



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 1.7.2014
COM(2014) 399 final

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

**JAARVERSLAG 2013 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING
(EG) NR. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED
VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
JAARVERSLAG 2013 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING (EG)
NR. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE
BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

Dit verslag heeft betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2013

INLEIDING

2013 kan het best worden omschreven als een jaar waarin de normen voor de beveiliging van de luchtvaart zijn geconsolideerd en meer inspanningen zijn geleverd om de komende nieuwe regels voor luchtvracht en het meenemen van vloeistoffen in handbagage ten uitvoer te leggen. De enige resterende overgangperiode voor de maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart die zijn vastgesteld bij Verordening (EG) nr. 300/2008, liep af in april. Deze had betrekking op de eis dat bekende afzenders van luchtvracht en -post moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteiten in plaats van gewoon te worden aangewezen door een erkende agent. Tijdens de inspecties van de Commissie is dan ook de nadruk gelegd op de controle van de naleving van deze nieuwe eisen.

Behalve de veiligheidsalarmen die in augustus op initiatief van de Verenigde Staten zijn gegeven, hoefden de controles van de luchtvaartbeveiliging in Europa in 2013 niet op korte termijn te worden verbeterd. Deze veiligheidsalarmen hebben ook bevestigd dat de samenwerking tussen de EU-lidstaten en tussen staten en instellingen moet worden verbeterd. Hier is al op gewezen in het verslag op hoog niveau inzake de versterking van de beveiliging van luchtvracht uit 2010, maar er moeten nog meer inspanningen worden geleverd op dit gebied.

Een belangrijk project voor de beveiliging van de luchtvaart in de EU is de geleidelijke invoering van op technologie gebaseerde controles van vloeistoffen die door passagiers worden meegenomen in hun handbagage. Luchthavenexploitanten en fabrikanten van beveiligingsapparatuur hebben in de loop van 2013 steeds nauwer samengewerkt om zich zo goed mogelijk voor te bereiden op de gedeeltelijke opheffing van de beperkingen op vloeistoffen vanaf 31 januari 2014. Om dit en andere projecten voor de verbetering van de detectieprestaties van luchthavenapparatuur en beveiligingsmaatregelen te ondersteunen, heeft de Commissie in 2013 voor het eerst een "stappenplan voor technologie" gepresenteerd, dat voortdurend wordt geactualiseerd.

Een ander belangrijk project voor de beveiliging van de luchtvaart in de EU heeft betrekking op in de EU binnenkomende vracht en post. De datum voor de tenuitvoerlegging van dit project, namelijk 1 juli 2014, is in zicht. Om de vlotte uitvoering van dit project te garanderen, heeft de Commissie tijdens de tweede helft van 2013 de samenwerking met de lidstaten en de luchtvaartsector versterkt. Er worden ook inspanningen gedaan om het versterkte EU-systeem uit te leggen aan derde landen en internationale organisaties (de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC), de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)).

In de loop van 2013 heeft de Commissie, samen met de lidstaten, verder werk gemaakt van EU-risicobeoordelingen op diverse gebieden door de methode die gebruikt wordt voor luchtvracht uit te breiden tot en aan te passen aan andere beveiligingsdomeinen. Het eerste andere domein waarop deze methode werd toegepast, is "passagiersgerelateerde risico's".

Op het internationale toneel heeft de Commissie deelgenomen aan alle relevante ICAO-evenementen, waar zij de zichtbaarheid en invloed van de EU met betrekking tot het luchtvaartbeveiligingsbeleid internationaal heeft versterkt. De Commissie heeft ook nauw

samengewerkt met belangrijke partners uit derde landen en heeft in de loop van 2013 verschillende bilaterale en multilaterale bijeenkomsten bijgewoond en georganiseerd.

Het toezicht op de toepassing van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen door lidstaten en relevante exploitanten via EU-inspecties is een ander gebied waarop gedurende het hele jaar nauwe samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie plaatsvond. De nalevingsniveaus zijn stabiel gebleven en gaven geen aanleiding tot een opschorting van het EU-concept van "one stop security" in 2013.

DEEL EEN

DE INSPECTIES

1. ALGEMEEN

Krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 is de Commissie verplicht inspecties uit te voeren van de luchtvaartbeveiligingsinstanties (de "bevoegde autoriteiten") van de lidstaten en van EU-luchthavens. Zwitserland is eveneens opgenomen in het EU-programma, terwijl Noorwegen en IJsland door de toezichthoudende autoriteit van de EVA worden geïnspecteerd op basis van parallelle bepalingen. De Commissie beschikt over een team van 10 voltijdse en halftijdse luchtvaartbeveiligingsinspecteurs om de inspectiewerkzaamheden uit te voeren. Deze inspectiewerkzaamheden worden ondersteund door een pool van nationale auditeurs die door de lidstaten, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn aangewezen en die een opleiding hebben gevolgd om te mogen deelnemen aan inspecties van de Commissie. In 2013 hebben 72 van deze nationale auditeurs deelgenomen aan de inspecties. Bijlage 1 bevat een tabel met een overzicht van alle monitoringactiviteiten die de Commissie en de toezichthoudende autoriteit van de EVA tot op heden hebben uitgevoerd.

2. INSPECTIES VAN NATIONALE BEVOEGDE AUTORITEITEN

In 2013 heeft de Commissie de derde cyclus van inspecties van bevoegde autoriteiten voltooid en is zij begonnen met de vierde cyclus. In totaal zijn zeven inspecties uitgevoerd in 2013, waarvan vier in het kader van de nieuwe cyclus. Voor de meeste lidstaten gaven deze inspecties aanzienlijke verbeteringen aan in vergelijking met het verleden. De tekortkomingen die het vaakst werden vastgesteld in 2013 waren vergelijkbaar met die van 2012 en hielden hoofdzakelijk verband met het feit dat de nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart en de nationale kwaliteitscontroleprogramma's nog niet volledig in overeenstemming waren gebracht met het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008.

Wat de tenuitvoerlegging van de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen betreft, waren de meeste geïnspecteerde lidstaten in staat om tekortkomingen op cruciale beveiligingsdomeinen snel op te sporen en te verhelpen. Sommige lidstaten hebben echter onvoldoende toezicht gehouden op bekende leveranciers van luchthaven- en vluchtbenodigdheden; door de druk op de overheidsbegrotingen en het grote aantal betrokken entiteiten beschikten zij over onvoldoende middelen om deze taak uit te voeren. Uit het regelmatige toezicht op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen is ook gebleken dat verbeteringen noodzakelijk zijn in een beperkt aantal geïnspecteerde lidstaten. Het proces voor het verhelpen van vastgestelde tekortkomingen was grotendeels toereikend en alle lidstaten beschikten over sancties.

3. EERSTE INSPECTIES VAN LUCHTHAVENS

In 2013 zijn 26 eerste inspecties van luchthavens uitgevoerd, drie meer dan in 2012, hetgeen hoofdzakelijk is toe te schrijven aan het feit dat meer vrachtinspecties zijn verricht en een aantal kleinere luchthavens zijn geïnspecteerd; voor deze twee soorten inspecties zijn minder inspecteurs nodig. Alle hoofdstukken werden behandeld (hoewel niet tijdens elke inspectie). Het totale percentage kernmaatregelen die in overeenstemming werden bevonden, was in 2013 ongeveer gelijk aan dat van de voorgaande jaren, namelijk 80 %.

De tekortkomingen die werden vastgesteld op het gebied van traditionele maatregelen¹ werden, zoals in het verleden, voornamelijk veroorzaakt door menselijke factoren. Deze hadden vooral betrekking op de kwaliteit van de beveiligingsonderzoeken van personeel en op bepaalde eisen voor de beveiliging van vracht. Het blijft met name een uitdaging om een hoog niveau te handhaven bij het fouilleren van personeel. Wat vracht betreft, hadden de meeste gevallen van niet-naleving betrekking op de verplichting om altijd de meest adequate methode van beveiligingsonderzoek toe te passen, rekening houdende met de aard van de zending. Deze menselijke factoren kunnen worden verbeterd door opleiding en toezicht.

Bovendien waren bepaalde aanvullende maatregelen van het wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 nog niet voldoende ten uitvoer gelegd op de luchthavens die in 2013 zijn geïnspecteerd. De gevallen van niet-naleving hadden onder meer betrekking op de methoden en normen voor beveiligingscontroles van risicovracht en -post en op luchthavenbenodigdheden, vluchtbenodigdheden en opleiding. Bepaalde voorschriften op het gebied van de beveiliging van luchtvaartuigen vereisen ook dat aandacht wordt besteed aan de nationale kwaliteitscontrole. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten actief werk maken van de tenuitvoerlegging van deze nieuwe bepalingen. Voorts zijn in 2013 herzieningen van de wetgeving voorbereid om de duidelijkheid en de samenhang op sommige van deze terreinen te verbeteren. Deze zullen naar verwachting in de loop van 2014 worden goedgekeurd. Door deze herzieningen zouden de nalevingsniveaus aanzienlijk moeten verbeteren.

4. FOLLOW-UPINSPECTIES

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie² behoort het tot de gewone taken van de Commissie om een beperkt aantal follow-upinspecties uit te voeren. Er wordt een bezoek gepland wanneer ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens de eerste inspectie, maar ook op willekeurige basis, teneinde de nauwkeurigheid van de nationale activiteiten inzake rapportering en toezicht op de naleving te controleren. In 2013 zijn vijf van dergelijke inspecties uitgevoerd; meestal kwamen ze tot de conclusie dat de vastgestelde tekortkomingen op passende wijze waren rechtgezet.

5. BEOORDELINGEN

In de loop van het jaar is een beoordeling van een Kroatische luchthaven uitgevoerd, voorafgaand aan de toetreding van Kroatië tot de EU. Er is ook een beoordeling van een Amerikaanse luchthaven uitgevoerd in het kader van de werkafspraken (Working Arrangement) met de VS.

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

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

Voorts zijn beoordelingen uitgevoerd van één Canadese luchthaven en van geselecteerde luchthavens in Groenland, op de Faeröer, Guernsey, Jersey en het eiland Man, in het kader van een geplande opname van bepaalde luchthavens in die landen³ in het "One Stop Security"-systeem van de Unie.

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

Een inspectiedossier wordt pas gesloten wanneer de Commissie ervan overtuigd is dat passende corrigerende maatregelen zijn genomen. In 2013 zijn 45 dossiers (32 luchthavens en 13 bevoegde autoriteiten) gesloten. In totaal stonden 9 dossiers over bevoegde autoriteiten en 20 over luchthavens nog steeds open aan het einde van het jaar.

Als de tekortkomingen die in een luchthaven zijn vastgesteld zo ernstig worden geacht dat ze een bedreiging vormen voor het algemene niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, zal de Commissie artikel 15 van Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie toepassen. Dit betekent dat alle andere bevoegde autoriteiten in kennis worden gesteld van de situatie en dat aanvullende maatregelen moeten worden overwogen met betrekking tot vluchten van of naar de luchthaven in kwestie. In 2013 moesten geen "artikel 15"-gevallen worden ingeleid.

De andere mogelijke handhavingsmaatregel, met name in de meest ernstige gevallen of in gevallen waarin de tekortkoming langdurig aanhoudt of zich opnieuw voordoet, is het openen van een inbreukprocedure. In 2013 is één inbreukprocedure ingeleid naar aanleiding van de inspectie van een nationale autoriteit. De betrokken lidstaat beschikte over onvoldoende auditeurs om periodiek toezicht te houden op de naleving en had de Commissie niet in kennis gesteld van alternatieve beveiligingsmaatregelen op kleine luchthavens die afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen. Deze zaak was eind 2013 nog steeds lopende.

7. EIGEN EVALUATIES VAN DE LIDSTATEN

Krachtens punt 18.1 van bijlage II bij Verordening (EU) nr. 300/2008, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie⁴, moeten de lidstaten jaarlijks vóór eind maart bij de Commissie een rapport indienen over de resultaten van hun nationaal toezicht op de naleving in de periode januari-december van het voorgaande jaar. De rapporten van de lidstaten voor de periode januari-december 2012 werden allemaal op tijd ingediend en volgden allemaal het model van de Commissie. De belangrijkste tekortkomingen hadden betrekking op het feit dat sommige lidstaten nog steeds niet alle beveiligingsmaatregelen hadden genomen en onvoldoende geheime testen hadden uitgevoerd, en dat er nog marge was om hun follow-upactiviteiten en handhavingsregeling te versterken. Voorts is ook vastgesteld dat de kwaliteit van bekende leveranciers op nationaal niveau onvoldoende werd gecontroleerd.

³ Voor Groenland en de Faeröer zijn deze beoordelingen uitgevoerd in het tweede semester van 2013.

⁴ Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008, PB L 7 van 12.1.2010, blz. 3.

DEEL TWEE

WETGEVING EN AANVULLENDE INSTRUMENTEN

1. WETGEVING

Uit recente incidenten⁵ en permanente risicobeoordeling blijkt dat de burgerluchtvaart nog steeds heeft af te rekenen met nieuwe en inventieve gevaren, die moeten worden afgewend met passende en risicogebaseerde beschermingsmaatregelen. De Commissie en de lidstaten passen daarom de risicobeperkende maatregelen voortdurend aan om een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau te bereiken en tegelijk de nadelige effecten op de activiteiten tot een minimum te beperken.

De nieuwe wetgevingsbesluiten op het gebied van luchtvaartbeveiliging die zijn vastgesteld in 2013 hadden in de eerste plaats tot doel het wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 aan te vullen en verder te verfijnen en in de tweede plaats nieuwe gemeenschappelijke basisnormen vast te stellen met betrekking tot beveiligingsonderzoeken van passagiers, de geleidelijke afschaffing van de beperkingen op vloeistoffen in handbagage, de beveiliging van luchtvracht en de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering in derde landen.

Volgens de nieuwe regels die begin 2013 zijn vastgesteld, mogen beveiligingsonderzoeken van passagiers worden uitgevoerd volgens een nieuwe, innoverende methode waarbij gebruik wordt gemaakt van apparatuur voor de detectie van explosievensporen, in combinatie met draagbare metaaldetectieapparatuur voor het onderzoek van bepaalde delen van passagiers waarvoor fouilleren als inefficiënt en/of ongewenst wordt beschouwd, zoals bepaalde hoofddekseis, gipsverbanden of prothesen.

Wat de beperkingen op het meenemen van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) in handbagage aan boord van een luchtvaartuig betreft, werd in de loop van 2012 duidelijk dat het niet haalbaar zou zijn deze beperkingen tegen de uiterste datum van 29 april 2013 te vervangen door beveiligingsonderzoeken. Dit was voornamelijk te wijten aan operationele problemen met de apparatuur voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken, die geleid zouden hebben tot een aanzienlijk risico op verdere ongemakken voor passagiers. Daarom werd in het eerste kwartaal van 2013 wetgeving vastgesteld om de beveiligingsonderzoeken geleidelijk in te voeren, te beginnen met belastingvrije LAG's en dieetproducten vanaf 31 januari 2014.

In juli 2013 heeft de Commissie aanvullende regels goedgekeurd voor het valideren van de conformiteit van beveiligde toeleveringsketens voor luchtvracht afkomstig van buiten de EU. Deze aanvullende regels maakten deel uit van de inspanningen van de Commissie om de lidstaten en exploitanten te helpen om de uiterste termijn van juli 2014 na te leven. Tegen die datum moeten luchtvaartmaatschappijen die vracht vanaf een buitenlandse luchthaven naar de EU willen vervoeren, hun activiteiten voor de beveiliging van luchtvracht en -post laten valideren om de status van ACC3 (*vervoerder die luchtvracht of -post vanaf een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert*) te verkrijgen of te behouden. In 2013 hebben de lidstaten een netwerk opgericht van erkende EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs die de nodige vaardigheden en achtergrond hebben voor de uitvoering van valideringen.

Een lijst van alle vastgestelde wetgeving is opgenomen in bijlage 2. De besluiten zijn tot stand gekomen tijdens 5 vergaderingen van het regelgevend comité voor de beveiliging van de luchtvaart, 5 vergaderingen van de adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging en een aantal vergaderingen van specifieke werkgroepen, waarbij zowel de lidstaten als het bedrijfsleven waren betrokken.

⁵ De "onderbroekbom" op kerstmis 2009, de bommen op vrachtluchten uit Jemen eind 2010 en de tweede poging tot aanslag met een "onderbroekbom" in 2012.

2. EU-GEGEVENSBANK BETREFFENDE DE BEVEILIGING VAN DE TOELEVERINGSKETEN (UDSCS)

Sinds 1 juni 2010 is de "EG-gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders"⁶ het enige wettelijke primaire instrument dat erkende agenten moeten raadplegen bij het aanvaarden van zendingen van een andere erkende agent of bekende afzender. Sinds 1 februari 2012 is deze gegevensbank bovendien uitgebreid met de lijst van luchtvaartmaatschappijen die vracht en post vanaf luchthavens in derde landen naar de EU mogen vervoeren. In 2013 is deze gegevensbank bij wet uitgebreid met gegevens over entiteiten in de toeleveringsketen voor andere gebieden dan vracht en post en met de lijst van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs die zijn goedgekeurd door de lidstaten. De gegevensbank werd daarom omgedoopt tot "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen"⁷. De gegevensbank wordt beheerd op basis van een kadercontract met de Commissie. Eind 2013 bevatte de gegevensbank ongeveer 16 500 erkende agenten, (op basis van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering gevalideerde) bekende afzenders en ACC3-entiteiten. De contractueel overeengekomen beschikbaarheid van 99,5 % werd steeds gehaald in 2013.

3. INSPECTIES VAN EU-LUCHTHAVENS - HANDBOEKEN

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

Daarom heeft de Commissie twee uitgebreide handboeken opgesteld met gedetailleerde aanwijzingen en richtsnoeren voor de EU-inspecteurs op het terrein. Het ene handboek heeft betrekking op inspecties van luchtvracht, het andere op inspecties van luchthavens. Beide handboeken zijn in maart 2013 herzien om rekening te houden met de laatste wijzigingen van de uitvoeringsbepalingen en om er aanvullende tips en richtsnoeren voor inspecteurs in op te nemen. Om de lidstaten te helpen bij de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen worden deze handboeken ook ter beschikking gesteld van nationale auditeurs.

DEEL DRIE

TESTS, STUDIES EN NIEUWE INITIATIEVEN

1. TESTS

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

In de loop van 2013 zijn tests en evaluaties uitgevoerd in Luxemburg, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Deze hadden betrekking op het gebruik van simulatiekamers voor de detectie van explosieversporen (vracht en post), metaaldetectoren voor de analyse van schoenen, het

⁶ Het gebruik van deze gegevensbank, die door de Commissie is opgezet, is krachtens Verordening (EG) nr. 185/2010 en Besluit C(2010) 774 verplicht voor alle actoren in de toeleveringsketen.

⁷ Verordening (EU) nr. 1116/2013 van de Commissie 6 november 2013 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 299 van 9.11.2013, blz. 1.

gebruik van apparatuur van de nieuwe generatie waarbij handbagage kan worden onderzocht zonder laptops, zware elektrische apparaten en vloeistoffen uit te pakken en het gecombineerde gebruik van draagbare metaaldetectoren en explosievensporendetectie voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van passagiers in specifieke gevallen.

2. STUDIES EN VERSLAGEN

Einde november 2013 ontving de Commissie het eindverslag van een studie over passagiersdifferentiatie, met als titel "Agenda voor de toekomst — screening van passagiers en handbagage". Deze studie is uitgevoerd door het adviesbureau Leigh Fisher, dat daarvoor een contract had gesloten met de Commissie. De studie was voornamelijk gericht op verschillende aspecten van passagiersdifferentiatie, zoals op de concepten van bekende reizigers, terreurlijsten, risicoprofielen en real-timebeoordelingen van luchthavens. In de studie worden deze begrippen geanalyseerd in termen van operationele haalbaarheid, mechanismen voor de uitwisseling van gegevens, juridische uitdagingen, gegevensbescherming en privacy en kosten/baten. Hoewel in de studie geen enkele aanbeveling wordt gedaan over de te volgen koers, werd toch de aandacht gevestigd op de vele problemen bij de toepassing van - om het even welk type - op identiteit gebaseerde passagiersdifferentiatie in Europa.

3. NIEUWE INITIATIEVEN

Een van de belangrijkste lopende regelgevingsdossiers op het gebied van luchtvaartbeveiliging is de wijziging van de EU-wetgeving inzake de beperkingen op het meenemen van vloeistoffen, gels en spuitbussen (LAG's). Al jaren wordt gestreefd naar de opheffing van deze beperkingen; de wetgeving is al diverse keren herzien. Een gedetailleerde studie uit 2012 kwam tot de conclusie dat het niet haalbaar was om, zoals gepland, vanaf april 2013 alle vloeistoffen aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen omdat de uitrol van de nodige apparatuur op luchthavens in de EU nog niet was begonnen. In juli 2012 heeft de Commissie een verslag over deze conclusies naar het Europees Parlement en de Raad gestuurd en voorstellen gedaan om dit probleem op te lossen.

In reactie hierop heeft het Regelgevend Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart eind 2012 een positief advies uitgebracht over de voorstellen van de Commissie om uiterlijk op 31 januari 2014 te starten met een eerste fase van beveiligingsonderzoeken van LAG's. Deze eerste fase heeft betrekking op beveiligingsonderzoeken van LAG's in manipulatieaantonende tassen en van medicijnen en babyvoeding voor gebruik tijdens de reis. De relevante wetgeving is in maart 2013 goedgekeurd.

Begin 2013 heeft de Commissie aan de lidstaten modellen verstrekt aan de hand waarvan zij verslag konden uitbrengen over de stand van uitvoering van de vloeistoffenwetgeving. Hieruit bleek dat de nieuwe termijn van 31 januari 2014 nog steeds haalbaar was, hoewel sommige lidstaten vertragingen hebben gemeld bij het plaatsen van bestellingen voor de nodige apparatuur. Om de communicatie met de passagiers te verbeteren, heeft de Commissie een aankondiging over de invoering van de nieuwe regels opgesteld. Het beveiligingsonderzoek van LAG's is in 2014 volgens plan van start gegaan, waarbij geen ongemakken aan controlepunten voor passagiers werden gemeld.

Om de bescherming tegen op het lichaam aangebrachte explosieven te verbeteren, zijn in de tweede helft van 2013 verdere wijzigingen van de uitvoeringshandelingen van Verordening (EG) nr. 300/2008 voorbereid. Deze voorstellen hebben gediend om het gebruik van speciale middelen of methoden voor het opsporen van explosieven tijdens beveiligingsonderzoeken van passagiers te

versterken, zoals het gebruik van apparatuur voor de detectie van explosievensporen. De verscherpte regels zijn begin 2014 vastgesteld en worden uiterlijk op 1 september 2015 van kracht.

Overeenkomstig de bevoegdheid die haar is verleend in het EU-actieplan voor de beveiliging van luchtvracht⁸ heeft de Commissie haar optreden op dit gebied uitgebreid door het regelgevingskader vast te stellen voor vracht en post die vanuit derde landen naar de Unie worden vervoerd en door een regeling voor EU-luchtvaartbeveiligingsvalideringen vast te stellen die ook van toepassing is op luchthavens van herkomst buiten de Europese Unie. De eerste fase daarvan is in werking getreden op 1 februari 2012.

Sindsdien moeten luchtvaartmaatschappijen die vracht en post van op luchthavens in derde landen naar de Unie willen vervoeren, worden aangewezen als "ACC3"⁹ door de bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat. Om het bijbehorende registratie- en overlegmechanisme te harmoniseren en te vergemakkelijken voor de lidstaten en de Commissie zijn in het laatste kwartaal van 2012 nieuwe functies met betrekking tot ACC3 toegevoegd aan de (omgedoopte) "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen".

Luchtvaartmaatschappijen die vracht en post naar de Unie wensen te vervoer na 1 juli 2014 moeten vóór die datum door een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur worden gevalideerd om opnieuw te worden aangewezen als ACC3. Andere entiteiten moeten eveneens worden gevalideerd in het kader van een EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering als zij deel willen uitmaken van de desbetreffende beveiligde toeleveringsketen van het derde land.

Daartoe zijn midden 2013 gedetailleerde checklists vastgesteld voor de validering van de desbetreffende beveiligde toeleveringsketen in derde landen, als een laatste voorbereidende stap op het gebied van de wetgeving.

Om een gezonde en geharmoniseerde start van de bijbehorende valideringsactiviteiten te ondersteunen, heeft de Commissie in de tweede helft van 2013 verscheidene werkvergaderingen georganiseerd met de lidstaten, belanghebbenden en EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.

Voorts is ook intensief samengewerkt met de douaneautoriteiten met het oog op de harmonisering tussen de regeling inzake geautoriseerde marktdeelnemers en de regeling voor luchtvaartbeveiligingsvalideringen voor erkende agenten en bekende afzenders van vracht en post. Het doel hiervan is te voorkomen dat marktdeelnemers twee keer moeten worden gevalideerd, ondanks het feit dat hun kernactiviteiten binnen deze twee regelgevingskaders elkaar grotendeels overlappen, en tegelijk mogelijke achterpoortjes op te sporen die de beveiliging van luchtvracht verzwakken en maatregelen te nemen om deze te sluiten. De bijbehorende wijzigingen in de EU-wetteksten op het gebied van douane en luchtvaartbeveiliging zullen naar verwachting begin 2014 worden vastgesteld.

Bovendien werd overeengekomen met de douaneautoriteiten samen te werken aan een studie over zogenaamde "voorafgaande vrachtinformatie (PRECISE)"; deze studie heeft betrekking op expediteurs en traditionele luchtvaartmaatschappijen met vrachtactiviteiten en is gebaseerd op een model dat samen met de koerierdienstensector is ontwikkeld.

⁸ Document 16271/1/10, Rev 1, beperkt toegankelijk, Raad van de Europese Unie.

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

DEEL VIER

OVERLEG MET INTERNATIONALE INSTANTIES EN DERDE LANDEN

1. ALGEMEEN

De Commissie werkt nauw samen met internationale instanties en belangrijke partners uit derde landen en is regelmatig vertegenwoordigd op internationale bijeenkomsten, waar zij meestal het standpunt van de EU coördineert en vaak presentaties geeft of documenten indient. Voor zover van toepassing worden ook gesprekken gehouden met individuele derde landen over lokale kwesties of kwesties van gezamenlijk belang. Door dergelijke contacten blijft de EU op de hoogte, kan zij goede praktijken verspreiden en kan zij de mondiale besluitvorming beïnvloeden.

2. INTERNATIONALE ORGANEN

De Commissie neemt deel aan de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO. Tijdens de vergadering van 2013 (8-12 april 2013) zijn vier papers gepresenteerd over de standpunten van de EU (twee met informatie over de herziening van de EU-regels voor vloeistoffen en vracht, één over eventuele internationale regels voor de beveiliging van luchtvracht en één over het meten van de doeltreffendheid van de capaciteitsopbouw). Deze papers zijn positief onthaald.

De EU en de ICAO hebben een memorandum van samenwerking tot vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking gesloten¹⁰. In het memorandum van samenwerking wordt luchtvaartbeveiliging genoemd als een van de gebieden waarop samenwerking tussen de partijen tot stand zal worden gebracht en dat zal worden uitgewerkt in een specifieke bijlage over luchtvaartbeveiliging bij het memorandum. In maart 2013 heeft het Gemengd Comité EU-ICAO in het kader van het memorandum van samenwerking het besluit¹¹ genomen deze bijlage vast te stellen, die nu een integrerend deel uitmaakt van het memorandum; het comité levert daardoor een bijdrage tot de verbetering van de beveiliging van de internationale luchtvaart en de samenwerking, onder meer door het uitwisselen van relevante beveiligingsinformatie, het detacheren van deskundigen en het financieren van specifieke beveiligingsmaatregelen.

De Commissie heeft inspanningen geleverd om informatie te verstrekken over de EU-luchtvaartbeveiligingsvalidering op het gebied van luchtvracht en -post die naar de Unie worden vervoerd. Zij deed dit door deel te nemen aan en een actieve rol te spelen op diverse internationale fora, ook in het kader van de ICAO en andere internationale en regionale organisaties.

De Commissie neemt ook regelmatig deel aan vergaderingen van het ECAC Security Forum en de aanverwante taakgroepen. De conclusies van deze groepen vormden de basis voor besprekingen tijdens de vergaderingen van het regelgevend comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en de bijbehorende werkgroepen. In het kader van een samenwerkingsovereenkomst van eind 2012 is vertrouwelijke informatie over de beveiliging van de luchtvaart uitgewisseld tussen de ECAC en de Commissie.

Eind 2013 is een aanvullend memorandum van overeenstemming ondertekend tussen de Commissie en de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA, die toezicht houdt op de naleving van de voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging in IJsland, Liechtenstein en Noorwegen. In dit kader zijn de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA en de Commissie begonnen met de uitwisseling van hun respectieve verslagen over gesloten inspecties.

¹⁰ PB L 232 van 9.9.2011, blz. 2, en PB L 121 van 8.5.2012, blz. 16.

¹¹ PB L 172 van 25.6.2013, blz. 49.

Ten slotte is een interface tot stand gebracht tussen het IT-platform van Eurocontrol en de eerder in dit verslag vermelde "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen". Deze interface maakt het mogelijk een waarschuwingssysteem op te zetten om lidstaten tijdig te waarschuwen wanneer vliegtuigen aankomen uit luchthavens in derde landen waar de luchtvaartmaatschappij niet is aangewezen als ACC3.

3. DERDE LANDEN

De Commissie heeft op diverse fora actief gesprekken gevoerd met de Verenigde Staten over luchtvaartbeveiligingskwesaties, met name in de EU-VS-groep "samenwerking op het gebied van de beveiliging van vervoer" (Transportation Security Cooperation Group, TSCG). De TSCG heeft tot doel de samenwerking te bevorderen op een aantal gebieden van wederzijds belang en te garanderen dat de "one-stop security"-regelingen¹² blijven werken en dat de respectieve regelingen van de EU en de VS inzake luchtvracht en -post wederzijds worden erkend.

De Commissie is ook een aantal keren tussenbeide gekomen wanneer lidstaten hun bezorgdheid hebben geuit over verzoeken aan hun luchtvaartmaatschappijen om aanvullende veiligheidsmaatregelen toe te passen met betrekking tot vluchten naar bepaalde derde landen. De Commissie en de lidstaten hebben samengewerkt om ervoor te zorgen dat bij de tenuitvoerlegging van deze maatregelen rekening wordt gehouden met de bestaande EU-maatregelen inzake luchtvaartbeveiliging, teneinde de operationele gevolgen te beperken. Een voorbeeld is het systeem voor de afgifte van urgente wijzigingen dat gebruikt wordt door de VS; in 2013 moesten luchtvaartmaatschappijen op basis van dit systeem op korte termijn en zonder voorafgaand overleg extra maatregelen treffen, vaak met aanzienlijke operationele problemen tot gevolg.

De Commissie heeft ook nauw samengewerkt met Canada om een "one-stop security"-overeenkomst te sluiten voor vluchten tussen de EU en Canada. Hiertoe werd informatie over de vereisten voor de beveiliging van de burgerluchtvaart uitgewisseld en werd een beoordeling van een Canadese luchthaven uitgevoerd door de Commissie.

CONCLUSIE

Het beveiligingsniveau in de EU is nog steeds hoog. Uit de inspecties van de Commissie blijkt dat het niveau van naleving van de kernbepalingen van de regelgeving stabiel is gebleven. Wat basismaatregelen betreft, doen de tekortkomingen zich voor op het gebied van beveiligingsonderzoeken van personeelsleden en vracht, die meestal voortvloeien uit menselijke factoren. Verdere gevallen van niet-naleving van de maatregelen die recentelijk zijn goedgekeurd onder het wettelijk kader van Verordening (EG) nr. 300/2008 hadden betrekking op beveiligingscontroles van risicovracht en -post en van luchthaven-/vluchtbenodigdheden, en op opleiding. De door de Commissie aanbevolen corrigerende maatregelen werden in het algemeen goed opgevolgd, maar de bevindingen van de inspecteurs wijzen niettemin op het belang van een robuuste EU-inspectieregeling en passende kwaliteitsborging op het niveau van de lidstaten. De Commissie zet haar inspanningen voort om te garanderen dat alle juridische eisen volledig en correct worden nageleefd; indien nodig leidt zij inbreukprocedures in.

Op wetgevend vlak zijn in 2013 verdere gedetailleerde uitvoeringsbepalingen vastgesteld om te garanderen dat het kader dat is opgezet bij Verordening (EG) nr. 300/2008 wordt toegepast op een wijze die geharmoniseerd is en die bestaande en in ontwikkeling zijnde risico's beperkt.

¹² Van toepassing vanaf 1.4.2011 voor luchtvaartuigen, passagiers en hun handbagage en ruimbagage die aankomen uit de VS – Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 286 van 4.11.2010, blz. 1.