

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B** **VERORDENING (EG) Nr. 300/2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**
van 11 maart 2008
inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot
intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002
(Voor de EER relevante tekst)
(PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72)

Gewijzigd bij:

Publicatieblad			
	nr.	blz.	datum
► <u>M1</u>	Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010	L 7	3 12.1.2010



**VERORDENING (EG) Nr. 300/2008 VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD**

van 11 maart 2008

**inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging
van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG)
nr. 2320/2002**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 16 januari 2008 door het Bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met het oog op de bescherming van personen en goederen in de Europese Unie moeten gemeenschappelijke regels voor de beveiliging van de burgerluchtvaart worden opgesteld om wederrechtelijke daden tegen burgerluchtvaartuigen die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, te voorkomen. Daartoe moeten gemeenschappelijke regels en gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de luchtvaart worden vastgesteld en mechanismen voor het toezicht op de naleving van deze regels en normen worden opgezet.
- (2) Met het oog op de beveiliging van de burgerluchtvaart in het algemeen is het wenselijk de basis te leggen voor een gemeenschappelijke interpretatie van bijlage 17 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, van 7 december 1944.
- (3) Naar aanleiding van de gebeurtenissen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten is Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ⁽³⁾ goedgekeurd. Een gemeenschappelijke aanpak op het gebied van luchtvaartbeveiliging is nodig en overwogen moet worden wat de meest doeltreffende manier is om bijstand te verlenen na terroristische daden die grote gevolgen voor de vervoerssector hebben.

⁽¹⁾ PB C 185 van 8.8.2006, blz. 17.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 15 juni 2006 (PB C 300 E van 9.12.2006, blz. 463), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 11 december 2006 (PB C 70 E van 27.3.2007, blz. 21) en standpunt van het Europees Parlement van 25 april 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 4 maart 2008.

⁽³⁾ PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 849/2004 (PB L 158 van 30.4.2004, blz. 1; gerectificeerd in PB L 229 van 29.6.2004, blz. 3).

▼B

- (4) De inhoud van Verordening (EG) nr. 2320/2002 dient te worden herzien in het licht van de opgedane ervaring en de verordening moet worden ingetrokken en vervangen door deze verordening waarin gestreefd wordt naar vereenvoudiging, harmonisering en verduidelijking van de bestaande regels en naar verbetering van het beveiligingsniveau.
- (5) Om tegemoet te komen aan de evoluerende risicobeoordelingen en om de introductie van nieuwe technologieën mogelijk te maken, is er behoefte aan meer flexibiliteit bij het vaststellen van beveiligingsmaatregelen en -procedures; in de verordening dienen daarom de basisbeginselen te worden vastgelegd voor de maatregelen die genomen moeten worden om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden, zonder evenwel in te gaan op technische en procedurele bijzonderheden ten aanzien van de wijze waarop deze beginselen moeten worden toegepast.
- (6) Deze verordening dient van toepassing te zijn op burgerluchthavens op het grondgebied van een lidstaat, op exploitanten die diensten aanbieden op deze luchthavens en op entiteiten die goederen en/of diensten aan of via deze luchthavens leveren.
- (7) Onverminderd het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen (Tokio, 1963), het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen (Den Haag, 1970) en het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart (Montreal, 1971), moet deze verordening ook betrekking hebben op beveiligingsmaatregelen aan boord van luchtvaartuigen van communautaire luchtvaartmaatschappijen of tijdens vluchten van communautaire luchtvaartmaatschappijen.
- (8) Elke lidstaat blijft bevoegd om een besluit te nemen over de inzet van meereizende beveiligingsagenten aan boord van luchtvaartuigen die in die lidstaat geregistreerd zijn en van vluchten van luchtvaartmaatschappijen waarvoor hij een vergunning heeft afgegeven, alsmede om er overeenkomstig punt 4.7.7 van bijlage 17 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart en krachtens dat Verdrag op toe te zien dat die agenten behoren tot het overheidspersoneel en speciaal geselecteerd en opgeleid zijn, rekening houdend met de vereiste beveiligings- en veiligheidsaspecten aan boord van luchtvaartuigen.
- (9) Het dreigingsniveau is niet noodzakelijkerwijs even groot voor de verschillende soorten burgerluchtvaart. Bij het vaststellen van gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de luchtvaart moet rekening worden gehouden met de grootte van het luchtvaartuig, de wijze van de exploitatie en/of de frequentie van de activiteiten op luchthavens, zodat eventueel afwijkingen kunnen worden toegestaan.
- (10) Het is lidstaten tevens toegestaan om, op basis van een risicobeoordeling, striktere maatregelen toe te passen anders dan vastgesteld in deze verordening.
- (11) Het is mogelijk dat derde landen de toepassing van andere dan de in deze verordening vastgestelde maatregelen vereisen voor vluchten vanuit een luchthaven van een lidstaat naar of over dat derde land. Onverminderd de bilaterale overeenkomsten die de Gemeenschap heeft gesloten, moet de Commissie de door het derde land vereiste maatregelen kunnen bestuderen.
- (12) Hoewel het mogelijk is dat in een en dezelfde lidstaat twee of meer organen betrokken zijn bij de beveiliging van de luchtvaart, moet elke lidstaat één autoriteit aanwijzen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de beveiligingsnormen.

▼B

- (13) Teneinde de verantwoordelijkheden vast te stellen voor de uitvoering van de gemeenschappelijke normen en om te beschrijven welke maatregelen de exploitanten en andere entiteiten daartoe moeten nemen, moet elke lidstaat een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart opstellen. Voorts moeten alle luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten die de normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen een beveiligingsprogramma opstellen, toepassen en in standhouden om zowel aan deze verordening als aan alle toepasselijke nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart te voldoen.
- (14) Om toezicht te kunnen houden op de naleving van deze verordening en het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, moet elke lidstaat een nationaal programma opstellen om de mate en kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart te controleren en er zorg voor dragen dat dit programma wordt toegepast.
- (15) Om toezicht te kunnen houden op de toepassing van deze verordening door de lidstaten en om aanbevelingen ter verbetering van de beveiliging van de luchtvaart te kunnen doen, moet de Commissie inspecties uitvoeren, waaronder onaangekondigde inspecties.
- (16) In het algemeen dienen maatregelen die rechtstreekse gevolgen hebben voor passagiers door de Commissie te worden bekendgemaakt. Uitvoeringsbesluiten waarin de gemeenschappelijke maatregelen en procedures voor de uitvoering van de gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de luchtvaart worden vastgesteld en gevoelige beveiligingsinformatie is opgenomen, alsmede de inspectieverslagen van de Commissie en de antwoorden van bevoegde autoriteiten moeten worden beschouwd als „gerubriceerde Europese Unie-gegevens” in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde⁽¹⁾. Deze gegevens mogen niet worden bekendgemaakt; ze mogen alleen ter beschikking worden gesteld van exploitanten en entiteiten die er een legitiem belang bij hebben.
- (17) De maatregelen ter uitvoering van deze verordening moeten worden aangenomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽²⁾.
- (18) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om de algemene maatregelen vast te stellen die beogen niet-essentiële onderdelen van de gemeenschappelijke basisnormen te wijzigen door deze aan te vullen, om de criteria vast te stellen om de lidstaten toe te staan af te wijken van de gemeenschappelijke basisnormen en alternatieve beveiligingsmaatregelen vast te stellen, alsmede om de specificaties van het nationale kwaliteitscontroleprogramma vast te stellen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (19) Wanneer om dwingende urgente redenen de normaal voor de regelgevingsprocedure met toetsing toepasselijke termijnen niet kunnen worden nageleefd, moet de Commissie voor de aanneming van de gemeenschappelijke regels voor de beveiliging van

⁽¹⁾ PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2006/548/EG, Euratom (PB L 215 van 5.8.2006, blz. 38).

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

▼B

de burgerluchtvaart de in artikel 5 bis, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde urgentieprocedure kunnen toepassen.

- (20) Er dient te worden gestreefd naar „one-stop security” voor alle vluchten binnen de Europese Unie.
- (21) Voorts zou het niet nodig moeten zijn om passagiers of hun bagage die met een vlucht aankomen uit een derde land dat luchtvaartbeveiligingsnormen heeft die gelijkwaardig zijn aan die van deze verordening, opnieuw aan beveiligingsonderzoeken te onderwerpen. Derhalve dienen, onverminderd het recht van elke lidstaat om striktere maatregelen toe te passen en onverminderd de respectieve bevoegdheden van de Gemeenschap en haar lidstaten, besluiten van de Commissie en, waar nodig, overeenkomsten tussen de Gemeenschap en derde landen waarin wordt erkend dat de beveiligingsnormen van het derde land gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke normen, te worden aangehouden, aangezien deze bevorderlijk voor one-stop security zijn.
- (22) Deze verordening doet geen afbreuk aan de toepassing van de regelgeving met betrekking tot de luchtvaartveiligheid, met inbegrip van de maatregelen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen.
- (23) Er dient voorzien te worden in sancties voor overtredingen van de bepalingen van deze verordening. Deze sancties, die van civiel- of bestuursrechtelijke aard kunnen zijn, moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (24) De ministeriële verklaring over de luchthaven van Gibraltar waarover op 18 september 2006 te Córdoba een akkoord is bereikt tijdens de eerste ministeriële bijeenkomst van het Forum voor dialoog over Gibraltar, zal de op 2 december 1987 te Londen afgelegde gemeenschappelijke verklaring over de luchthaven van Gibraltar vervangen, en de volledige naleving ervan zal als de naleving van de verklaring van 1987 worden beschouwd.
- (25) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden en het leggen van een basis voor de gemeenschappelijke interpretatie van bijlage 17 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de omvang en de gevolgen ervan, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

1. In deze verordening worden gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Deze verordening verschaft tevens de basis voor een gemeenschappelijke interpretatie van bijlage 17 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart.

2. De doelstellingen van lid 1 worden bereikt door middel van:

- a) het vaststellen van gemeenschappelijke regels en gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de luchtvaart;

▼B

- b) mechanismen voor toezicht op de naleving van deze regels en basis-normen.

*Artikel 2***Reikwijdte**

1. Deze verordening is van toepassing op:
 - a) alle luchthavens of delen van luchthavens op het grondgebied van een lidstaat die niet uitsluitend voor militaire doeleinden worden gebruikt;
 - b) alle exploitanten, inclusief luchtvaartmaatschappijen, die diensten verlenen op de onder a) bedoelde luchthavens;
 - c) alle entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen en die werkzaam zijn vanuit locaties die binnen of buiten luchthavens zijn gelegen en goederen en/of diensten leveren aan of via de onder a) bedoelde luchthavens.
2. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.

*Artikel 3***Definities**

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. „burgerluchtvaart”: alle luchtvaartactiviteiten van burgerluchtvaartuigen, met uitzondering van activiteiten die worden uitgevoerd door de in artikel 3 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart vermelde staatsluchtvaartuigen;
2. „beveiliging van de luchtvaart”: de combinatie van maatregelen en menselijke en materiële hulpbronnen, bedoeld om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;
3. „exploitant”: een persoon, organisatie of onderneming die betrokken is of wil worden bij een luchtvervoersactiviteit;
4. „luchtvaartmaatschappij”: een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent ervan;
5. „communautaire luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen ⁽¹⁾ afgegeven geldige exploitatievergunning;
6. „entiteit”: een persoon, organisatie of onderneming anders dan een exploitant;
7. „verboden voorwerpen”: wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te begaan die een gevaar vormt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart;
8. „beveiligingsonderzoek”: de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren;
9. „beveiligingscontrole”: de toepassing van middelen om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te kunnen voorkomen;

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

▼B

10. „toegangscontrole”: de toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of onbevoegde voertuigen, of beide, te kunnen voorkomen;
11. „luchtzijde”: de zone van een luchthaven waar de vliegtuigbewegingen plaatsvinden, de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan; de toegang tot deze zone is beperkt;
12. „landzijde”: die zones van een luchthaven, de aangrenzende terreinen en de gebouwen of delen daarvan die niet tot de luchtzijde behoren;
13. „om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone”: het gedeelte van de luchtzijde waartoe niet alleen de toegang beperkt is, maar waar ook andere normen voor de beveiliging van de luchtvaart van toepassing zijn;
14. „afgebakende zone”: een zone die door middel van toegangscontroles afgescheiden is van ofwel om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones ofwel, als de afgebakende zone zelf een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone is, van andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven;
15. „achtergrondcontrole”: een geregistreerde controle van de identiteit van een persoon, met inbegrip van eventuele criminele anteceden-ten, als deel van de beoordeling of die persoon in aanmerking komt voor niet-begeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;
16. „transferpassagiers, -bagage, -vracht of -post”: passagiers, bagage, vracht of post vertrekkende met een ander luchtvaartuig dan dat van aankomst;
17. „transitpassagiers, -bagage, -vracht of -post”: passagiers, bagage, vracht of post vertrekkende met hetzelfde luchtvaartuig als dat van aankomst;
18. „passagier die de orde kan verstoren”: een persoon die wordt uitgezet, een persoon aan wie de toegang tot het land is geweigerd of een persoon in wettelijke hechtenis;
19. „cabinebagage”: bagage die bestemd is om in de cabine van een luchtvaartuig te worden vervoerd;
20. „ruimbagage”: bagage die bestemd is om in het ruim van een luchtvaartuig te worden vervoerd;
21. „begeleide ruimbagage”: bagage die wordt vervoerd in het ruim van een luchtvaartuig en die voor een vlucht is ingecheckt door een passagier die met diezelfde vlucht reist;
22. „bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij”: post die als afzender en als geadresseerde een luchtvaartmaatschappij heeft;
23. „bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij”: materieel dat afkomstig is van een luchtvaartmaatschappij en bestemd is voor een luchtvaartmaatschappij of dat door een luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt;
24. „post”: zendingen van correspondentie en andere voorwerpen, andere dan bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, die aangeboden worden door en bedoeld zijn voor levering aan postdiensten overeenkomstig de regels van de Wereldpostunie;
25. „vracht”: goederen, met uitzondering van bagage, post, bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij en vluchtbenodigdheden, die bestemd zijn voor vervoer in een luchtvaartuig;

▼B

26. „erkend agent”: een luchtvaartmaatschappij, agent, expediteur of andere entiteit die zorg draagt voor de beveiligingscontroles met betrekking tot vracht of post;
27. „bekende afzender”: een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht of post met om het even welk luchtvaartuig te vervoeren;
28. „vaste afzender”: een afzender die voor eigen rekening vracht of post voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om deze vracht met om het even welk vrachtvliegtuig of post met om het even welk postvliegtuig te vervoeren;
29. „beveiligingscontrole van een luchtvaartuig”: een inspectie van die delen van de binnenkant van een vliegtuig waartoe passagiers zich toegang kunnen hebben verschaft alsmede een inspectie van het ruim met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;
30. „beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig”: een inspectie van de binnenkant en van de toegankelijke delen van de buitenkant van het luchtvaartuig met het doel verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van het luchtvaartuig op te sporen;
31. „meereizend beveiligingsagent”: persoon die door een staat is aangesteld en die meereist aan boord van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij die een vergunning van die staat heeft gekregen teneinde die luchtvaartuigen en de inzittenden ervan te beschermen tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de vlucht.

*Artikel 4***Gemeenschappelijke basisnormen**

1. De gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, zijn vastgesteld in de bijlage.

Aanvullende gemeenschappelijke basisnormen waarin niet is voorzien bij de inwerkingtreding van deze verordening, moeten aan de bijlage worden toegevoegd overeenkomstig de in artikel 251 van het Verdrag bedoelde procedure.

2. De algemene maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen te wijzigen door deze aan te vullen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 19, lid 3.

Deze algemene maatregelen hebben betrekking op de volgende elementen:

- a) toegestane methoden voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken;
- b) categorieën van voorwerpen die kunnen worden verboden;
- c) wat betreft de toegangscontrole, redenen voor het verlenen van toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;
- d) toegestane methoden om onderzoeken van voertuigen en beveiligingscontroles en beveiligingsdoorzoeken van luchtvaartuigen uit te voeren;

▼B

- e) criteria voor het erkennen van de gelijkwaardigheid van beveiligingsnormen van derde landen;
- f) omstandigheden waarin vracht en post aan beveiligingsonderzoeken of aan andere beveiligingscontroles worden onderworpen, alsmede de procedure voor de goedkeuring of aanwijzing van erkende agenten, bekende afzenders en vaste afzenders;
- g) omstandigheden waarin bedrijfspost en bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij aan beveiligingsonderzoeken of aan andere beveiligingscontroles worden onderworpen;
- h) omstandigheden waarin vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden aan beveiligingsonderzoeken of aan andere beveiligingscontroles worden onderworpen, alsmede de procedure voor de goedkeuring of aanwijzing van erkende leveranciers en bekende leveranciers;
- i) criteria voor de definiëring van kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;
- j) criteria voor de werving van personeel en de opleidingsmethoden;
- k) omstandigheden waarin speciale beveiligingsprocedures kunnen worden toegepast of vrijstellingen van beveiligingscontroles kunnen worden verleend, en
- l) algemene maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële elementen van de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen te wijzigen door deze aan te vullen, waarin niet is voorzien op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Om dwingende urgente redenen kan de Commissie de urgentieprocedure van artikel 19, lid 4, toepassen.

3. Gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen en van de in lid 2 bedoelde algemene maatregelen, worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2.

Het gaat hierbij onder meer om:

- a) eisen en procedures voor beveiligingsonderzoeken;
- b) een lijst van verboden voorwerpen;
- c) eisen en procedures voor toegangscontrole;
- d) eisen en procedures voor het uitvoeren van onderzoeken van voertuigen en beveiligingscontroles en beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen;
- e) besluiten betreffende de erkenning van de gelijkwaardigheid van beveiligingsnormen die in een derde land worden toegepast;
- f) wat betreft vracht en post, procedures voor de goedkeuring of aanwijzing van erkende agenten, bekende afzenders en vaste afzenders en de verplichtingen waaraan deze moeten voldoen;
- g) eisen en procedures voor beveiligingscontroles van bedrijfspost en bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij;
- h) wat betreft vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden, procedures voor de goedkeuring of aanwijzing van erkende leveranciers en bekende leveranciers, en de verplichtingen waaraan deze moeten voldoen;
- i) de definiëring van kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;
- j) werving van personeel en opleidingseisen;
- k) speciale beveiligingsprocedures of vrijstellingen van beveiligingscontroles;

▼B

- l) technische specificaties en procedures voor de goedkeuring en het gebruik van beveiligingsuitrusting, en
- m) eisen en procedures voor de omgang met passagiers die de orde kunnen verstoren.

4. De Commissie stelt, door wijziging van deze verordening bij een besluit volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 19, lid 3, criteria vast om de lidstaten toe te staan af te wijken van de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen en op basis van een plaatselijke risicobehoedeling alternatieve beveiligingsmaatregelen vast te stellen die een passend beschermingsniveau bieden. Deze alternatieve maatregelen worden gemotiveerd met redenen die te maken hebben met de grootte van het luchtvaartuig, of met redenen die te maken hebben met de aard, de schaal of de frequentie van de luchtvaart- of andere relevante activiteiten.

Om dwingende urgente redenen kan de Commissie de urgentieprocedure van artikel 19, lid 4, toepassen.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van deze maatregelen.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen op hun grondgebied worden toegepast. Wanneer een lidstaat reden heeft om aan te nemen dat door een inbreuk op de beveiliging van de luchtvaart afbreuk is gedaan aan het beveiligingsniveau, zorgt hij ervoor dat er onmiddellijk passende maatregelen worden genomen om die inbreuk ongedaan te maken en te waarborgen dat de burgerluchtvaart beveiligd blijft.

Artikel 5

Beveiligingskosten

Met inachtneming van de relevante bepalingen van het Gemeenschapsrecht, kan elke lidstaat bepalen wanneer en in welke mate de kosten van onder deze verordening vallende beveiligingsmaatregelen ter bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden dienen te worden gedragen door de staat, de luchthavenautoriteiten, luchtvaartmaatschappijen, andere entiteiten of gebruikers. In voorkomend geval, en in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht, kunnen de lidstaten samen met de gebruikers bijdragen in kosten van strengere beveiligingsmaatregelen uit hoofde van deze verordening. Voor zover praktisch haalbaar hebben eventuele heffingen of overdrachten van beveiligingskosten een direct verband met de levering van de betrokken diensten en worden zij zo ingericht dat niet meer dan de relevante kosten gedekt worden.

Artikel 6

Strengere maatregelen van lidstaten

1. De lidstaten mogen maatregelen toepassen die strenger zijn dan de in artikel 4 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen. Zij gaan daarbij te werk op basis van een risicobehoedeling en handelen in overeenstemming met de communautaire regelgeving. Dergelijke maatregelen zijn relevant, objectief en niet-discriminerend en staan in verhouding tot het desbetreffende risico.

2. De lidstaten stellen de Commissie zo spoedig mogelijk na de toepassing van die maatregelen daarvan in kennis. Na ontvangst van een dergelijke kennisgeving geeft de Commissie deze informatie door aan de andere lidstaten.

3. De lidstaten behoeven de Commissie niet in kennis te stellen van maatregelen die beperkt blijven tot een bepaalde vlucht op een specifieke datum.



Artikel 7

Door derde landen vereiste beveiligingsmaatregelen

1. Onverminderd de bilaterale overeenkomsten waarbij de Gemeenschap partij is, stelt een lidstaat de Commissie in kennis van door derde landen vereiste maatregelen voor zover deze afwijken van de in artikel 4 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen voor vluchten vanuit een luchthaven van een lidstaat naar of over dat derde land.
2. Op verzoek van de betrokken lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie de toepassing van de overeenkomstig lid 1 meegedeelde maatregelen en kan zij volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, een passend antwoord aan het betrokken derde land opstellen.
3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing wanneer:
 - a) de betrokken lidstaat de desbetreffende maatregelen overeenkomstig artikel 6 toepast, of
 - b) het vereiste van het derde land beperkt blijft tot een bepaalde vlucht op een specifieke datum.

Artikel 8

Samenwerking met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Onverminderd artikel 300 van het Verdrag kan de Commissie een memorandum van overeenstemming inzake audits sluiten met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) teneinde te voorkomen dat dubbel wordt gecontroleerd of de lidstaten voldoen aan bijlage 17 bij het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart.

Artikel 9

Bevoegde autoriteit

Als in een en dezelfde lidstaat twee of meer organen betrokken zijn bij de beveiliging van de burgerluchtvaart, wijst die lidstaat één autoriteit aan (hierna de „bevoegde autoriteit” genoemd) die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de in artikel 4 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen.

Artikel 10

Nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart

1. Elke lidstaat moet een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart opstellen, toepassen en in stand houden.

In dat programma worden de verantwoordelijkheden voor de toepassing van de in artikel 4 bedoelde gemeenschappelijke basisnormen vastgesteld en worden de daartoe door de exploitanten en entiteiten te nemen maatregelen beschreven.

2. De bevoegde autoriteit stelt de exploitanten en entiteiten die er naar haar mening een legitiem belang bij hebben, op een „need-to-know”-basis schriftelijk in kennis van de relevante delen van het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.



Artikel 11

Nationaal kwaliteitscontroleprogramma

1. Elke lidstaat moet een nationaal kwaliteitscontroleprogramma opstellen, toepassen en in stand houden.

Dat programma stelt de lidstaten in staat de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart te controleren en na te gaan of aan deze verordening en aan het nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart is voldaan.

2. De specificaties van het nationaal kwaliteitscontroleprogramma worden vastgesteld door wijziging van deze verordening middels toevoeging van een bijlage volgens de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 19, lid 3.

Om dwingende urgente redenen kan de Commissie de urgentieprocedure van artikel 19, lid 4, toepassen.

Het programma maakt het mogelijk tekortkomingen snel op te sporen en te corrigeren. Het programma bepaalt ook dat alle luchthavens, exploitanten en entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de toepassing van normen voor de beveiliging van de luchtvaart en die op het grondgebied van de betrokken lidstaat zijn gevestigd, geregeld rechtstreeks door of onder toezicht van de bevoegde autoriteit worden gecontroleerd.

Artikel 12

Beveiligingsprogramma van de luchthaven

1. Elke luchthavenexploitant moet een beveiligingsprogramma van de luchthaven opstellen, toepassen en instandhouden.

In dat programma wordt beschreven welke methoden en procedures de luchthavenexploitant dient te volgen om te voldoen aan deze verordening en aan het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart dat is opgesteld door de lidstaat waarin de luchthaven is gevestigd.

Het programma omvat bepalingen inzake interne kwaliteitscontrole waarin wordt beschreven hoe de luchthavenexploitant toezicht dient te houden op de naleving van deze methoden en procedures.

2. Het beveiligingsprogramma van de luchthaven wordt ingediend bij de bevoegde autoriteit, die indien nodig verdere maatregelen kan nemen.

Artikel 13

Beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij

1. Elke luchtvaartmaatschappij moet een beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij opstellen, toepassen en instandhouden.

In dat programma wordt beschreven welke methoden en procedures de luchtvaartmaatschappij dient te volgen om te voldoen aan deze verordening en aan het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart dat is opgesteld door de lidstaat van waaruit hij diensten verleent.

Het programma omvat bepalingen inzake interne kwaliteitscontrole waarin wordt beschreven hoe de luchtvaartmaatschappij toezicht dient te houden op de naleving van deze methoden en procedures.

2. Op verzoek wordt het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij voorgelegd aan de bevoegde autoriteit, die indien nodig verdere maatregelen kan nemen.

▼B

3. Wanneer een beveiligingsprogramma van een communautaire luchtvaartmaatschappij is gevalideerd door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die de exploitatievergunning heeft verleend, wordt de luchtvaartmaatschappij door alle andere lidstaten erkend als een maatschappij die voldoet aan de eisen van lid 1. Dit doet geen afbreuk aan het recht van een lidstaat om van een luchtvaartmaatschappij nadere bijzonderheden te verlangen inzake de uitvoering door die maatschappij van:

- a) de beveiligingsmaatregelen die deze lidstaat uit hoofde van artikel 6 voorschrijft, en/of
- b) plaatselijke procedures die van toepassing zijn op de luchthavens waarop zij vliegt.

*Artikel 14***Beveiligingsprogramma van de entiteit**

1. Alle entiteiten die volgens het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, als bedoeld in artikel 10, normen voor de beveiliging van de luchtvaart moeten toepassen, moeten een beveiligingsprogramma opstellen, toepassen en in stand houden.

In dat programma wordt beschreven welke methoden en procedures de entiteit dient te volgen om te voldoen aan het nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart van de lidstaat wat betreft zijn activiteiten in die lidstaat.

Het programma omvat bepalingen inzake interne kwaliteitscontrole waarin wordt beschreven hoe de entiteit zelf toezicht dient te houden op de naleving van deze methoden en procedures.

2. Op verzoek wordt het programma voor beveiliging van de entiteit die normen inzake beveiliging van de luchtvaart toepast, ingediend bij de bevoegde autoriteit, die indien nodig verdere maatregelen kan nemen.

*Artikel 15***Inspecties door de Commissie**

1. In samenwerking met de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat voert de Commissie inspecties uit, inclusief inspecties van luchthavens, exploitanten en entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen, teneinde toezicht te houden op de toepassing van deze verordening door de lidstaten en indien nodig aanbevelingen te doen om de beveiliging van de luchtvaart te verbeteren. Hiertoe stelt de bevoegde autoriteit de Commissie schriftelijk in kennis van alle burgerluchthavens op haar grondgebied, behalve van de luchthavens die onder artikel 4, lid 4, vallen.

De procedures voor de uitvoering van inspecties door de Commissie worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2.

2. De inspecties door de Commissie van luchthavens, exploitanten en entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen, vinden onaangekondigd plaats. De Commissie licht de bij een inspectie betrokken lidstaat daar tijdig over in.

3. Elk inspectieverslag van de Commissie wordt aan de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat meegedeeld; in haar antwoord moet deze autoriteit aangeven welke maatregelen worden genomen om eventuele vastgestelde tekortkomingen te corrigeren.

Het verslag van de Commissie en het antwoord van de bevoegde autoriteit worden vervolgens ter kennis gebracht van de bevoegde autoriteit van de lidstaten.



Artikel 16

Jaarlijks verslag

De Commissie doet het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten jaarlijks een verslag toekomen over de toepassing van deze verordening en de impact ervan op de verbetering van de beveiliging van de luchtvaart.

Artikel 17

Adviesgroep van belanghebbenden

Onverminderd de rol van het in artikel 19 bedoelde comité richt de Commissie een „adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging” op, samengesteld uit Europese representatieve organisaties die betrokken zijn bij of rechtstreeks worden beïnvloed door de beveiliging van de luchtvaart. De rol van deze groep is uitsluitend beperkt tot het adviseren van de Commissie. Het in artikel 19 bedoelde comité houdt de adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging tijdens het gehele regelgevingsproces op de hoogte.

Artikel 18

Verspreiding van informatie

In het algemeen dienen maatregelen die rechtstreekse gevolgen hebben voor passagiers door de Commissie bekendgemaakt te worden. De hiernavolgende documenten worden evenwel beschouwd als „gerubriceerde EU-gegevens” in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom:

- a) de in artikel 4, leden 3 en 4, artikel 6, lid 1, en artikel 7, lid 1, vermelde maatregelen en procedures, als deze gevoelige beveiligingsinformatie bevatten;
- b) inspectieverslagen van de Commissie en de antwoorden van de bevoegde autoriteiten, als bedoeld in artikel 15, lid 3.

Artikel 19

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op een maand.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1, 2, 4 en 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 20

Overeenkomsten tussen de Gemeenschap en derde landen

In voorkomend geval en in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht kunnen bepalingen waarin erkend wordt dat de in het derde land toegepaste beveiligingsnormen gelijkwaardig zijn aan de communautaire

▼B

normen worden overwogen in overeenkomstig artikel 300 van het Verdrag tussen de Gemeenschap en een derde land gesloten luchtvaartovereenkomsten, teneinde aldus de verwezenlijking van de doelstelling van „one-stop security” voor alle vluchten tussen de Europese Unie en derde landen dichterbij te brengen.

*Artikel 21***Sancties**

De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die gelden voor overtredingen van deze verordening en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat ze worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

*Artikel 22***Verslag van de Commissie over de financiering**

De Commissie brengt uiterlijk op 31 december 2008 een verslag uit over de beginselen voor de financiering van de kosten van beveiligingsmaatregelen in de burgerluchtvaart. In dit verslag wordt aangegeven welke stappen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat beveiligingsheffingen uitsluitend worden gebruikt voor de financiering van beveiligingskosten, en dat de transparantie van deze heffingen wordt verbeterd. In het verslag wordt ook aandacht besteed aan de beginselen die nodig zijn om concurrentievervalsing tussen luchthavens en tussen luchtvaartmaatschappijen te voorkomen, en aan de verschillende methoden voor de bescherming van de consument wat betreft de verdeling van de kosten van beveiligingsmaatregelen tussen belastingbetalers en gebruikers. Dit Commissieverslag zal, zo nodig, vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel.

*Artikel 23***Intrekking**

Verordening (EG) nr. 2320/2002 wordt ingetrokken.

*Artikel 24***Inwerkingtreding**

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing vanaf de datum die is vermeld in de uitvoeringsbepalingen welke volgens de in artikel 4, leden 2 en 3, bedoelde procedures worden aangenomen, maar uiterlijk 24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening.
3. In afwijking van lid 2, zijn artikel 4, leden 2, 3 en 4, artikel 8, artikel 11, lid 2, artikel 15, lid 1, alinea 2, en de artikelen 17, 19 en 22 van toepassing vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

▼B

► **M1** *BIJLAGE I* ◄**GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN VOOR DE BEVEILIGING
VAN DE BURGERLUCHTVAART TEGEN WEDERRECHTELIJKE
DADEN (ARTIKEL 4)****1. BEVEILIGING VAN LUCHTHAVENS****1.1. Eisen in verband met het ontwerp van de luchthaven**

1. Bij het ontwerp en de bouw van nieuwe luchthaveninstallaties of de verbouwing van bestaande luchthaveninstallaties moet ten volle rekening worden gehouden met de eisen voor de toepassing van de in deze bijlage en in de uitvoeringsbesluiten daarvan vermelde gemeenschappelijke basisnormen.
2. Luchthavens worden ingedeeld in de volgende zones:
 - a) landzijde;
 - b) luchtzijde;
 - c) om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en
 - d) kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.2. Toegangscontrole

1. De toegang tot de luchtzijde wordt beperkt om onbevoegde personen en voertuigen te beletten deze zones binnen te komen.
2. De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt gecontroleerd om te waarborgen dat geen onbevoegde personen en voertuigen deze zones binnenkomen.
3. Personen en voertuigen krijgen alleen toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones als ze aan de vereiste veiligheidsvoorwaarden voldoen.
4. Personen, met inbegrip van bemanningsleden, moeten met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen alvorens ze een bemanningsidentiteitskaart of een luchthavenidentiteitskaart krijgen uitgereikt die onbegeleide toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.3. Beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en van de voorwerpen die zij bij zich dragen

1. Personen die geen passagier zijn en de voorwerpen die zij bij zich dragen, worden door middel van voortdurende steekproeven onderworpen aan een beveiligingsonderzoek bij het binnenkomen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones teneinde te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.
2. Alle personen die geen passagier zijn en de voorwerpen die zij bij zich dragen, worden onderworpen aan een beveiligingsonderzoek bij het binnenkomen van kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones teneinde te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze kritieke delen worden binnengebracht.

1.4. Onderzoek van voertuigen

Voertuigen die een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone binnenkomen, worden onderzocht teneinde te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.

1.5. Bewaking, patrouilles en andere fysieke controles

Op luchthavens en, indien nodig, in aangrenzende gebieden die openbaar toegankelijk zijn, vinden bewaking, patrouilles en andere fysieke controles plaats om verdachte gedragingen van personen en zwakke punten die kunnen worden benut om wederrechtelijke daden te plegen, op te sporen, en om personen te beletten dergelijke daden te plegen.

2. AFGEBAKENDE ZONES VAN LUCHTHAVENS

Luchtvaartuigen die geparkeerd zijn in afgebakende zones van luchthavens waarop de in artikel 4, lid 4, bedoelde alternatieve maatregelen van toepas-



sing zijn, worden gescheiden van luchtvaartuigen waarop de gemeenschappelijke basisnormen volledig van toepassing zijn om ervoor te zorgen dat geen afbreuk wordt gedaan aan de naleving van de veiligheidsnormen die worden toegepast op de laatstgenoemde luchtvaartuigen en op hun passagiers, bagage, vracht en post.

3. BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

1. Voor het vertrek wordt een luchtvaartuig onderworpen aan een beveiligingscontrole of een beveiligingsdoorzoeking van vliegtuigen om te garanderen dat zich geen verboden voorwerpen aan boord bevinden. Een luchtvaartuig in transit mag aan andere passende maatregelen worden onderworpen.
2. Elk luchtvaartuig wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

4. PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

4.1. Beveiligingsonderzoek van passagiers en handbagage

1. Alle passagiers die voor een eerste vlucht vertrekken, alsmede de transfer- en transitpassagiers en hun handbagage worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen om te voorkomen dat verboden voorwerpen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en aan boord van luchtvaartuigen worden gebracht.
2. Transferpassagiers en hun handbagage kunnen worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als:
 - a) ze uit een lidstaat aankomen, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun handbagage niet zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen, of
 - b) ze uit een derde land aankomen waar beveiligingsnormen worden toegepast die volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, zijn erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.
3. Transitpassagiers en hun handbagage kunnen worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als:
 - a) ze aan boord van het luchtvaartuig blijven, of
 - b) ze zich niet mengen met andere vertrekkende passagiers die aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen anders dan die welke aan boord van hetzelfde luchtvaartuig gaan, of
 - c) ze uit een lidstaat aankomen, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun handbagage niet zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen, of
 - d) ze uit een derde land aankomen waar beveiligingsnormen worden toegepast die volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, zijn erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.

4.2. Bescherming van passagiers en handbagage

1. Passagiers en hun handbagage worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik waarop ze zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek tot het vertrek van het luchtvaartuig waarmee ze worden vervoerd.
2. Vertrekkende passagiers die aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen mogen zich niet met aankomende passagiers mengen, behalve wanneer:
 - a) de passagiers uit een lidstaat aankomen, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun handbagage niet zijn onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen, of
 - b) de passagiers uit een derde land aankomen waar beveiligingsnormen worden toegepast die volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, zijn erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.

▼B**4.3. Passagiers die de orde kunnen verstoren**

Passagiers die de orde kunnen verstoren worden vóór vertrek aan passende beveiligingsmaatregelen onderworpen.

5. RUIMBAGAGE**5.1. Beveiligingsonderzoek van ruimbagage**

1. Alle ruimbagage wordt onderworpen aan een beveiligingsonderzoek voordat ze in het luchtvaartuig wordt geladen, om te voorkomen dat verboden voorwerpen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en aan boord van het luchtvaartuig worden gebracht.
2. Transfererende ruimbagage kan worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als:
 - a) ze uit een lidstaat aankomt, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die ruimbagage niet is onderworpen aan een beveiligingsonderzoek volgens de gemeenschappelijke basisnormen, of
 - b) ze uit een derde land aankomt waar beveiligingsnormen worden toegepast die volgens de regelgevingsprocedure van artikel 19, lid 2, zijn erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.
3. Transfererende ruimbagage kan worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als ze aan boord van het luchtvaartuig blijft.

5.2. Bescherming van ruimbagage

Ruimbagage die bestemd is om in een luchtvaartuig te worden vervoerd, wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik waarop ze aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen of, indien dit eerder is, vanaf het ogenblik waarop de luchtvaartmaatschappij de ruimbagage onder zich neemt tot het vertrek van het luchtvaartuig waarin de ruimbagage zal worden vervoerd.

5.3. Controle op ruimbagage in relatie tot de passagiers

1. Elk stuk ruimbagage wordt geïdentificeerd als begeleid of onbegeleid.
2. Onbegeleide ruimbagage wordt niet vervoerd, tenzij die bagage van de passagier gescheiden is door factoren waarover de passagier geen controle heeft of de bagage aan passende beveiligingscontroles onderworpen is.

6. VRACHT EN POST**6.1. Beveiligingscontroles voor vracht en post**

1. Alle vracht en post wordt aan beveiligingscontroles onderworpen alvorens in het luchtvaartuig te worden geladen. Een luchtvaartmaatschappij aanvaardt geen vracht of post voor vervoer in een luchtvaartuig tenzij zij zelf beveiligingscontroles heeft uitgevoerd of de uitvoering ervan bevestigd en verantwoord is door een erkend agent, een bekende afzender of een vaste afzender.
2. Transfervracht en transferpost mogen worden onderworpen aan in een uitvoeringsbesluit gespecificeerde alternatieve beveiligingscontroles.
3. Transitvracht en transitpost kunnen worden vrijgesteld van beveiligingscontroles als ze aan boord van het luchtvaartuig blijven.

6.2. Bescherming van vracht en post

1. Vracht en post die bestemd zijn om in een luchtvaartuig te worden vervoerd, worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik waarop de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd tot het vertrek van het luchtvaartuig waarmee de vracht of de post zal worden vervoerd.
2. Vracht en post die, nadat de beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, niet afdoende beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, worden onderzocht.

▼B**7. BEDRIJFSPOST VAN EEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ EN BEDRIJFSMATERIEEL VAN EEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ**

Om te voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht, worden bedrijfspost en bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij aan beveiligingscontroles onderworpen en vervolgens beschermd tot ze in het luchtvaartuig is geladen.

8. VLUCHTBENODIGDHEDEN

Om te voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht, worden vluchtbenodigdheden, inclusief cateringmateriaal, die bestemd zijn voor vervoer of gebruik in een luchtvaartuig, aan beveiligingscontroles onderworpen en vervolgens beschermd tot ze in het luchtvaartuig is geladen.

9. LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN

Benodigdheden die in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens worden verkocht of gebruikt, inclusief leveringen voor belastingvrije winkels en restaurants, worden aan beveiligingscontroles onderworpen om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.

10. BEVEILIGINGSMAATREGELEN TIJDENS DE VLUCHT

1. Onverminderd de toepasselijke regelgeving met betrekking tot de luchtvaartveiligheid:

- a) krijgen onbevoegde personen tijdens een vlucht geen toegang tot de cockpit;
- b) worden passagiers die de orde kunnen verstoren tijdens een vlucht aan passende beveiligingsmaatregelen onderworpen.

2. Er worden passende beveiligingsmaatregelen genomen, zoals het opleiden van het cockpitpersoneel en het cabinepersoneel, om wederrechtelijke daden gedurende een vlucht te voorkomen.

3. Aan boord van een luchtvaartuig mogen geen wapens worden meegenomen (met uitzondering van wapens die in het vrachtruim worden vervoerd), tenzij aan de vereiste veiligheidsvoorwaarden overeenkomstig nationaal recht is voldaan en de betrokken lidstaten hiervoor hun toestemming hebben verleend.

4. Punt 3 is ook van toepassing op meereizende beveiligingsagenten indien zij wapens dragen.

11. WERVING EN OPLEIDING VAN PERSONEEL

1. Personen die beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, worden geworven, opgeleid en, in voorkomend geval, gecertificeerd teneinde te garanderen dat ze geschikt zijn voor deze werkzaamheden en bevoegd zijn om de hen toegewezen taken uit te voeren.

2. Andere personen dan passagiers die toegang moeten hebben tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, moeten een beveiligingsopleiding volgen voordat ze een luchthavenidentiteitskaart of een bemanningsidentiteitskaart krijgen.

3. De in de punten 1 en 2 vermelde opleiding moet een basisopleiding en geregelde herhalingsopleidingen omvatten.

4. De instructeurs die de in de punten 1 en 2 vermelde opleiding verzorgen, moeten over de nodige kwalificaties beschikken.

12. BEVEILIGINGSUITRUSTING

De uitrusting die gebruikt wordt voor beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles en andere beveiligingscontroles moet voldoen aan de vastgelegde specificaties en geschikt zijn om de beveiligingscontroles uit te voeren.



M1

BIJLAGE II

Gemeenschappelijke specificaties voor het nationale kwaliteitscontroleprogramma dat door elke lidstaat moet worden toegepast op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart

1. DEFINITIES

1.1. In deze bijlage zijn de volgende definities van toepassing:

1. „jaarlijks verkeersvolume”: het totale aantal aankomende, vertrekkende en transitpassagiers (één keer geteld);
2. „bevoegde autoriteit”: de overeenkomstig artikel 9 door een lidstaat aangewezen nationale autoriteit die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van zijn nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart;
3. „auditor”: een persoon die nationale activiteiten voor toezicht op de naleving uitvoert namens de bevoegde autoriteit;
4. „certificering”: een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit dat een persoon over de nodige bekwaamheid beschikt om de functie van auditor uit te oefenen op een niveau dat door de bevoegde autoriteit als aanvaardbaar wordt beschouwd;
5. „activiteiten voor toezicht op de naleving”: procedures of processen die worden gebruikt om de tenuitvoerlegging van deze verordening en het nationaal programma voor beveiliging van de luchtvaart te beoordelen;
6. „niet-naleving”: het niet nakomen van een voorschrift inzake beveiliging van de luchtvaart;
7. „inspectie”: een onderzoek naar de tenuitvoerlegging van beveiligingsmaatregelen en -procedures om na te gaan of ze effectief en overeenkomstig de normen worden uitgevoerd en om eventuele tekortkomingen te identificeren;
8. „interview”: een mondelinge controle door een auditor om na te gaan of specifieke beveiligingsmaatregelen of -procedures worden toegepast;
9. „waarneming”: een visuele controle door een auditor om na te gaan of een beveiligingsmaatregel of -procedure wordt toegepast;
10. „representatieve steekproef”: een selectie van toezichtsmogelijkheden die voldoende in aantal en diversiteit zijn om dienst te doen als basis voor algemene conclusies inzake toepassingsnormen;
11. „beveiligingsaudit”: een grondig onderzoek van beveiligingsmaatregelen en -procedures om na te gaan of ze volledig en op permanente basis worden toegepast;
12. „toetsing”: een beproeving van maatregelen ter beveiliging van de luchtvaart, waarbij de bevoegde autoriteit voorwendt een wederrechtelijke daad te beramen met het doel na te gaan of de bestaande beveiligingsmaatregelen doeltreffend worden toegepast;
13. „verificatie”: een door een auditor ondernomen actie om na te gaan of een specifieke beveiligingsmaatregel wordt toegepast;
14. „kwetsbaarheid”: een zwakte in de toegepaste maatregelen en procedures waarvan gebruik kan worden gemaakt om een wederrechtelijke daad te plegen.

2. BEVOEGDHEDEN VAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT

- 2.1. De lidstaten verlenen de bevoegde autoriteit de nodige bevoegdheden voor het toezicht op en de handhaving van alle voorschriften van deze verordening en de uitvoeringsbepalingen daarvan, inclusief de bevoegdheid om sancties vast te stellen overeenkomstig artikel 21.
- 2.2. De bevoegde autoriteit voert activiteiten voor toezicht op de naleving uit en heeft de nodige bevoegdheden om te eisen dat een vastgestelde tekortkoming binnen de gestelde termijnen wordt verholpen.
- 2.3. Met betrekking tot activiteiten voor het verhelpen van tekortkomingen en handavingsmaatregelen wordt een stapsgewijze en evenredige benadering

▼ **M1**

vastgesteld. Deze benadering bestaat uit diverse stappen die moeten worden gevolgd tot de tekortkoming is verholpen, waaronder:

- a) adviezen en aanbevelingen;
- b) formele waarschuwing;
- c) dwangmaatregel;
- d) administratieve sancties en juridische procedures.

De bevoegde autoriteit mag een of meer van deze stappen overslaan, met name als de tekortkoming ernstig of recurrent is.

3. DOELSTELLINGEN EN INHOUD VAN HET NATIONAAL KWALITEITSCONTROLEPROGRAMMA

- 3.1. De doelstellingen van het nationaal kwaliteitscontroleprogramma zijn na te gaan of maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart effectief en goed worden toegepast en het niveau van naleving van de bepalingen van deze verordening en van het nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart te bepalen aan de hand van activiteiten voor toezicht op de naleving.
- 3.2. Het nationaal kwaliteitscontroleprogramma heeft betrekking op de volgende elementen:
 - a) organisatiestructuur, verantwoordelijkheden en middelen;
 - b) taakomschrijvingen en kwalificatievereisten voor auditors;
 - c) activiteiten voor toezicht op de naleving, inclusief het toepassingsgebied van beveiligingsaudits, inspecties, tests en, ingevolge werkelijke of potentiële inbreuken op de beveiliging, onderzoeken, frequentie van beveiligingsaudits en inspecties en ook classificatie van de naleving;
 - d) onderzoeken, indien de beveiligingseisen moeten worden herzien;
 - e) activiteiten ter correctie van gevallen van niet-naleving en daarmee verband houdende nadere bijzonderheden over de rapportage over en de follow-up en correctie van gevallen van niet-naleving, met het doel de beveiligingsvoorschriften voor de luchtvaart effectief te doen naleven;
 - f) handhavingsmaatregelen en, indien nodig, sancties, zoals gespecificeerd in de punten 2.1 en 2.3 van deze bijlage;
 - g) rapportering over uitgevoerde activiteiten voor toezicht op de naleving, inclusief, voor zover van toepassing, de uitwisseling van informatie over nalevingsniveaus tussen nationale organen;
 - h) toezicht op de interne kwaliteitscontrolemaatregelen van de luchthaven, de exploitant en de entiteit;
 - i) een proces om de resultaten van het nationale kwaliteitscontroleprogramma op te slaan en te analyseren, teneinde tendensen te identificeren en de toekomstige beleidsontwikkeling te sturen.

4. TOEZICHT OP DE NALEVING

- 4.1. Om tekortkomingen snel op te sporen en te verhelpen wordt regelmatig toezicht gehouden op alle luchthavens, exploitanten en andere entiteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van beveiliging van de luchtvaart.
- 4.2. Het toezicht wordt uitgeoefend in overeenstemming met het nationaal kwaliteitscontroleprogramma, rekening houdend met het risiconiveau, het type en de aard van de activiteiten, de kwaliteit van de uitvoering, de resultaten van interne kwaliteitscontroles van luchthavens, exploitanten en entiteiten, alsook andere factoren en evaluatieresultaten die een frequenter toezicht noodzakelijk kunnen maken.
- 4.3. Het toezicht heeft betrekking op de tenuitvoerlegging en doeltreffendheid van de interne kwaliteitscontrolemaatregelen van luchthavens, exploitanten en andere entiteiten.
- 4.4. Het toezicht op elke individuele luchthaven moet bestaan uit een geschikte mix van activiteiten voor toezicht op de naleving en een uitgebreid overzicht bieden van de tenuitvoerlegging van beveiligingsmaatregelen op het terrein.

▼ **M1**

4.5. Het beheren, prioriteren en organiseren van het kwaliteitscontroleprogramma zijn taken die losstaan van de operationele uitvoering van de in het kader van het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart getroffen maatregelen, en worden dus afzonderlijk aangepakt.

4.6. De activiteiten voor het toezicht op de naleving omvatten beveiligingsaudits, -inspecties en tests.

5. METHODE

5.1. De toezichtactiviteiten moeten volgens een genormaliseerde aanpak worden uitgevoerd, die onder meer bestaat uit taakopdrachten, planning, voorbereiding, activiteiten ter plaatse, classificering van bevindingen, opstelling van het verslag en het correctieproces.

5.2. Activiteiten voor toezicht op de naleving worden gebaseerd op het systematisch verzamelen van informatie aan de hand van waarnemingen, interviews, documentonderzoek en verificatie.

5.3. Toezicht op de naleving omvat zowel aangekondigde als niet-aangekondigde activiteiten.

6. BEVEILIGINGSAUDITS

6.1. Een beveiligingsaudit heeft betrekking op:

- a) alle beveiligingsmaatregelen op een luchthaven; of
- b) alle beveiligingsmaatregelen die door een individuele luchthaven, luchthaventerminal, exploitant of entiteit worden toegepast; of
- c) een specifiek gedeelte van het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

6.2. Bij het vaststellen van de methode voor het uitvoeren van een beveiligingsaudit wordt rekening gehouden met de volgende elementen:

- a) aankondiging van de beveiligingsaudit en mededeling van een aan de audit voorafgaande vragenlijst, indien van toepassing;
- b) voorbereidingsfase, inclusief onderzoek van de ingevulde aan de audit voorafgaande vragenlijst en andere relevante documenten;
- c) briefing met de vertegenwoordigers van de luchthaven/exploitant/entiteit vóór het begin van de toezichtactiviteit ter plaatse;
- d) activiteit ter plaatse;
- e) debriefing en rapportering;
- f) indien tekortkomingen worden vastgesteld: het correctieproces en het bijbehorende toezicht daarop.

6.3. Om te kunnen bevestigen of beveiligingsmaatregelen zijn toegepast, moet de uitvoering van een beveiligingsaudit gebaseerd zijn op het systematisch verzamelen van informatie via een van de volgende technieken:

- a) documentonderzoek;
- b) waarnemingen;
- c) interviews;
- d) verificaties;

6.4. Luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van meer dan 10 miljoen passagiers worden minstens om de vier jaar onderworpen aan een beveiligingsaudit die betrekking heeft op alle normen inzake luchtvaartbeveiliging. Dit onderzoek omvat een representatieve steekproef van gegevens.

7. INSPECTIES

7.1. Een inspectie heeft betrekking op minstens één reeks direct met elkaar verband houdende beveiligingsmaatregelen van bijlage I bij deze verordening en de overeenkomstige uitvoeringsbepalingen, waarop toezicht wordt gehouden door middel van één inspectie of meerdere inspecties over een redelijke termijn die normaal niet meer dan drie maanden bedraagt. Dit onderzoek omvat een representatieve steekproef van gegevens.

7.2. Een reeks direct met elkaar verband houdende beveiligingsmaatregelen is een reeks van twee of meer in bijlage I bij deze verordening en de overeenkomstige uitvoeringsbepalingen vermelde eisen die zo nauw met elkaar

▼M1

verweven zijn dat de verwezenlijking van de doelstelling alleen adequaat kan worden beoordeeld als ze samen worden bekeken. Het gaat onder meer om de reeksen in aanhangsel I bij deze bijlage.

- 7.3. De inspecties vinden onaangekondigd plaats. Wanneer de bevoegde autoriteit van oordeel is dat dit in de praktijk niet haalbaar is, mogen de inspecties worden aangekondigd. Bij het vaststellen van de methode voor het uitvoeren van een inspectie wordt rekening gehouden met de volgende elementen:
 - a) voorbereidingsfase;
 - b) activiteit ter plaatse;
 - c) debriefing, afhankelijk van de frequentie en de resultaten van de toezichtactiviteiten;
 - d) rapportering/registratie;
 - e) het correctieproces en het toezicht daarop.
- 7.4. Om te kunnen bevestigen of beveiligingsmaatregelen doeltreffend zijn, moet de uitvoering van de inspectie gebaseerd zijn op het systematisch verzamelen van informatie via een van de volgende technieken:
 - a) documentonderzoek;
 - b) waarnemingen;
 - c) interviews;
 - d) verificaties.
- 7.5. Op luchthavens met een jaarlijks verkeersvolume van meer dan twee miljoen passagiers worden alle in hoofdstukken 1 tot en met 6 van bijlage I bij deze verordening vermelde reeksen direct met elkaar verband houdende beveiligingsmaatregelen minstens om de twaalf maanden geïnspecteerd, tenzij in die periode een audit van de luchthaven is uitgevoerd. De frequentie voor het inspecteren van alle in hoofdstukken 7 tot en met 12 van bijlage I vermelde beveiligingsmaatregelen wordt vastgesteld door de bevoegde autoriteit op basis van een risicobeoordeling.
- 7.6. Als een lidstaat geen luchthaven met een jaarlijks verkeersvolume van meer dan 2 miljoen passagiers heeft, is de eis van punt 7.5 van toepassing op de luchthaven met het grootste jaarlijks verkeersvolume op het grondgebied van die lidstaat.
8. TESTS
 - 8.1. Tests worden uitgevoerd om de doeltreffendheid van de toepassing van minstens de volgende beveiligingsmaatregelen te onderzoeken:
 - a) controle van de toegang tot om veiligheidsredenen beperkt toegankelijk zones;
 - b) bescherming van luchtvaartuigen;
 - c) screening van passagiers en cabinebagage;
 - d) screening van personeel en meegenomen voorwerpen;
 - e) bescherming van ruimbagage;
 - f) screening van goederen of vracht;
 - g) bescherming van goederen en post.
 - 8.2. Er zal een testprotocol met een methodologie worden ontwikkeld, rekening houdende met de juridische, veiligheids- en exploitatievereisten. Deze methodologie heeft betrekking op de volgende elementen:
 - a) voorbereidingsfase;
 - b) activiteit ter plaatse;
 - c) debriefing, afhankelijk van de frequentie en de resultaten van de toezichtactiviteiten;
 - d) rapportering/registratie;
 - e) het correctieproces en het bijbehorende toezicht.

▼ **M1**

9. ONDERZOEKEN

- 9.1. Onderzoeken worden uitgevoerd telkens de bevoegde autoriteit vaststelt dat er een behoefte bestaat om de activiteiten opnieuw te beoordelen teneinde eventuele zwakheden te identificeren en te verhelpen. Wanneer een zwakheid wordt geïdentificeerd, eist de bevoegde autoriteit dat beschermende maatregelen worden toegepast die in verhouding staan tot het risico.

10. RAPPORTERING

- 10.1. Activiteiten voor toezicht op de naleving worden gerapporteerd of opgeslagen in een gestandaardiseerd formaat dat een permanente analyse van tendensen mogelijk maakt.
- 10.2. Onder meer de volgende gegevens worden gerapporteerd of opgeslagen:
- a) type activiteit;
 - b) luchthaven, exploitant of entiteit waarop toezicht wordt gehouden;
 - c) datum en tijdstip van de activiteit;
 - d) naam van de auditors die de activiteit uitvoeren;
 - e) toepassingsgebied van de activiteit;
 - f) bevindingen en overeenkomstige bepalingen van het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart;
 - g) classificering van de naleving;
 - h) aanbevelingen voor corrigerende maatregelen, indien van toepassing;
 - i) termijn voor de correctie, indien van toepassing.

- 10.3. Indien tekortkomingen worden vastgesteld, rapporteert de bevoegde autoriteit de relevante bevindingen aan de luchthaven, de exploitanten of de entiteiten die aan het toezicht zijn onderworpen.

11. GEMEENSCHAPPELIJKE CLASSIFICERING VAN DE NALEVING

- 11.1. Bij activiteiten voor toezicht op de naleving wordt de tenuitvoerlegging beoordeeld van het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarbij gebruik wordt gemaakt van het in aanhangsel II uiteengezette geharmoniseerde systeem voor de classificering van de naleving.

12. RECHTZETTING VAN TEKORTKOMINGEN

- 12.1. Geïdentificeerde tekortkomingen worden onmiddellijk rechtgezet. Als de rechtzetting niet onmiddellijk kan plaatsvinden, worden compensatiemaatregelen toegepast.
- 12.2. De bevoegde autoriteit eist dat luchthavens, exploitanten of entiteiten die aan activiteiten voor toezicht op de naleving worden onderworpen, ter goedkeuring een actieplan indienen waarin is vermeld hoe zij de in de rapporten beschreven tekortkomingen zullen rechtzetten, samen met een tijdschema voor de tenuitvoerlegging van corrigerende maatregelen, en dat zij bevestigen wanneer deze corrigerende maatregelen zijn voltooid.

13. FOLLOW-UPACTIVITEITEN IN VERBAND MET DE VERIFICATIE VAN DE CORRIGERENDE MAATREGELEN

- 13.1. Nadat de luchthaven, exploitant of entiteit die aan het toezicht is onderworpen, heeft bevestigd dat de vereiste corrigerende maatregelen zijn genomen, verifieert de bevoegde autoriteit de toepassing van de corrigerende maatregelen.
- 13.2. Bij follow-upactiviteiten wordt gebruikgemaakt van de meest relevante toezichtsmethode.

14. BESCHIKBAARHEID VAN AUDITORS

- 14.1. Elke lidstaat ziet erop toe dat de bevoegde autoriteit voldoende auditors rechtstreeks ter beschikking of onder haar bevoegdheid heeft om alle activiteiten voor toezicht op de naleving uit te voeren.

15. KWALIFICATIECRITERIA VOOR AUDITORS

- 15.1. Elke lidstaat ziet erop toe dat auditors die functies uitoefenen namens de bevoegde autoriteit:

▼ **M1**

- a) geen contractuele of financiële verplichtingen hebben ten aanzien van de luchthaven, exploitant of entiteit waarop zij toezicht moeten houden; en
- b) over de vereiste bekwaamheid beschikken, waaronder voldoende theoretische en praktische ervaring op het relevante gebied.

Auditors moeten worden gecertificeerd of een gelijkwaardige goedkeuring krijgen van de bevoegde autoriteit.

15.2. De auditors moeten over de volgende capaciteiten beschikken:

- a) inzicht in de beveiligingsmaatregelen die momenteel van toepassing zijn en in de wijze waarop ze worden toegepast op de onderzochte activiteiten, waaronder:
 - inzicht in beveiligingsbeginselen;
 - inzicht in toezichthoudende taken;
 - inzicht in factoren die de menselijke prestaties beïnvloeden;
- b) praktische kennis van beveiligingstechnologieën en -technieken;
- c) kennis van beginselen, procedures en technieken op het gebied van toezicht op de naleving;
- d) praktische kennis van de te onderzoeken activiteiten;
- e) inzicht in de rol en bevoegdheden van de auditor.

15.3. Om op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen op beveiligingsgebied moeten auditors periodieke opleidingen volgen waarvan de frequentie volstaat om te garanderen dat de aanwezige capaciteiten behouden blijven en nieuwe capaciteiten worden verworven.

16. BEVOEGDHEDEN VAN AUDITORS

16.1. Auditors die toezichtactiviteiten uitvoeren, moeten voldoende bevoegdheden krijgen om de informatie te verkrijgen die nodig is voor het uitvoeren van hun taken.

16.2. Auditors moeten een identiteitsbewijs bij zich dragen waaruit blijkt dat zij bevoegd zijn voor het uitvoeren van activiteiten voor toezicht op de naleving namens de bevoegde autoriteit en dat hen toegang verleent tot alle vereiste zones.

16.3. Auditors hebben het recht om:

- a) voor toezichtsdoeleinden onmiddellijk toegang te krijgen tot alle relevante zones, inclusief luchtvaartuigen en gebouwen; en
- b) de correcte toepassing of herhaalde toepassing van de beveiligingsmaatregelen te eisen.

16.4. Ingevolge de aan auditors verleende bevoegdheden handelt de bevoegde autoriteit in de volgende gevallen in overeenstemming met punt 2.3:

- a) opzettelijke belemmering van een auditor;
- b) het niet verstrekken of het weigeren te verstrekken van door een auditor gevraagde informatie;
- c) het verstrekken van valse of misleidende informatie aan een auditor, met de bedoeling bedrog te plegen; en
- d) zich voordoen als een auditor met de bedoeling bedrog te plegen.

17. OPTIMALE WERKWIJZEN

17.1. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van optimale werkwijzen met betrekking tot kwaliteitscontroleprogramma, auditmethoden en auditors. De Commissie deelt deze informatie met de lidstaten.

18. RAPPORTERING AAN DE COMMISSIE

18.1. De lidstaten dienen elk jaar een verslag in bij de Commissie over de maatregelen die zij hebben genomen om hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening na te komen en over de situatie op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart in de luchthavens op hun grondgebied. De referentieperiode voor het verslag is 1 januari-31 december. Het verslag

▼ M1

moet uiterlijk drie maanden na afloop van de referentieperiode worden ingediend.

- 18.2. De inhoud van het verslag moet beantwoorden aan aanhangsel III, waarbij gebruik moet worden gemaakt van een door de Commissie ter beschikking gesteld model.
- 18.3. De Commissie deelt de belangrijkste conclusies van deze verslagen met de lidstaten.

▼M1*Aanhangsel I***Elementen die moeten worden opgenomen in de reeks direct met elkaar verband houdende beveiligingsmaatregelen**

De reeksen direct met elkaar verband houdende beveiligingsmaatregelen waarnaar verwezen wordt in punt 7.1 van bijlage II omvatten de volgende elementen van bijlage I bij deze verordening en van de overeenkomstige bepalingen van de uitvoeringsbesluiten.

Voor punt 1 — Luchthavenbeveiliging:

- i) punt 1.1; of
- ii) punt 1.2 (behalve bepalingen met betrekking tot identificatiekaarten en doorgangsbewijzen voor voertuigen); of
- iii) punt 1.2 (bepalingen met betrekking tot identificatiekaarten); of
- iv) punt 1.2 (bepalingen met betrekking tot doorgangsbewijzen voor voertuigen); of
- v) punt 1.3 en de relevante elementen van punt 12; of
- vi) punt 1.4; of
- vii) punt 1.5.

Voor punt 2 — Afgebakende zones van luchthavens:

Het volledige punt.

Voor punt 3 — Beveiliging van luchtvaartuigen:

- i) punt 3.1; of
- ii) punt 3.2.

Voor punt 4 — Passagiers en cabinebagage:

- i) punt 4.1 en de relevante elementen van punt 12; of
- ii) punt 4.2; of
- iii) punt 4.3.

Voor punt 5 — Ruimbagage:

- i) punt 5.1 en de relevante elementen van punt 12; of
- ii) punt 5.2; of
- iii) punt 5.3.

Voor punt 6 — Goederen en post:

- i) alle bepalingen met betrekking tot screening en beveiligingscontroles die worden toegepast door een erkend agent, behalve zoals uiteengezet in punten ii) tot en met v) hieronder; of
- ii) alle bepalingen met betrekking tot beveiligingscontroles die worden toegepast door bekende afzenders; of
- iii) alle bepalingen met betrekking tot vaste afzenders; of
- iv) alle bepalingen met betrekking tot het vervoer van goederen en post; of
- v) alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van goederen en post in luchthavens.

Voor punt 7 — Post en materiaal van luchtvaartmaatschappijen:

Het volledige punt.

Voor punt 8 — Vluchtbenodigdheden:

Het volledige punt.

Voor punt 9 — Luchthavenbenodigdheden:

Het volledige punt.

▼ **M1**

Voor punt 10 — Beveiligingsmaatregelen tijdens de vlucht:

Het volledige punt.

Voor punt 11— Recruitering en opleiding van personeel:

- i) alle bepalingen met betrekking tot de recruitering van personeel door luchthavens, luchtvaartmaatschappijen of entiteiten; of
- ii) alle bepalingen met betrekking tot de opleiding van personeel door luchthavens, luchtvaartmaatschappijen of entiteiten.

▼ **M1***Aanhangsel II***Geharmoniseerd systeem voor de classificering van de naleving**

De volgende classificering van de naleving is van toepassing om de tenuitvoerlegging van het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart te beoordelen.

	Beveiligingsaudit	Inspectie	Test
Volledig in overeenstemming	✓	✓	✓
In overeenstemming, maar verbeteringen zijn wenselijk	✓	✓	✓
Niet in overeenstemming	✓	✓	✓
Niet in overeenstemming, met ernstige tekortkomingen	✓	✓	✓
Niet van toepassing	✓	✓	
Niet bevestigd	✓	✓	✓

▼ **M1***Aanhangsel III***INHOUD VAN HET VERSLAG AAN DE COMMISSIE****1. Organisatiestructuur, verantwoordelijkheden en middelen**

- a) Structuur van de organisatie, verantwoordelijkheden en middelen op het gebied van kwaliteitscontrole, inclusief geplande wijzigingen voor de toekomst (zie punt 3.2, onder a)).
- b) Aantal auditors — nu en in de toekomst (zie punt 14).
- c) Door de auditors gevolgde opleiding (zie punt 15.2).

2. Operationele toezichtactiviteiten

Alle uitgevoerde toezichtactiviteiten, met vermelding van:

- a) type (beveiligingsaudit, eerste inspectie, follow-upinspectie, test, andere);
- b) luchthavens, exploitanten of entiteiten waarop toezicht wordt gehouden;
- c) toepassingsgebied;
- d) frequentie; en
- e) totaal aantal mandagen op het terrein.

3. Activiteiten voor de rechtzetting van tekortkomingen

- a) Stand van zaken met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de activiteiten voor de rechtzetting van tekortkomingen.
- b) Belangrijkste uitgevoerde of geplande activiteiten (bv. nieuwe betrekkingen, aangekochte apparatuur, bouwwerkzaamheden) en geboekte vooruitgang op weg naar rechtzetting.
- c) Toegepaste handhavingsmaatregelen (zie punt 3.2, onder f)).

4. Algemene gegevens en tendensen

- a) Totaal jaarlijks passagiers- en goederenverkeer en aantal vliegbewegingen.
- b) Lijst van luchthavens per categorie.
- c) Aantal luchtvaartmaatschappijen die activiteiten uitoefenen vanop het grondgebied van de lidstaat, per categorie (nationaal, Europese Unie, derde land).
- d) Aantal erkende agenten.
- e) Aantal cateringbedrijven.
- f) Aantal schoonmaakbedrijven.
- g) Bij benadering het aantal andere entiteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (bekende afzenders, grondaanhandelingsbedrijven).

5. Situatie op het gebied van beveiliging van luchthavens

Algemene context van de situatie op het gebied van luchtvaarbeveiliging in de lidstaat.