



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 12.6.2002
COM(2002) 327 definitief

2001/0234 (COD)

ADVIES VAN DE COMMISSIE

**overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag
over de amendementen van het Europees Parlement
op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het
voorstel voor een**

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de
burgerluchtvaart**

**HOUDENDE WIJZIGING VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE
overeenkomstig artikel 250, lid 2 van het EG-verdrag**

ADVIES VAN DE COMMISSIE

**overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag
over de amendementen van het Europees Parlement
op het gemeenschappelijk standpunt van de Raad inzake het
voorstel voor een**

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de
burgerluchtvaart**

Artikel 251, lid 2, onder c), van het EG-Verdrag bepaalt dat de Commissie advies uitbrengt over de amendementen die door het Europees Parlement in tweede lezing zijn voorgesteld.

Hieronder brengt de Commissie advies uit over de door het Parlement voorgestelde amendementen.

1. ACHTERGROND

- a) Op 11 oktober 2001 heeft de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement haar voorstel voor een verordening (COM(2001) 575 - 2001/0234(COD) van 10 oktober 2001)¹ doen toekomen.
- b) Op 28 november 2001 heeft het Economisch en Sociaal Comité advies uitgebracht².
- c) Op 29 november 2001 heeft het Parlement in eerste lezing zijn advies³ uitgebracht met een aantal amendementen op het voorstel van de Commissie.
- d) Op 28 januari 2002 heeft de Raad zijn gemeenschappelijk standpunt⁴ aangenomen.
- e) Het gemeenschappelijk standpunt en de mededeling van de Commissie naar aanleiding daarvan⁵ zijn op 6 februari 2002 aan het Parlement toegezonden.
- f) Op 14 mei 2002 heeft het Europees Parlement gestemd (tweede lezing) en het gemeenschappelijk standpunt met 32 amendement goedgekeurd.

¹ PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 221.

² PB C 48 van 21.2.2002, blz. 70.

³ PB C 51E van 26.2.2002, blz. 221.

⁴ PB C 113 E van 14.5.2002, blz. 17.

⁵ SEC(2002) 65 van 30.1.2002.

2. DOEL VAN DE VOORGESTELDE VERORDENING

Na de terroristische aanslagen in New York en Washington op 11 september 2001 waren de autoriteiten in de EU unaniem van mening dat de EU dringend besluiten moest nemen om een antwoord te vinden op deze nieuwe uitdagingen.

Het doel van het voorstel van de Commissie is gemeenschappelijke regels vast te stellen om terroristische aanslagen en ongeoorloofde acties tegen de burgerluchtvaart op zowel internationale als binnenlandse vluchten te voorkomen.

Dit voorstel is gebaseerd op beveiligingsmaatregelen die worden beschreven in Restricted Document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC - European Civil Aviation Conference). ECAC Document 30 is gebaseerd op gemeenschappelijke normen op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart en wel bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago), waarin internationale normen worden vastgesteld en praktijkregels worden aanbevolen. Door deze regels in het gemeenschapsrecht op te nemen, kunnen deze op effectieve en geharmoniseerde wijze worden toegepast, bijvoorbeeld wat permanente controle betreft.

Het voorstel bevat de volgende essentiële elementen:

- de essentiële beveiligingsmaatregelen van ECAC Document 30 worden verplicht gesteld; een regelgevend comité van vertegenwoordigers van de lidstaten zal gedetailleerdere technische normen opstellen;
- de lidstaten zullen nationale programma's voor de veiligheid van de burgerluchtvaart aannemen (inclusief de invoering van beveiligingsmaatregelen, het opstellen van een nationaal programma voor kwaliteitscontrole, de goedkeuring van en het toezicht op de beveiligingsprogramma's van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en de uitvoering van een nationaal opleidingsprogramma op beveiligingsgebied);
- de verantwoordelijke instantie in elke lidstaat zal controlemechanismes invoeren en de Commissie zal een inspectieorgaan opzetten.

3. ADVIES VAN DE COMMISSIE INZAKE DE AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Het Europees Parlement heeft in tweede lezing 32 amendementen op het gemeenschappelijk voorstel van de Raad aangenomen. Deze voorstellen hebben hoofdzakelijk betrekking op het gedeelte van het voorstel dat de Raad bij het vaststellen van zijn gemeenschappelijk standpunt had herzien.

Van deze 32 amendementen kan de Commissie er 12 aanvaarden en bovendien nog eens vier in beginsel aanvaarden, maar met wijzigingen van redactionele aard. De overige 16 amendementen werden onaanvaardbaar geacht.

3.1 Door de Commissie aanvaarde amendementen

De amendementen 16, 19, 21-26, 28, 29, 32 en 33 zijn bedoeld om de voorschriften inzake de veiligheid van de luchtvaart aan te scherpen of de tekst van de verordening te verbeteren zonder daarin materiële veranderingen aan te brengen; deze amendementen worden dan ook wenselijk geacht.

Amendement 16 (bijlage 2.3 (a)) schrijft voor dat alle personeelsleden systematisch een beveiligingsonderzoek moeten ondergaan wanneer zij om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones betreden (100% screening). De Commissie is het ermee eens dat voor personeelsleden geen lagere eisen dienen te worden gesteld aan het beveiligingsonderzoek dan voor passagiers.

Amendement 19 (bijlage 3.1) suggereert dat de inhoud van het hoofdstuk dat betrekking heeft op het doorzoeken en controleren van vliegtuigen volledig in de titel moet worden weergegeven.

Amendement 21 (bijlage 3.2, punt 4) is bedoeld om een beperking weg te nemen die in het gemeenschappelijk standpunt van de Raad is ingevoerd met betrekking tot de beveiliging van geparkeerde vliegtuigen.

Amendementen 22, 24 en 25 (bijlage 4.1, punt 1(b), 5.3, punt 1(c) en 5.3, punt 1(d)) bevatten verschillende redactionele verbeteringen van de bijlage in verband met het beveiligingsonderzoek van passagiers en de bescherming van ruimbagage.

Amendement 23 (bijlage 4.2) schrijft voor dat de risicobeoordeling wordt uitgevoerd door de bevoegde instanties.

Amendement 26 (bijlage 6.2 (b)) schrijft voor dat de verplichtingen van de erkende agent die is belast met de beveiligingsmaatregelen voor vracht, koerier en expresstukken worden vastgesteld door de bevoegde instanties.

Amendement 28 (bijlage 8.3, punt 1(a) en (b) (nieuw)) verbetert de beveiliging van post en materieel van de luchtvaartmaatschappij.

Amendement 29 (bijlage 9.2, punt 1) preciseert dat hoofdstuk 9 geen betrekking heeft op schoonmaakbehoeften.

Amendement 32 en 33 (bijlage 13.1.1 (a) (i) en 13.1.2 (a)) leveren geen probleem op wat betreft de verandering van de tekst inzake metaaldetectieapparatuur.

3.2 Amendementen die, met redactionele wijzigingen, in beginsel aanvaardbaar zijn

De amendementen 8, 14, 15 en 18 worden ook wenselijk geacht, mits redactionele wijzigingen worden aangebracht.

Amendement 8 (art. 7, lid 3) dat onaangekondigde luchthaveninspecties voorschrijft, is in beginsel aanvaardbaar. De bedoeling is dat de luchthavens niet van tevoren op de hoogte zijn van inspecties. Anderzijds wenst de Commissie dat luchthavens met medeweten van en in samenwerking met de nationale regelgevende instanties worden geïnspecteerd op dezelfde wijze als de inspecties die worden uitgevoerd door de diensten voor concurrentie of landbouw van de Commissie. Daarom wordt de volgende tekst gesuggereerd: "Inspecties van luchthavens worden niet van tevoren aangekondigd. De Commissie stelt de betrokken lidstaten van tevoren tijdig in kennis van geplande inspecties".

Amendementen 14, 15 en 18 (bijlage 2.2.2, 2.2.3 en 2.4 (c)) die de totale verantwoordelijkheid voor het toezicht op alle terminalzones die toegankelijk zijn voor het publiek, voor de controle op de toegang tot openbare zones in de nabijheid van zones waar vliegtuigbewegingen plaatsvinden en de omheining van de buitenrand en de zones die grenzen aan om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bij de lidstaten leggen, zijn

in beginsel aanvaardbaar, aangezien autoriteiten van de lidstaten nu al volledig verantwoordelijk zijn voor het functioneren van maatregelen ter beveiliging van de luchtvaart. De bijlage is niet bedoeld om de afzonderlijke verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de verschillende beveiligingsmaatregelen vast te leggen, maar om aan te geven welke beveiligingsmaatregelen door de lidstaten zouden moeten worden getroffen.

3.3 Niet door de Commissie aanvaarde amendementen

De amendementen 1-5, 7, 9, 10-13, 17, 20, 27, 30 en 31 zwakken de verordening af of verruimen het toepassingsgebied.

De amendementen 1-4, 7, 9, 10 en 12 betreffen de financiering van bijkomende beveiligingsmaatregelen.

De Commissie begrijpt de politieke doelstelling van deze amendementen en herinnert eraan dat zij in haar mededeling van 10 oktober 2001 over de economische gevolgen van terroristische aanslagen heeft verklaard dat zij bereid was zich welwillend op te stellen ten aanzien van overheidsfinanciering ter compensatie van de kosten van bijkomende beveiligingsmaatregelen waarover luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zich uiteraard zorgen maken. Zoals de Commissie in haar mededeling van 30 januari 2002 over het gemeenschappelijk standpunt van de Raad echter aangaf, houden deze bepalingen niet rechtstreeks verband met de doelstelling de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. In deze verordening dienen dan ook enkel de verplichtingen van de lidstaten te worden vastgesteld en niet de mogelijke regels voor de financiering van die maatregelen. Zelfs wanneer het mogelijk zou zijn om in deze verordening regels vast te stellen voor bijkomende financiering, zou dat bovendien nog niet betekenen dat kan worden voorbijgegaan aan de basisvoorschriften van de EU inzake staatssteun, die ook voor de financiering van de beveiliging van de luchtvaart nog steeds van toepassing zouden zijn.

De Commissie is bereid de financiering vanuit een ruimer perspectief in overweging te nemen. Daarbij kan aandacht worden geschonken aan de noodzaak van meer harmonisatie op het gebied van de financiering van uitgaven ter beveiliging van de luchtvaart, waardoor concurrentievervalsing wordt vermeden. Zo nodig kan zij nadat diepgaande studies zijn verricht met een wetgevingsvoorstel komen. Een dergelijke maatregel dient echter op zichzelf te staan en geen deel uit te maken van deze verordening. De doelstellingen van deze werkzaamheden kunnen eventueel in een interinstitutionele verklaring worden vastgelegd.

Amendement 5 (art. 4, lid 1) kan niet worden aanvaard. Een verwijzing naar de aanbevelingen van Document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) houdt het risico in dat de Gemeenschap verwijst naar een document dat zonder haar instemming kan worden gewijzigd.

Amendement 11 (art. 9bis (nieuw)) zou in strijd zijn met de toepassingswetgeving die op deze verordening wordt gebaseerd en waarin deze kwestie wordt behandeld. Bovendien is de verwijzing naar de ECAC overbodig, aangezien deze geen mandaat heeft om wetgeving op te stellen.

Amendement 13 (art. 12) is misplaatst. De lidstaten hebben zich er via de ECAC reeds toe verbonden om vóór eind 2002 een betere beveiliging te realiseren. Dit amendement, dat een inwerkingtreding per 31 december 2003 behelst, zou een volledig verkeerd signaal afgeven.

Amendement 20 (bijlage 3.1). Het gevolg van dit amendement is dat de beveiligingsmaatregelen worden afgezwakt.

Amendement 27 (bijlage 8.3 (a)) kan niet worden aanvaard. Goederen die met passagiersvliegtuigen worden verzonden moeten waar mogelijk altijd aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

Amendementen 30 en 31 (bijlage 12.3 inleidende formule en laatste alinea) betreffen de totale verantwoordelijkheid van de lidstaten voor de beveiliging van luchthavens. Het is evenwel niet aanvaardbaar dat beveiligingstraining alleen voor bepaalde luchthavenmedewerkers van toepassing zou zijn. Alle personeelsleden dienen betrokken te zijn bij de handhaving van hoge beveiligingsniveaus.

4. CONCLUSIE

Overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag wijzigt de Commissie haar voorstel zoals hierboven uiteengezet.