuwe en innoverende bedreigingen, die op afdoende wijze en met risicogebaseerde beschermingsmaatregelen moeten worden afgewend.

De nieuwe wetteksten inzake beveiliging van de luchtvaart die in 2012 zijn vastgesteld, hadden tot doel om enerzijds het wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 verder te verfijnen en anderzijds nieuwe gemeenschappelijke basisnormen voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen op te stellen.

2. VASTGESTELDE AANVULLENDE WETGEVING

In 2012 zijn de volgende nieuwe wetteksten vastgesteld:

³ Ingetrokken en vervangen door Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008, PB L 7 van 12.1.2010, blz. 3.

- Verordening (EU) nr. 173/2012⁴ inzake de verduidelijking en vereenvoudiging van bepaalde specifieke luchtvaartbeveiligingsmaatregelen;
- Verordening (EU) nr. 711/2012⁵ inzake de methoden voor beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers en de voorwerpen die zij meenemen;
- Verordening (EU) nr. 1082/2012⁶ inzake de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen;
- Besluit C(2012)1228⁷ inzake de verduidelijking en vereenvoudiging van bepaalde specifieke luchtvaartbeveiligingsmaatregelen;
- Besluit C(2012)5672⁸ tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging, wat vracht en post betreft;
- Besluit C(2012)5880⁹ inzake de methoden voor beveiligingsonderzoeken van andere personen dan passagiers en de voorwerpen die zij meenemen.

De teksten zijn tot stand gekomen tijdens 6 vergaderingen van het regelgevend comité voor de beveiliging van de luchtvaart, 6 vergaderingen van de adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging en tijdens een aantal vergaderingen van specifieke werkgroepen, waarbij zowel de lidstaten als het bedrijfsleven waren betrokken.

3. DATABANK VAN ERKENDE AGENTEN EN BEKENDE AFZENDERS

De "Europese databank van erkende agenten en bekende afzenders"¹⁰ is sinds 1 juni 2010 het enige wettelijke primaire instrument dat erkende agenten moeten raadplegen als zij zendingen van een andere erkende agent of (op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde) bekende afzender in ontvangst nemen; sinds 1 februari 2012 bevat deze databank de lijst van luchtvaartmaatschappijen die vracht en post vanop luchthavens in derde landen naar de EU mogen vervoeren (ACC3). De databank wordt beheerd op basis van een kadercontract met de Commissie. Eind 2012 bevatte de databank ongeveer 16 000 erkende agenten, (op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde) bekende afzenders en ACC3-luchtvaartmaatschappijen. De contractueel overeengekomen beschikbaarheid van 99,5 % werd steeds gehaald in 2012.

4. INSPECTIES VAN EU-LUCHTHAVENS - HANDBOEKEN

Volgens Verordening (EG) nr. 300/2008 en Verordening (EU) nr. 72/2010 moet het toezicht door de diensten van de Commissie op de naleving van de beveiligingseisen voor de burgerluchtvaart objectief en volgens een standaardmethode plaatsvinden.

⁴ Verordening (EU) nr. 173/2012 van de Commissie van 29 februari 2012 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 59 van 1.3.2012, blz. 1.

⁵ Verordening (EU) nr. 711/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 209 van 4.8.2012, blz. 1.

⁶ Verordening (EU) nr. 1082/2012 van de Commissie van 9 november 2012 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 324 van 22.11.2012, blz. 25.

⁷ Besluit C(2012)1228 final, op 29.2.2012 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet gepubliceerd in het PB.

⁸ Besluit C(2012)5672 final, op 10.8.2012 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet gepubliceerd in het PB.

⁹ Besluit C(2012)5880 final, op 23.8.2012 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet gepubliceerd in het PB.

¹⁰ Het gebruik van deze databank, die door de Commissie is opgezet, is krachtens Verordening (EG) nr. 185/2010 en Besluit (2010) 774 verplicht voor alle actoren in de toeleveringsketen.

Om dit doel te bereiken, heeft de Commissie twee uitgebreide handboeken opgesteld met gedetailleerde aanwijzingen en richtsnoeren voor de EU-inspecteurs op het terrein. Het ene handboek heeft betrekking op inspecties van luchtvracht, het andere op inspecties van luchthavens. Beide handboeken zijn in april 2012 herzien om rekening te houden met de laatste wijzigingen van de uitvoeringsbepalingen en om er aanvullende tips en richtsnoeren voor inspecteurs in op te nemen.

DEEL 3

TESTS, STUDIES EN NIEUWE INITIATIEVEN

1. TESTS

In de zin van de EU-luchtvaartbeveiligingswetgeving wordt een "test" uitgevoerd wanneer een lidstaat met de Commissie overeenkomt dat hij gedurende een beperkte periode bepaalde niet in de wetgeving erkende middelen of methoden zal gebruiken ter vervanging van een erkende beveiligingsmethode, op voorwaarde dat dergelijke tests geen negatieve gevolgen hebben voor het algemene beveiligingsniveau. In juridische zin wordt niet van "test" gesproken wanneer een lidstaat of entiteit een evaluatie uitvoert van een nieuwe beveiligingsmethode die wordt gebruikt naast een of meer methoden die al onder de wetgeving vallen.

In de loop van 2012 zijn tests en evaluaties uitgevoerd in Luxemburg, Spanje, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Deze hadden betrekking op het gebruik van simulatiekamers voor de detectie van explosieversporen (vracht en post), schoenmetaaldetectieapparatuur, beveiligingsscaners met terugverstrooiingstechnologie, verschillende algoritmen voor beveiligingsscaners, screeningapparatuur waarbij veilige handbagage automatisch wordt doorgelaten en het gecombineerde gebruik van draagbare metaaldetectoren en explosieversporendetectie voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van passagiers in specifieke gevallen.

2. STUDIES EN VERSLAGEN

Midden 2012 heeft consultant Booz&Co zijn eindverslag ingediend over Threat Image Projection (beeldprojectie van voor bedreiging geschikte voorwerpen), een technologie die veel wordt toegepast in Europese luchthavens bij het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van handbagage, meegenomen voorwerpen en ruimbagage. Uit dit verslag bleek dat Threat Image Projection de prestaties van de screener positief kan beïnvloeden, als het tenminste goed wordt toegepast. De conclusie luidde echter dat, onder het huidige wetgevingskader voor de uitrol van deze technologie, geen verschil bij het opsporen van verboden voorwerpen werd vastgesteld tussen luchthavens die gebruik maken van Threat Image Projection en zij die dat niet doen. De consultant heeft dan ook een aantal aanbevelingen gedaan om het huidige kader voor de uitrol te verbeteren.

Deze consultant heeft ook een studie opgesteld over de gevolgen van de opheffing van de beperkingen op het meenemen van LAG's door passagiers, die (oorspronkelijk) voor 29 april 2013 was gepland, en de invoering van beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) op luchthavens. Ter aanvulling van deze studie heeft de Commissie de dreiging en het risico van vloeibare springstoffen beoordeeld en geconcludeerd dat dit risico nog steeds groot is en aan de hand van beveiligingsonderzoeken moet worden aangepakt. Ten

slotte is uit enquêtes en raadplegingen van de sector en uit het intense overleg met de lidstaten in werkgroepen gebleken dat, als de bovenvermelde termijn behouden blijft, de vraag naar systemen voor het opsporen van vloeibare springstoffen groter zou zijn dan het aanbod. Als alle LAG's aan een beveiligingsonderzoek moeten worden onderworpen, zou dit hoogstwaarschijnlijk tot operationele problemen op de Europese luchthavens leiden en ernstig ongemak voor de betrokken passagiers met zich meebrengen¹¹.

De Commissie heeft intensief overleg gepleegd met de lidstaten over drie opties in het verslag van het Wetenschappelijk Comité voor nieuwe gezondheidsrisico's (WCNG) over de gezondheidseffecten van röntgenscanners¹²: a) geen wijziging van de huidige wetgeving, b) beveiligingsscanners met terugverstrooiingstechnologie toevoegen aan de lijst van toegestane methoden voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van passagiers, en c) de huidige wetgeving zo wijzigen dat reeds gebruikte röntgenscanners waarvan de straling onder een bepaalde grenswaarde blijft, tot het einde van hun economische levensduur mogen worden gebruikt. Het verslag van de WCNG vormde de follow-up van de Commissie op een wetgevingsvoorstel inzake luchtvaartbeveiliging, en is goedgekeurd op 26 april 2012.

3. NIEUWE INITIATIEVEN

Een van de belangrijkste lopende regelgevingsdossiers op het gebied van luchtvaartbeveiliging is de wijziging van de huidige wetgeving inzake de beperkingen op het meenemen van vloeistoffen, gels en spuitbussen. De opheffing van deze beperkingen is al jaren gepland; de wetgeving is al diverse keren herzien. In 2012 heeft de Commissie, samen met de lidstaten, luchthavens en fabrikanten van detectieapparatuur, tests uitgevoerd en een studie besteld. De conclusie luidde dat de invoering van beveiligingsonderzoeken vanaf april 2013 niet haalbaar was omdat de luchthavens in de EU nog niet begonnen waren met de uitrol van de nodige apparatuur. In juli 2012 heeft de Commissie een verslag over deze conclusies naar het Europees Parlement en de Raad gestuurd en voorstellen gedaan om dit probleem op te lossen.

In november 2012 heeft het regelgevend EU-comité voor de beveiliging van de luchtvaart een positief advies gegeven over de voorstellen van de Commissie om de eerste fase van de beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen uiterlijk op 31 januari 2014 ten uitvoer te leggen. De wetgeving is uiteindelijk in maart 2013 door de Commissie vastgesteld.

Overeenkomstig de bevoegdheid die haar is verleend in het actieplan voor de beveiliging van luchtvracht heeft de Commissie haar optreden op dit gebied uitgebreid door het regelgevingskader vast te stellen voor vracht en post die vanuit derde landen naar de Unie worden vervoerd en door een robuust kader voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen vast te stellen dat ook van toepassing is buiten het rechtsgebied van de Europese Unie. De eerste fase daarvan is in werking getreden op 1 februari 2012. Sindsdien moeten luchtvaartmaatschappijen die vracht en post vanop luchthavens in derde landen naar de Unie willen vervoeren, zich laten registreren als zogenaamde "ACC3"¹³. Om het bijbehorende registratie- en overlegmechanisme te harmoniseren en te vergemakkelijken voor de lidstaten en de Commissie zijn in het laatste kwartaal van 2012 nieuwe functies met betrekking tot ACC3 toegevoegd aan de Europese databank van erkende agenten en bekende afzenders.

¹¹ De uiterste datum waarop alle LAG's aan een beveiligingsonderzoek moeten worden onderworpen, is verschoven naar 31.1.2014; Verordening (EU) nr. 246/2013 van de Commissie van 19 maart 2013 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 77 van 20 maart 2013, blz. 8.

¹² http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenih_r_o_036.pdf

¹³ Verordening (EU) nr. 859/2011 van de Commissie 25 augustus 2011 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 220 van 26.8.2011, blz. 9.

Er is intensief samengewerkt met de douaneautoriteiten met het oog op een mogelijke harmonisering van de regeling inzake geautoriseerde marktdeelnemers en de regeling voor luchtvaartbeveiligingsvalideringen voor erkende agenten en bekende afzenders van vracht en post. Het doel hiervan is te voorkomen dat marktdeelnemers twee keer moeten worden gevalideerd, ondanks het feit dat hun kernactiviteiten binnen deze twee regelgevingskaders elkaar grotendeels overlappen, en tegelijk mogelijke achterpoortjes op te sporen die de beveiliging van luchtvracht verzwakken en maatregelen te nemen om deze te sluiten.

Als onderdeel van het werkprogramma van de Commissie inzake de bescherming van kritieke infrastructuur en in het kader van het EU-referentienetwerk voor kritieke infrastructuur is begin 2012 een nieuwe thematische subgroep inzake luchtvaartbeveiligingstechnologie opgericht.

In het kader van de "agenda voor de toekomst" is een werkgroep van geïnteresseerde lidstaten en van de luchtvaartsector opgericht. Deze groep heeft een actieplan opgesteld om na te gaan hoe de efficiëntie van de luchtvaartbeveiliging kan worden verhoogd. In 2012 zijn de werkzaamheden met betrekking tot twee concrete acties van start gegaan: a) een risicobeoordeling over passagiersgerelateerde risico's, en b) er is een studie besteld om verschillende concepten voor differentiëring tussen passagiers te analyseren. Het is mogelijk dat het 'Aviation Security'-comité (AVSEC) in de toekomst zelf de tenuitvoerlegging van een actieplan zal aansturen door dit punt op zijn agenda te plaatsen.

DEEL 4

OVERLEG MET INTERNATIONALE INSTANTIES EN DERDE LANDEN

1. ALGEMEEN

De Commissie werkt nauw samen met internationale instanties en belangrijke partners uit derde landen en is regelmatig vertegenwoordigd op internationale bijeenkomsten, waar zij meestal het standpunt van de EU coördineert en vaak presentaties geeft of documenten indient. Indien nodig wordt ook overleg met derde landen gepleegd over kwesties van lokaal of gezamenlijk belang, zoals vrijstellingen van de normale eisen inzake het meenemen van vloeistoffen die gekocht zijn in belastingvrije winkels. Door dergelijke contacten blijft de EU op de hoogte, kan zij goede praktijken verspreiden en kan zij de mondiale besluitvorming beïnvloeden. Het verband en de samenhang tussen de interne en externe beveiligingsbehoeften moeten worden gegarandeerd. Volgens het nieuwe wetgevingskader dat bij het Verdrag van Lissabon is opgesteld, wordt de EEAS geraadpleegd wanneer contacten met internationale organen en derde landen plaatsvinden, teneinde de samenhang en complementariteit met specifiek politiek overleg van het EEAS te garanderen.

2. INTERNATIONALE ORGANEN

De Commissie heeft tijdens de zitting van het jaarlijkse AvSec-panel van de ICAO in 2012 (26-30 maart 2012) vier werkdocumenten ingediend (een over vloeistoffen, twee over vracht en een over de transparantie van beveiligingsmaatregelen). Al deze documenten zijn positief onthaald.

De Commissie neemt ook regelmatig deel aan vergaderingen van de technische taakgroep en de opleidingstaakgroep van de ECAC. De conclusies van deze groepen vormden de basis voor besprekingen tijdens de vergaderingen van het regelgevend comité en de bijbehorende

werkgroepen. Om overlappingsen of dubbel werk te vermijden, hebben de Commissie en de ECAC in de tweede helft van 2012 een memorandum van overeenstemming ondertekend.

Naar aanleiding van een EUROCONTROL-seminar over laserpennen wordt bovendien gestreefd naar geharmoniseerde maatregelen op dit gebied. Het belangrijkste doel hiervan is groepen belanghebbenden op dit gebied samen te brengen zodat zij overleg kunnen plegen over een collectieve aanpak van het toenemende risico op verstoringen van de luchtvaart door niet-toegestaan gebruik van lasers.

3. DERDE LANDEN

De Commissie heeft op diverse fora actief gesprekken gevoerd met de VS over luchtvaartbeveiligingskwesaties, met name in de EU-VS-groep "samenwerking op het gebied van de beveiliging van vervoer", binnen het kader van de bereikte one-stop-security¹⁴.

Midden 2012 hebben de Europese Unie en de Verenigde Staten elkaars regelingen met betrekking tot luchtvracht- en post erkend, hetgeen een volgende mijlpaal was in de trans-Atlantische samenwerking op het gebied van luchtvaartbeveiliging.

De Commissie is ook een aantal keren tussenbeide gekomen wanneer lidstaten hun bezorgdheid hebben geuit over aanvullende beveiligingseisen van derde landen, die de indruk wekten dat onvoldoende rekening werd gehouden met de reeds bestaande EU-systemen. Soms hadden de opmerkingen van de lidstaten betrekking op de aanhoudende praktijk van de VS om, zonder voorafgaand overleg, spoedamendementen vast te stellen op de eisen die gelden voor luchtvaartmaatschappijen die actief zijn vanuit de EU, hetgeen soms ernstige moeilijkheden veroorzaakte voor EU-stakeholders.

De Commissie heeft deelgenomen aan één inspectie op een luchthaven in de Verenigde Staten van Amerika om na te gaan of bepaalde beveiligingsmaatregelen beantwoordden aan de bovengenoemde 'one stop'-overeenkomst.

De Commissie heeft ook onderhandelingen met Canada en Israël opgestart om een overeenkomst over 'one-stop security' te bereiken met deze landen.

CONCLUSIE

Het beveiligingsniveau in de EU is nog steeds hoog. Uit de inspecties van de Commissie blijkt dat de bepalingen van de regelgeving iets beter zijn nageleefd. Wat traditionele maatregelen betreft, doen de tekortkomingen zich voor op het gebied van beveiligingsonderzoeken van personeelsleden en vracht, die meestal voortvloeien uit menselijke factoren. Andere tekortkomingen bij de tenuitvoerlegging van het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 hebben betrekking op beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden (er is nog geen sprake van een volledig beveiligde toeleveringsketen), patrouilles op luchthavens, hercertificering van screeners die bepaalde beveiligingsapparatuur bedienen en risicovracht en –post. De door de Commissie aanbevolen corrigerende maatregelen werden in het algemeen goed opgevolgd, maar de bevindingen van de inspecteurs wijzen niettemin op het belang van een robuuste EU-inspectieregeling en passende kwaliteitsborging op het niveau van de lidstaten. De Commissie

¹⁴ Van toepassing vanaf 1.4.2011 voor luchtvaartuigen, passagiers en hun handbagage en ruimbagage die aankomen uit de VS – Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 286 van 4.11.2010, blz. 1.

zet haar inspanningen voort om te garanderen dat alle juridische eisen volledig en correct worden nageleefd; indien nodig leidt zij formele inbreukprocedures in.

Op wetgevend vlak zijn in 2012 gedetailleerde uitvoeringsbepalingen vastgesteld om te garanderen dat de nieuwe basisverordening (Verordening (EG) nr. 300/2008) op geharmoniseerde wijze wordt toegepast, zodat nieuwe dreigingen kunnen worden afgewend en het risico van bestaande dreigingen beter kan worden beheerst.

Bijlage

Inspecties door de Commissie op 31.12.2012

| Staat | Aantal inspecties 01/2012 – 12/2012 (inclusief follow-upinspecties) | Totaal aantal inspecties 2004-2012 (inclusief follow-upinspecties) |
|---------------------|--|---|
| Oostenrijk | 0 | 9 |
| België | 1 | 11 |
| Bulgarije | 1 | 7 |
| Cyprus | 1 | 7 |
| Tsjechië | 1 | 8 |
| Denemarken | 1 | 10 |
| Estland | 1 | 6 |
| Finland | 2 | 10 |
| Frankrijk | 2 | 17 |
| Duitsland | 2 | 19 |
| Griekenland | 1 | 14 |
| Hongarije | 1 | 8 |
| Ierland | 1 | 9 |
| Italië | 2 | 17 |
| Letland | 2 | 7 |
| Litouwen | 1 | 5 |
| Luxemburg | 1 | 7 |
| Malta | 0 | 3 |
| Nederland | 3 | 10 |
| Polen | 1 | 10 |
| Portugal | 2 | 10 |
| Roemenië | 3 | 6 |
| Slowakije | 1 | 5 |
| Slovenië | 1 | 5 |
| Spanje | 1 | 15 |
| Zweden | 1 | 12 |
| Verenigd Koninkrijk | 3 | 20 |
| Niet-EU-lidstaten | | |
| Zwitserland | 0 | 5 |
| TOTAAL | 37 | 272 |

Inspecties door de Toezichhoudende Autoriteit van de EVA op 31.12.2012

| Staat | Aantal inspecties 01/2012 – 12/2012 (inclusief follow-upinspecties) | Totaal aantal inspecties 2004-2012 (inclusief follow-upinspecties) |
|---------------|--|---|
| IJsland | 0 | 9 |
| Noorwegen | 5 | 40 |
| TOTAAL | 5 | 49 |