

UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2021/255 VAN DE COMMISSIE**van 18 februari 2021****tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basismatregelen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien 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 ⁽¹⁾, en met name artikel 4, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De COVID-19-pandemie blijft impact hebben op de internationale en Europese burgerluchtvaart, in die zin dat bezoeken ter plaatse voor de aanwijzing en heraanwijzing van luchtvaartmaatschappijen en vrachtvervoerders in derde landen overeenkomstig punt 6.8 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie ⁽²⁾ ernstig worden belemmerd om objectieve redenen die buiten de macht van die luchtvaartmaatschappijen of vrachtvervoerders vallen.
- (2) Daarom moet de toepasbaarheid van de alternatieve en snelle procedure voor de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van door de COVID-19-pandemie getroffen exploitanten in de toeleveringsketen naar de Unie worden verlengd tot na de in punt 6.8.1.7 van de bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 vastgestelde datum.
- (3) De Unie heeft in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Werelddouaneorganisatie (WDO) de ontwikkeling gestimuleerd van een internationaal beleidsconcept voor vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen (Pre-Loading Advance Cargo Information, PLACI), dat wordt gebruikt om een specifieke 7 + 1-gegevensverzameling ⁽³⁾ te beschrijven als gedefinieerd in het Safe Framework of Standards (Safe FoS) van de WDO. Gegevens van zendingen die door expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, exploitanten van postdiensten, integratoren, erkende agenten of andere entiteiten zo spoedig mogelijk vóór het laden van vracht in een vliegtuig op het laatste vertrekpunt aan de regelgevende instanties moeten worden verstrekt, maken het mogelijk een extra beveiligingsniveau in te voeren dat bestaat uit een dreigings- en risicoanalyse vóór vertrek door de douane bij binnenkomst.
- (4) Met het oog op de beveiliging van de burgerluchtvaart moet daarom vóór het laden van goederen in een luchtvaartuig dat vanuit een derde land vertrekt en zo spoedig mogelijk na ontvangst van de minimale gegevensset van de summier aangifte bij binnenbrengen als bedoeld in artikel 106, lid 2 en lid 2 bis, van Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie ⁽⁴⁾, een eerste risicoanalyse worden uitgevoerd van goederen die door de lucht in het douanegebied van de Unie worden binnengebracht. De verplichting om een eerste risicoanalyse uit te voeren, moet van toepassing zijn vanaf 15 maart 2021.
- (5) In artikel 186 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie ⁽⁵⁾ is een procedure voor risicoanalyse en controle vastgesteld die wordt uitgevoerd door het douanekantoor van eerste binnenkomst, en bij artikel 182 van die verordening is het invoercontrolesysteem (ICS2) ingesteld dat door de Commissie en de lidstaten

⁽¹⁾ PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basismatregelen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PB L 299 van 14.11.2015, blz. 1).

⁽³⁾ Naam en adres van de afzender, naam en adres van de geadresseerde, aantal colli, totaal brutogewicht, beschrijving van de lading en de house- of masterluchtvrachtbrief.

⁽⁴⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie van 28 juli 2015 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad met nadere regels betreffende een aantal bepalingen van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 1).

⁽⁵⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie van 24 november 2015 houdende nadere uitvoeringsvoorschriften voor enkele bepalingen van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 558).

in onderling overleg is ontworpen als de geharmoniseerde interface voor ondernemers van de EU voor indieningen, verzoeken om wijziging en ongeldigmaking, verwerking en opslag van de gegevens van summier aangiften bij binnenbrengen en de uitwisseling van daarmee verband houdende informatie met de douaneautoriteiten.

- (6) Omdat op basis van de resultaten van de risicoanalyse bij vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen vanaf 15 maart 2021 kan worden vereist dat exploitanten in de toeleveringsketen naar de Unie specifieke risicobeperkende maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart treffen tijdens hun activiteiten in een derde land, moeten de uitvoeringsvoorschriften voor de beveiliging van de burgerluchtvaart dringend dienovereenkomstig worden geïntegreerd.
- (7) Luchthavens in de Unie ondervinden bij de installatie van apparatuur voor explosieventdetectiesystemen van norm 3 ernstige problemen door de COVID-19-pandemie. De Commissie en de lidstaten blijven zich sterk inzetten om de nieuwste technologie voor beveiligingsonderzoeken van ruimbagage in te voeren. Er is een nieuwe routekaart opgesteld waarin extra flexibiliteit is opgenomen om zich aan de huidige situatie te kunnen aanpassen, in overeenstemming met een prioriteitenregeling op basis van categorieën luchthavens, en om zichtbaarheid te geven aan de invoering van hogere detectienormen.
- (8) Uit de ervaring met de tenuitvoerlegging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 van de Commissie is gebleken dat er behoefte is aan kleine wijzigingen van de uitvoeringsvoorwaarden van bepaalde gemeenschappelijke basisnormen. De uitvoeringsvoorwaarden van sommige van die normen moeten worden aangepast om bepaalde specifieke luchtvaartbeveiligingsmaatregelen te verduidelijken, te harmoniseren, te vereenvoudigen en te versterken, de juridische duidelijkheid te verbeteren, de gemeenschappelijke interpretatie van de wetgeving te standaardiseren en de optimale toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van luchtvaartbeveiliging te waarborgen.
- (9) Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (10) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 19 van Verordening (EG) nr. 300/2008 bedoelde comité,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De bijlage bij Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

De punten 1 en 22 van de bijlage zijn echter van toepassing vanaf 15 maart 2021, punt 2 van de bijlage is van toepassing vanaf 1 maart 2022 en punt 14 is van toepassing vanaf 1 juli 2021.

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

Gedaan te Brussel, 18 februari 2021.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

De bijlage wordt als volgt gewijzigd:

1) Het volgende punt 6.0.4 wordt toegevoegd:

“6.0.4. Voor de toepassing van deze bijlage wordt onder “vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen (Pre-Loading Advance Cargo Information, PLACI)” het proces verstaan van een eerste risicoanalyse, met het oog op de beveiliging van de luchtvaart, van goederen die door de lucht in het douanegebied van de Unie * worden binnengebracht.

* Omdat IJsland geen deel uitmaakt van het douanegebied van de Unie, wordt IJsland voor de toepassing van punt 6.8.7 van deze bijlage als een derde land beschouwd.”.

2) De volgende punten 6.1.4, 6.1.5 en 6.1.6 worden toegevoegd:

“6.1.4. Toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones voor vracht en post mag pas worden verleend nadat is vastgesteld tot welke van de volgende categorieën de entiteit die de zending van landzijde vervoert, behoort:

- a) erkende agent;
- b) bekende afzender;
- c) een overeenkomstig punt 6.6.1.1, c), aangewezen vervoerder die zendingen vervoert waarop eerder beveiligingscontroles zijn toegepast;
- d) geen van de onder a), b) en c) bedoelde entiteiten.

6.1.5. Als punt 6.1.4, c), van toepassing is, wordt een kopie van de ondertekende verklaring in aanhangsel 6-E ter beschikking gesteld van de erkende agent, de luchtvaartmaatschappij of de luchthavenexploitant die toegang verleent tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, tenzij een van de volgende situaties van toepassing is:

- a) de vervoerder is zelf een erkende agent;
- b) het vervoer wordt verricht namens de ontvangende erkende agent of luchtvaartmaatschappij in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

De overlegging door de vervoerder van een kopie van de ondertekende verklaring in aanhangsel 6-E kan worden vervangen door een gelijkwaardig mechanisme van voorafgaande kennisgeving aan het toegangspunt, dat wordt gewaarborgd door de bekende afzender of de erkende agent namens wie het vervoer wordt verricht of door de ontvangende erkende agent of luchtvaartmaatschappij in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

6.1.6. Vrucht- of postzendingen waarop nog geen beveiligingscontroles zijn toegepast, kunnen tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones worden toegelaten, op voorwaarde dat zij worden onderworpen aan de toepassing van een van de volgende opties:

- a) een beveiligingsonderzoek vóór binnenkomst, overeenkomstig punt 6.2 en onder de verantwoordelijkheid van de ontvangende erkende agent of luchtvaartmaatschappij;
- b) begeleiding naar de bedrijfsruimten van de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, onder hun verantwoordelijkheid.

Bij levering worden dergelijke zendingen beschermd tegen manipulatie door onbevoegden totdat zij aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen.

Het personeel dat dergelijke zendingen begeleidt of beschermt tegen manipulatie door onbevoegden, moet overeenkomstig punt 11.1.1 zijn aangeworven en ten minste overeenkomstig punt 11.2.3.9 zijn opgeleid.”.

3) Punt 6.3.1.2, b), wordt vervangen door:

“b) de bevoegde autoriteit of een onafhankelijke EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur die namens die autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma alvorens een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit te voeren, teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Behalve voor de in punt 6.2 vastgestelde eisen voor beveiligingsonderzoeken, wordt een onderzoek van de locatie van de aanvrager door de desbetreffende douaneautoriteit overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie * als een controle ter plaatse beschouwd als het niet vroeger plaatsvond dan drie jaar vóór de datum waarop de aanvrager heeft verzocht om goedkeuring als erkende agent. Het AEO-certificaat en de desbetreffende beoordeling van de douaneautoriteiten worden door de aanvrager ter beschikking gesteld voor verdere inspectie.

* Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie van 24 november 2015 houdende nadere uitvoeringsvoorschriften voor enkele bepalingen van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 558)."

- 4) Punt 6.3.1.4, derde alinea, wordt vervangen door:

"Met uitzondering van de in punt 6.2 vastgestelde eisen voor beveiligingsonderzoeken wordt een onderzoek van de locatie van de erkende agent dat door de desbetreffende douaneautoriteit wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, beschouwd als een controle ter plaatse."

- 5) Punt 6.3.1.5 wordt vervangen door:

"6.3.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de erkende agent voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008, trekt zij de status van erkende agent voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de erkende agent wordt ingevoerd in de "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen". Als de erkende agent niet langer houder is van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad * en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, of als zijn AEO-vergunning is opgeschort wegens niet-naleving van artikel 39, punt e), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 28 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, neemt de bevoegde autoriteit passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat de erkende agent voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

De erkende agent stelt de bevoegde autoriteit in kennis van alle wijzigingen die verband houden met zijn AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Verordening (EU) 2015/2447.

* Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1)."

- 6) Punt 6.3.1.8 wordt vervangen door:

"6.3.1.8. De bevoegde autoriteit verstrekt de douaneautoriteit alle informatie met betrekking tot de status van een erkende agent die relevant kan zijn voor die houder van een AEO-certificaat, als bedoeld in punt b) of c) van artikel 38, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447. Die omvat de informatie in verband met nieuwe goedkeuringen van erkende agenten, intrekking van de status van erkende agent, verlenging van de geldigheid en inspecties, verificatieschema's en resultaten van die beoordelingen.

De voorwaarden voor die uitwisseling van informatie worden vastgesteld tussen de bevoegde autoriteit en de nationale douaneautoriteiten."

- 7) Punt 6.3.2.6, g), wordt vervangen door:

"g) de van de bevoegde autoriteit ontvangen unieke identificatiecode van een erkende agent die de door een andere erkende agent aan een zending gegeven beveiligingsstatus heeft geaccepteerd, ook tijdens transfers."

- 8) Aan punt 6.3.2.6 wordt de volgende alinea toegevoegd:

“Transfervracht of -post waarvoor de luchtvaartmaatschappij, of de erkende agent die namens haar optreedt, niet in de begeleidende documentatie kan bevestigen dat de krachtens dit punt of punt 6.3.2.7, naargelang het geval, vereiste informatie zal worden gecontroleerd alvorens aan boord van een luchtvaartuig te worden geladen voor de volgende vlucht.”;

- 9) punt 6.4.1.2, c), wordt vervangen door:

“c) een onderzoek van de locatie van de aanvrager door de desbetreffende douaneautoriteit overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 wordt als een controle ter plaatse beschouwd als dat onderzoek niet eerder plaatsvond dan drie jaar vóór de datum waarop de aanvrager heeft verzocht om goedkeuring als bekende afzender. In die gevallen vult de aanvrager de informatie in die gevraagd wordt in deel 1 van de in aanhangsel 6-C opgenomen “Valideringscontrolelijst voor bekende afzenders” en stuurt die naar de bevoegde autoriteit, samen met de verbintenisverklaring, die moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de locatie.

Het AEO-certificaat en de desbetreffende beoordeling van de douaneautoriteiten worden door de aanvrager ter beschikking gesteld voor verdere inspectie.

De ondertekende verklaring wordt door de betrokken bevoegde autoriteit of de EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur bewaard en op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit gesteld.”.

- 10) Punt 6.4.1.4, derde alinea, wordt vervangen door:

“Een onderzoek van de locatie van de bekende afzender, uitgevoerd door de desbetreffende douaneautoriteit overeenkomstig artikel 29 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, wordt beschouwd als een controle ter plaatse.”.

- 11) Punt 6.4.1.5 wordt vervangen door:

“6.4.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de bekende afzender voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008, trekt zij de status van bekende afzender voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de bekende afzender wordt ingevoerd in de “EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen”.

Als de bekende afzender niet langer houder is van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, of als zijn AEO-certificaat is opgeschort wegens niet-naleving van artikel 39, punt e), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 28 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, neemt de bevoegde autoriteit passende maatregelen om zich ervan te vergewissen dat de bekende afzender voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008.

De bekende afzender stelt de bevoegde autoriteit in kennis van alle wijzigingen die verband houden met zijn AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Verordening (EU) 2015/2447.”.

- 12) punt 6.4.1.7 wordt vervangen door:

“6.4.1.7. De bevoegde autoriteit verstrekt de douaneautoriteit alle informatie met betrekking tot de status van een bekende afzender die relevant kan zijn voor de houder van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447. Die omvat de informatie in verband met nieuwe goedkeuringen van bekende afzenders, intrekking van de status van bekende afzender, verlenging van de geldigheid en inspecties, verificatieschema's en resultaten van die beoordelingen.

De voorwaarden voor die uitwisseling van informatie worden vastgesteld tussen de bevoegde autoriteit en de nationale douaneautoriteiten.”.

13) punt 6.5.1 wordt vervangen door:

“6.5.1. De erkende agent houdt een gegevensbank bij met de volgende informatie over alle bekende afzenders die hij heeft aangewezen vóór 1 juni 2017:

- a) de bedrijfsgegevens, inclusief het bonafide bedrijfsadres;
- b) de aard van de activiteiten;
- c) de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging;
- d) het btw-nummer of het handelsregisternummer;
- e) een ondertekend exemplaar van de in aanhangsel 6-D opgenomen “Verbintenisverklaring — vaste afzender”.

Als de vaste afzender houder is van een AEO-certificaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, onder b), van Verordening (EU) nr. 952/2013 en artikel 33 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447, wordt het nummer van het AEO-certificaat bijgehouden in de in de eerste alinea bedoelde gegevensbank.

Die gegevensbank moet beschikbaar zijn voor inspectie door de bevoegde autoriteit.”.

14) De volgende punten 6.6.1.3, 6.6.1.4 en 6.6.1.5 worden toegevoegd:

“6.6.1.3. De vervoerder garandeert dat het personeel dat luchtvracht en -post waarop beveiligingscontroles zijn toegepast, ophaalt, vervoert, opslaat en aflevert ten minste:

- a) een controle ondergaat van de persoonlijke integriteit, bestaande uit de verificatie van de identiteit en het curriculum vitae en/of verstrekte referenties;
- b) overeenkomstig punt 11.2.7 een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding volgt.

6.6.1.4. Het personeel van de vervoerder dat zonder toezicht toegang krijgt tot vracht en post bij de uitvoering van een van de in punt 6.6.1.3 bedoelde taken of bij de uitvoering van de in dit hoofdstuk beschreven beveiligingscontroles:

- a) heeft met succes een achtergrondcontrole doorstaan;
- b) volgt overeenkomstig punt 11.2.3.9 een beveiligingsopleiding.

6.6.1.5. Als een vervoerder een beroep doet op de diensten van een andere onderneming om een of meer van de in punt 6.6.1.3 genoemde taken uit te voeren, moet die andere onderneming aan de volgende voorwaarden voldoen:

- a) een vervoerdersovereenkomst met de vervoerder ondertekenen;
- b) zich onthouden van verdere onderaanneming;
- c) de bepalingen van de punten 6.6.1.3 en 6.6.1.4, voor zover van toepassing, ten uitvoer leggen.

De vervoerder die de onderaanneming verricht, blijft volledig verantwoordelijk voor het volledige vervoer namens de agent of afzender.”.

15) In punt 6.8.1.7 worden de inleidende zinnen vervangen door:

“Tijdens de periode van 1 april 2020 tot en met 30 juni 2021 mag de bevoegde autoriteit afwijken van het in punt 6.8.2 vastgestelde proces en tijdelijk een luchtvaartmaatschappij aanwijzen als ACC3, in het geval een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering niet kon plaatsvinden om objectieve redenen die verband houden met de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte crisis en die buiten de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij vallen. Die aanwijzing vindt plaats onder de volgende voorwaarden:”.

16) De punten 6.8.3.6 en 6.8.3.7 worden vervangen door:

“6.8.3.6. Nadat de beveiligingscontroles waarnaar wordt verwezen in de punten 6.8.3.1 tot en met 6.8.3.5 zijn uitgevoerd, ziet de ACC3 of de in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde

erkende agent (RA3) die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de beveiligingscontroles, erop toe dat de begeleidende documenten, hetzij een luchtvrachtbrief, hetzij gelijkwaardige postdocumenten, hetzij een afzonderlijke elektronische of schriftelijke verklaring, minstens het volgende bevatten:

- a) de unieke alfanumerieke identificatiecode van de ACC3;
- b) de beveiligingsstatus van de zending, als bedoeld in punt 6.3.2.6, d), die is afgegeven door de ACC3 of een in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3), waar nodig;
- c) de unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief, voor zover van toepassing;
- d) de inhoud van de zending, of een indicatie van consolidatie, voor zover van toepassing;
- e) de redenen voor de afgifte van de beveiligingsstatus, met inbegrip van de voor het beveiligingsonderzoek gebruikte middelen of methoden of de redenen waarom de zending is vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek, waarbij gebruik wordt gemaakt van de normen die zijn vastgesteld in de Consignment Security Declaration van de ICAO.

In het geval van consolidaties bewaart de ACC3 of de in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde erkende agent (RA3) die de consolidatie heeft uitgevoerd, voor elke individuele zending de in de punten a) tot en met e) van de eerste alinea beschreven informatie, ten minste tot de geschatte tijd van aankomst van de zendingen in de eerste luchthaven in de Europese Unie of gedurende 24 uur, afhankelijk van welke periode het langste is.

- 6.8.3.7. Elke luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een in aanhangsel 6-F vermeld derde land, verzekert dat aan de toepasselijke punten als vastgelegd in punt 6.8.3.6 is voldaan voor vracht en post die aan boord worden vervoerd. De begeleidende documenten met betrekking tot dergelijke zendingen moeten ten minste voldoen aan de Consignment Security Declaration van de ICAO of aan een alternatieve regeling waarbij de vereiste informatie op gelijkwaardige wijze wordt verstrekt.”.

- 17) Punt 6.8.3.9 wordt vervangen door:

“6.8.3.9. Transit- of transferzendingen die aankomen uit een derde land dat niet is opgenomen in punt 6.8.3.8 en waarvan de begeleidende documenten niet in overeenstemming zijn met punt 6.8.3.6, worden vóór de volgende vlucht behandeld in overeenstemming met hoofdstuk 6.2.”.

- 18) In punt 6.8.4.11 worden de inleidende zinnen vervangen door:

“Tijdens de periode van 1 april 2020 tot en met 30 juni 2021 mag de bevoegde autoriteit afwijken van het in punt 6.8.5 vastgestelde proces en tijdelijk een entiteit uit een derde land aanwijzen als RA3 of KC3, in het geval een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering niet kon plaatsvinden om objectieve redenen die verband houden met de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte crisis en die buiten de verantwoordelijkheid van de entiteit vallen. Die aanwijzing vindt plaats onder de volgende voorwaarden:”.

- 19) Punt 6.8.4.12, d), wordt vervangen door:

“d) de aanwijzing wordt verleend voor een periode van ten hoogste zes maanden en kan worden verlengd binnen de in punt 6.8.4.11 vastgestelde afwijkingsperiode.”.

- 20) De punten 6.8.5.5, 6.8.5.6 en 6.8.5.7 worden geschrapt.

- 21) Punt 1 van punt 6.8.6.1 wordt vervangen door:

“1. Als de Commissie of een bevoegde autoriteit een ernstige tekortkoming met betrekking tot de activiteiten van een ACC3, een RA3 of een KC3 vaststelt die naar verwachting ernstige gevolgen zal hebben voor het algemene niveau van de luchtvaartbeveiliging in de Unie, of daar schriftelijke informatie over ontvangt, zal zij:

- a) de betrokken luchtvaartmaatschappij of entiteit onmiddellijk in kennis stellen en vragen toelichting te verstrekken en passende maatregelen te nemen met betrekking tot de ernstige tekortkoming;
- b) de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk in kennis stellen.

De in de eerste alinea bedoelde ernstige tekortkoming kan worden vastgesteld tijdens een van de volgende activiteiten:

- 1) tijdens activiteiten in het kader van het toezicht op de naleving;
- 2) tijdens het documentonderzoek, met inbegrip van het verslag van de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering van andere exploitanten die deel uitmaken van de toeleveringsketen van de ACC3, RA3 of KC3;
- 3) na ontvangst van feitelijke schriftelijke informatie van andere autoriteiten en/of exploitanten over de activiteiten van de betrokken ACC3, RA3 of KC3, in de vorm van schriftelijk bewijsmateriaal dat duidelijk wijst op inbreuken op de beveiliging.”.

22) het volgende punt 6.8.7 wordt toegevoegd:

“6.8.7. Vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen (Pre-Loading Advance Cargo Information (PLACI))

6.8.7.1. Krachtens artikel 186 van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 wordt de PLACI verricht vóór vertrek uit een derde land, nadat de douaneautoriteit van eerste binnenkomst de minimale gegevensset van de summier aangifte bij binnenbrengen heeft ontvangen als bedoeld in artikel 106, lid 2 en lid 2 bis, van Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie *.

6.8.7.2. Als het douanekantoor van eerste binnenkomst gedurende de PLACI redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een zending die door de lucht het douanegebied van de Unie binnenkomt een ernstige bedreiging voor de burgerluchtvaart zou kunnen vormen, wordt die zending behandeld als hoogrisicovracht of -post (HRCM) in overeenstemming met punt 6.7.

6.8.7.3. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een ander derde land dan IJsland dat niet in aanhangsel 6-F is opgenomen, moet na ontvangst van een kennisgeving van het douanekantoor van eerste binnenkomst dat een zending overeenkomstig punt 6.8.7.2 als hoogrisicovracht of -post (HRCM) moet worden behandeld:

- a) met betrekking tot de specifieke zending de in de punten 6.7.3 en 6.7.4 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 vermelde beveiligingscontroles uitvoeren, in het geval van een ACC3 of RA3 die voor de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles is goedgekeurd;
- b) waarborgen dat een ACC3 of RA3 die is goedgekeurd voor de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles, voldoet aan de bepalingen van punt a). Als de zending voor de toepassing van de beveiligingscontroles zal worden aanbesteed of is aanbesteed bij een andere exploitant, entiteit of autoriteit, wordt informatie verstrekt aan het douanekantoor van eerste binnenkomst. Die andere exploitant, entiteit of autoriteit zorgt voor de uitvoering van de in punt a) bedoelde beveiligingscontroles en bevestigt aan de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon van wie de zending is ontvangen, de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles en bezorgt de resultaten ervan;
- c) aan het douanekantoor van eerste binnenkomst de uitvoering van de in punt a) bedoelde veiligheidscontroles bevestigen en de resultaten daarvan bezorgen.

De punten a) en b) van de eerste alinea zijn niet van toepassing als de gevraagde beveiligingscontroles eerder zijn uitgevoerd. Als er echter pas na de uitvoering van de vorige beveiligingscontroles specifieke dreigingsinformatie beschikbaar is gekomen, kan de luchtvaartmaatschappij, de exploitant, de entiteit of de persoon worden verzocht de beveiligingscontroles te herhalen met behulp van specifieke middelen en methoden, en een bevestiging te verstrekken als bedoeld in punt c) van de eerste alinea. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon kan op de hoogte worden gebracht van alle elementen en informatie die nodig zijn om daadwerkelijk aan de beveiligingsdoelstelling te voldoen.

6.8.7.4. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een ander derde land dan IJsland dat niet in aanhangsel 6-F is opgenomen, moet na ontvangst van een kennisgeving van het douanekantoor van eerste binnenkomst dat een zending overeenkomstig punt 6.8.7.2 als hoogrisicovracht of -post (HRCM) moet worden behandeld:

- a) met betrekking tot de specifieke zending ten minste de beveiligingscontroles uitvoeren die zijn vastgesteld bij ICAO-bijlage 17 voor hoogrisicovracht of -post **;
- b) waarborgen dat een exploitant, entiteit of autoriteit die door de desbetreffende bevoegde autoriteit in het derde land is erkend, voldoet aan de vereisten van punt a) voor de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles. Als de zending voor de toepassing van de beveiligingscontroles zal worden aanbesteed of is aanbesteed bij een andere exploitant, entiteit of autoriteit, wordt informatie verstrekt aan het douanekantoor van eerste binnenkomst. Die andere exploitant, entiteit of autoriteit zorgt voor de uitvoering van de in punt a) bedoelde beveiligingscontroles en bevestigt aan de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon van wie de zending is ontvangen, de uitvoering van dergelijke beveiligingscontroles en bezorgt de resultaten ervan;
- c) aan het douanekantoor van eerste binnenkomst de uitvoering van de in punt a) bedoelde veiligheidscontroles bevestigen en de resultaten daarvan bezorgen.

De punten a) en b) van de eerste alinea zijn niet van toepassing als de gevraagde beveiligingscontroles eerder zijn uitgevoerd. Als er echter pas na de uitvoering van de vorige beveiligingscontroles specifieke dreigingsinformatie beschikbaar is gekomen, kan de luchtvaartmaatschappij, de exploitant, de entiteit of de persoon worden verzocht de beveiligingscontroles te herhalen met behulp van specifieke middelen en methoden, en een bevestiging te verstrekken als bedoeld in punt c) van de eerste alinea. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon kan op de hoogte worden gebracht van alle elementen en informatie die nodig zijn om daadwerkelijk aan de beveiligingsdoelstelling te voldoen.

- 6.8.7.5. Als het douanekantoor van eerste binnenkomst in de loop van de PLACI redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een zending die door de lucht het douanegebied van de Unie binnenkomt een ernstige bedreiging voor de burgerluchtvaart vormt en als gevolg daarvan een "niet laden"-kennisgeving doet, wordt die zending niet in het luchtvaartuig geladen of wordt ze uitgeladen, naargelang het geval.
- 6.8.7.6. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een ander derde land die van het douanekantoor van eerste binnenkomst een kennisgeving ontvangt dat een zending overeenkomstig punt 6.8.7.5 niet in een luchtvaartuig mag worden geladen:
 - a) waarborgt dat de zending in haar/zijn bezit niet in een luchtvaartuig wordt geladen of onmiddellijk wordt uitgeladen als de zending zich reeds aan boord van het luchtvaartuig bevindt;
 - b) bevestigt aan het douanekantoor van eerste binnenkomst in het douanegebied van de Unie dat zij/hij aan het verzoek heeft voldaan;
 - c) werkt samen met de betrokken autoriteiten van de lidstaat van het douanekantoor van eerste binnenkomst;
 - d) informeert de bevoegde autoriteit voor de beveiliging van de burgerluchtvaart in het land waar de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving ontvangt, is gevestigd en in het derde land waar de zending zich op dat moment bevindt, indien dat een ander land is.
- 6.8.7.7. Als de zending reeds in het bezit is van een andere luchtvaartmaatschappij, exploitant of entiteit in de toeleveringsketen, deelt de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de in punt 6.8.7.5 bedoelde "niet laden"-kennisgeving heeft ontvangen, die andere luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon onmiddellijk mee dat zij/hij:
 - a) waarborgt dat de bepalingen van punt 6.8.7.6, punten a), c) en d), worden nageleefd;
 - b) bevestigt dat punt 6.8.7.6, b), van toepassing is op de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de in punt 6.8.7.5 bedoelde kennisgeving heeft ontvangen.
- 6.8.7.8. Als het luchtvaartuig reeds is opgestegen met aan boord een zending waarvoor het douanekantoor van eerste binnenkomst overeenkomstig punt 6.8.7.5 een "niet laden"-kennisgeving heeft gedaan, stelt de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving heeft ontvangen onmiddellijk de volgende instanties daarvan in kennis:

- a) de betrokken autoriteiten van de in punt 6.8.7.6, onder c), bedoelde lidstaat teneinde informatie te verstrekken aan en contact te leggen met de betrokken autoriteiten van de eerste lidstaat van de Unie die wordt overgevlogen;
- b) de bevoegde autoriteit voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van het derde land waar de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving heeft ontvangen, is gevestigd en van het derde land waar de vlucht is vertrokken, indien dat een ander land is.

6.8.7.9. Naar aanleiding van de kennisgeving van het douanekantoor van eerste binnenkomst dat een kennisgeving heeft gedaan als bedoeld in punt 6.8.7.5, voert de bevoegde autoriteit van dezelfde lidstaat de nodige veiligheidsnoodprotocollen uit of zorgt zij voor de uitvoering daarvan of werkt zij mee aan eventuele verdere acties, met inbegrip van de coördinatie met de autoriteiten van het derde land van vertrek en, indien van toepassing, in het land of de landen van doorvoer en/of overbrenging, overeenkomstig het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart van de lidstaat en de internationale normen en aanbevolen praktijken ter regulering van crisisbeheersing en reacties op wederrechtelijke daden.

6.8.7.10. De luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon in een derde land die een kennisgeving ontvangt van de douaneautoriteit van een derde land die een systeem voor vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen toepast overeenkomstig de beginselen van het Safe Framework of Standards van de Werelddouaneorganisatie, waarborgt dat de voorschriften van de punten 6.8.7.3, 6.8.7.4, 6.8.7.6, 6.8.7.7 en 6.8.7.8 worden toegepast.

Dit punt is alleen van toepassing op zendingen van vracht of post die aan een van de onderstaande criteria voldoen:

- a) zij worden vervoerd voor transit of transfer op een luchthaven in de Unie voordat zij hun eindbestemming bereiken op een luchthaven in het derde land van de kennisgevende douaneautoriteit;
- b) zij worden vervoerd voor transit of transfer op een luchthaven in de Unie voordat er opnieuw een transit of transfer plaatsvindt op een luchthaven in het derde land van de kennisgevende douaneautoriteit.

Voor de toepassing van de voorschriften van punt 6.8.7.6, c), en punt 6.8.7.8, a), informeert de luchtvaartmaatschappij, exploitant, entiteit of persoon die de kennisgeving in een derde land ontvangt, onmiddellijk de betrokken autoriteiten van de lidstaat van eerste landing in de Unie.

Als het luchtvaartuig reeds is opgestegen, wordt de informatie verstrekt aan de betrokken autoriteiten van de eerste lidstaat van de Unie die wordt overgevlogen, die zorgt voor de uitvoering van de in punt 6.8.7.9 bedoelde acties, in overleg met de betrokken autoriteiten van de lidstaat van eerste landing in de Unie.

De betrokken autoriteiten van zowel de eerste lidstaat van de Unie die wordt overgevlogen als van de lidstaat van eerste landing in de Unie, stellen de respectieve douaneautoriteit daarvan in kennis.

* Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie van 28 juli 2015 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad met nadere regels betreffende een aantal bepalingen van het douanewetboek van de Unie (PB L 343 van 29.12.2015, blz. 1).

** Luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten in IJsland passen de punten 6.7.3 en 6.7.4 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit C(2015) 8005 toe.”.

23) Aan punt 11.6.3.6 wordt de volgende zin toegevoegd:

“De bevoegde autoriteit stelt de relevante delen van de niet-openbare wetgeving en nationale programma's die betrekking hebben op de te valideren concrete acties en gebieden, ter beschikking van de valideurs die zij goedkeurt.”.

24) Punt 11.6.3.8 wordt vervangen door:

“11.6.3.8. De bevoegde autoriteit die als valideur optreedt, mag alleen valideringen uitvoeren met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen, exploitanten en entiteiten die onder haar verantwoordelijkheid of onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit van een andere lidstaat vallen, als die autoriteit haar daartoe uitdrukkelijk heeft verzocht of heeft aangewezen.”.

25) Het volgende punt 11.6.3.11 wordt toegevoegd:

“11.6.3.11. De erkenning van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur verstrijkt na een periode van maximaal vijf jaar.”.

26) Punt 11.6.4.1 wordt vervangen door:

“11.6.4.1. Een EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur:

- a) wordt pas als erkend beschouwd als zijn bijzonderheden zijn opgenomen in de “EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen”;
- b) ontvangt een bewijs van zijn status van of namens de bevoegde autoriteit;
- c) mag geen EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen uitvoeren als hij de status bezit van luchtvaartbeveiligingsvalideur in het kader van een gelijkwaardige regeling in een derde land of een internationale organisatie, tenzij punt 11.6.4.5 van toepassing is.

EU-luchtvaartbeveiligingsvalideurs die zijn opgenomen in de “EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen”, mogen vanwege de bevoegde autoriteit alleen valideringen van luchtvaartmaatschappijen, exploitanten of entiteiten uitvoeren onder de verantwoordelijkheid van die bevoegde autoriteit.”.

27) Punt 11.6.5.6 wordt vervangen door:

“11.6.5.6. Het verslag wordt in het Engels opgesteld en binnen een maand na de verificatie ter plaatse aan de bevoegde autoriteit, voor zover van toepassing, en de gevalideerde entiteit verstrekt.

De bevoegde autoriteit beoordeelt het valideringsverslag binnen zes weken na ontvangst.

Als het verslag betrekking heeft op een luchtvaartmaatschappij, exploitant of entiteit die wordt gevalideerd in het kader van een bestaande aanwijzing die verstrijkt na de in de bovenstaande alinea's genoemde termijnen, kan de bevoegde autoriteit een langere termijn vaststellen om de beoordeling af te ronden.

In dat geval, en tenzij meer informatie en aanvullende bewijsstukken nodig zijn om de beoordeling met succes af te ronden, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat het proces is voltooid vóór de geldigheidsduur van de status is verstreken.

Binnen drie maanden na de datum van ontvangst van het verslag krijgt de valideur schriftelijke feedback over de kwaliteit van het verslag en, indien van toepassing, eventuele aanbevelingen en opmerkingen die de bevoegde autoriteit noodzakelijk acht. Indien van toepassing, wordt een kopie van die feedback toegezonden aan de bevoegde autoriteit die de valideur heeft goedgekeurd.

Met het oog op de aanwijzing van andere luchtvaartmaatschappijen, exploitanten of entiteiten als bedoeld in deze verordening, kan een bevoegde autoriteit binnen vijftien dagen een kopie van het volledige valideringsverslag in de Engelse taal aanvragen en verkrijgen van de bevoegde autoriteit die een valideringsverslag in haar landtaal heeft opgesteld of de valideur die de validering uitvoert, daarom heeft verzocht.”.

28) Punt 12.0.2.1 wordt vervangen door:

“12.0.2.1 Onverminderd punt 12.0.5 mag de volgende beveiligingsuitrusting na 1 oktober 2020 alleen worden geïnstalleerd als ze een markering “EU-stempel” of “EU-stempel in behandeling” heeft gekregen, zoals bepaald in punt 12.0.2.5:

- a) metaaldetectiepoorten (WTMD);
- b) explosieventdetectiesystemen (EDS);

- c) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD);
- d) apparatuur voor de detectie van vloeibare explosieven (LEDS);
- e) metaaldetectieapparatuur (MDE);
- f) beveiligingsscaners;
- g) schoenscannerapparatuur;
- h) apparatuur voor de detectie van explosieve dampen (EVD)."

29) Punt 12.0.2.3 wordt vervangen door:

"12.0.2.3. De markering "EU-stempel" wordt toegekend aan beveiligingsapparatuur die is getest door testcentra die kwaliteitscontrolemaatregelen toepassen overeenkomstig het gemeenschappelijke evaluatieproces van de Europese Burgerluchtvaartconferentie, onder de verantwoordelijkheid van de bevoegde autoriteit."

30) Punt 12.0.5.3 wordt vervangen door:

"12.0.5.3. Beveiligingsapparatuur die op nationaal niveau is goedgekeurd op basis van punt 12.0.5.1 of 12.0.5.2 krijgt niet automatisch de markering "EU-stempel."

31) Het volgende punt 12.3.1 wordt toegevoegd:

"12.3.1. Alle apparatuur die uiterlijk vanaf 1 januari 2023 geïnstalleerd is voor beveiligingsonderzoeken van vracht en post, alsmede bedrijfspost en bedrijfsmateriaal van luchtvaartmaatschappijen die overeenkomstig hoofdstuk 6 aan beveiligingscontroles zijn onderworpen, is multi-view-apparatuur.

De bevoegde autoriteit kan tot de volgende data om objectieve redenen het gebruik toestaan van single-view-röntgenapparatuur die vóór 1 januari 2023 is geïnstalleerd:

- a) single-view-röntgenapparatuur die is geïnstalleerd vóór 1 januari 2016, tot uiterlijk 31 december 2025;
- b) single-view-röntgenapparatuur die is geïnstalleerd vanaf 1 januari 2016, voor een periode van ten hoogste tien jaar vanaf de installatiedatum of uiterlijk tot en met 31 december 2027, naargelang welke datum eerder valt.

Als de bevoegde autoriteit de bepalingen van de tweede alinea toepast, stelt zij de Commissie daarvan in kennis."

32) Punt 12.4.2 wordt vervangen door:

"12.4.2. **Normen voor EDS**

12.4.2.1 Alle EDS-apparatuur moet voldoen aan de volgende eisen:

- a) vóór 1 september 2014 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 2 voldoen;
- b) tussen 1 september 2014 en 31 augustus 2022 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 3 voldoen;
- c) tussen 1 september 2022 en 31 augustus 2026 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 3.1 voldoen;
- d) vanaf 1 september 2026 geïnstalleerde apparatuur moet minstens aan norm 3.2 voldoen.

12.4.2.2. Norm 2 verstrijkt op 1 september 2021.

12.4.2.3. Om een uitbreiding van het gebruik van EDS van norm 2 toe te staan, worden de luchthavens ingedeeld in vier categorieën:

- a) categorie I — luchthaven met meer dan 25 miljoen passagiers in 2019;
- b) categorie II — luchthaven met geregelde diensten naar ten minste een van de in aanhangsel 5-A van deze verordening vermelde derde landen, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland;
- c) categorie III — luchthaven met het hoogste verkeersvolume in 2019 in elke lidstaat waar zij nog niet in categorie I of II zijn opgenomen;
- d) categorie IV — andere luchthaven.

- 12.4.2.4. De bevoegde autoriteit kan het gebruik van EDS van norm 2 overeenkomstig de volgende tabel toestaan vanaf 1 september 2021 tot:

	EDS-apparatuur van norm 2 die vóór 1 januari 2011 is geïnstalleerd	EDS-apparatuur van norm 2 die tussen 1 januari 2011 en 1 september 2014 is geïnstalleerd
Luchthavens van categorie I	1 maart 2022	1 maart 2023
Luchthavens van categorie II of categorie III	1 september 2022	1 september 2023
Luchthavens van categorie IV	1 maart 2023	1 maart 2024

- 12.4.2.5. Als de bevoegde autoriteit toestaat dat het gebruik van EDS van norm 2 vanaf 1 september 2021 wordt voortgezet, stelt zij de Commissie daarvan in kennis.
- 12.4.2.6. Alle EDS-apparatuur die ontworpen is voor beveiligingsonderzoeken van handbagage moet minstens voldoen aan norm C1.
- 12.4.2.7. Alle EDS-apparatuur die ontworpen is voor beveiligingsonderzoeken van handbagage die draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen bevat, moet minstens voldoen aan norm C2.
- 12.4.2.8. Alle EDS-apparatuur die ontworpen is voor beveiligingsonderzoeken van handbagage die draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen en LAG's bevat, moet minstens voldoen aan norm C3.
- 12.4.2.9. Alle EDS-apparatuur die aan norm C3 voldoet, wordt beschouwd als gelijkwaardig aan LEDS-apparatuur die voldoet aan norm 2 voor beveiligingsonderzoeken van LAG's.”.
-