



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 20.9.2007  
COM(2007) 542 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,  
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN  
DE REGIO'S**

**TWEEDE VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN VERORDENING (EG) nr.  
2320/2002 INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART**

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,  
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN  
DE REGIO'S**

**TWEEDE VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN VERORDENING (EG) nr.  
2320/2002 INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART**

**1. INLEIDING**

Het luchtvervoer blijft gebukt gaan onder een reële terroristische dreiging. De vrijdelde aanslagen in het Verenigd Koninkrijk in augustus 2006, waarbij getracht werd verschillende vliegtuigen in volle vlucht op te blazen met vloeibare springstoffen die in handbagage werden meegevoerd, tonen aan welke gevaren een verslapping van de beveiliging van de luchtvaart in de Europese Unie zou inhouden. De goede toepassing van de maatregelen die de Unie bij Verordening (EG) nr. 2320/2002<sup>1</sup> heeft vastgesteld, blijft dan ook een essentieel streefdoel.

De Commissie heeft in september 2005 een eerste verslag opgesteld over de toepassing van Verordening (EG) nr. 2320/2002<sup>2</sup>; dit verslag had betrekking op de periode februari 2004-juni 2005. Dit tweede verslag heeft betrekking op de periode juli 2005-december 2006, en is vooral gebaseerd op de conclusies van een vijftigtal nieuwe inspecties die de Commissie heeft uitgevoerd. In dit verslag wordt een uitgebreide balans opgemaakt van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Europese Unie, vier jaar na de inwerkingtreding van de Europese regelgeving.

Dit verslag bevestigt met name dat het gemiddelde niveau van de beveiliging op de luchthavens in de Unie aanzienlijk is verbeterd dankzij de tenuitvoerlegging van communautaire regelgeving. Luchtreizigers genieten nu een hoog niveau van beveiliging. Het EU-systeem is in staat gebleken gemeenschappelijke regels vast te stellen en te ontwikkelen, die de hinderlijke verschillen tussen beveiligingsregels in de lidstaten tot een minimum hebben beperkt en het reizen hebben vergemakkelijkt.

**LESSEN DIE MOETEN WORDEN GETROKKEN UIT DE INSPECTIES DIE DE COMMISSIE IN  
2005/2006 HEEFT UITGEVOERD**

Sinds februari 2004 (begin van de inspecties) heeft de Commissie 89 inspecties uitgevoerd; 47 daarvan waren zogenaamde nieuwe inspecties, die tussen juli 2005 en december 2006 zijn uitgevoerd in de EU 25 en Zwitserland<sup>3</sup> (zie bijlage 1). Alle lidstaten zijn tot nu toe twee tot

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart. PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

<sup>2</sup> COM(2005) 428 van 22 september 2005. Eerste verslag over de toepassing van Verordening 2320/2002 inzake beveiliging van de burgerluchtvaart.

<sup>3</sup> De Commissie is bevoegd om in Zwitserland inspecties uit te voeren krachtens een bilaterale overeenkomst tussen de EU en Zwitserland. De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA heeft ook 11 inspecties uitgevoerd in Noorwegen en IJsland. Deze inspecties zijn vergelijkbaar met die van de Commissie.

vijf keer geïnspecteerd, zowel op het niveau van de nationale autoriteit die bevoegd is voor de beveiliging van de burgerluchtvaart als op het niveau van de luchthavens<sup>4</sup>.

## 2.1. Inspecties van de bevoegde nationale autoriteiten

Het is nu mogelijk een uitgebreide balans op te maken van de manier waarop de lidstaten hun verplichtingen inzake kwaliteitscontrole nakomen. De nationale autoriteiten van de tien nieuwe lidstaten, die ten tijde van het eerste verslag nog niet waren geïnspecteerd, zijn nu wel geïnspecteerd<sup>5</sup>. De in 2005 getrokken conclusies kunnen worden bevestigd: de eisen van de verordening zijn voldoende omgezet, maar de nationale kwaliteitscontrole gebeurt niet efficiënt genoeg.

### 2.1.1. Omzetting van de in de verordening vastgestelde eisen in nationale regelgeving

De inspecties van de nationale autoriteiten die bevoegd zijn voor de beveiliging van de burgerluchtvaart hebben tot doel na te gaan of de eisen van de communautaire regelgeving goed zijn omgezet in nationale wetgeving, d.w.z. of het nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart<sup>6</sup>, het nationaal programma voor kwaliteitscontrole<sup>7</sup>, de programma's voor beveiliging van de luchthavens en de luchtvervoerders<sup>8</sup> en het nationaal opleidingsprogramma<sup>9</sup> voldoen aan de Europese regelgeving. Uit deze inspecties kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- de nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, waarvan sommige bepalingen al moesten worden aangepast, moeten regelmatig in overeenstemming worden gebracht met de nieuwe communautaire eisen die worden vastgesteld in de amendementen van Verordening 622/2003;
- vanuit juridisch oogpunt is de inhoud van de nationale programma's voor kwaliteitscontrole over het algemeen in overeenstemming met de communautaire eisen;
- de meeste lidstaten hebben de eisen met betrekking tot de gemeenschappelijke methode voor nationale controles (onverwachte controle of niet, diversiteit van de controles, classificatie van de resultaten) omgezet;
- de validering van de programma's voor de beveiliging van luchthavens gebeurt op bevredigende wijze; de meeste programma's die door inspecteurs van de Commissie zijn onderzocht, zijn na de inwerkingtreding van de Europese regelgeving herzien;
- de programma's voor de beveiliging van luchtvaartmaatschappijen worden op ongelijke wijze toegepast in de lidstaten; meestal wordt prioriteit verleend aan de maatschappijen met een licentie van de betrokken staat zelf;

---

<sup>4</sup> Bulgarije en Roemenië, die op 1 januari 2007 tot de EU zijn toegetreden, worden in 2007 voor het eerst geïnspecteerd.

<sup>5</sup> De bevoegde nationale autoriteit van Luxemburg is niet geïnspecteerd omdat Luxemburg geen nationaal programma voor kwaliteitscontrole heeft; om deze reden is een inbreukprocedure ingeleid tegen Luxemburg.

<sup>6</sup> Artikel 5, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

<sup>7</sup> Artikel 5, lid 3, en artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2320/2002 en Verordening (EG) nr. 1217/2003 van de Commissie van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart, PB L 169 van 8.7.2003, blz. 44.

<sup>8</sup> Artikel 5, lid 4, van Verordening nr. 2320/2002.

<sup>9</sup> Artikel 5, lid 5, van Verordening nr. 2320/2002.

- de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van de nationale beveiligingsopleidingsprogramma's zijn over het algemeen bevredigend.

### 2.1.2. *Efficiëntie van de nationale kwaliteitscontrole*

Uit inspecties is echter gebleken dat de operationele tenuitvoerlegging van de nationale kwaliteitsprogramma's talrijke en vaak ernstige tekortkomingen vertoont; op dit ogenblik kan in een tiental lidstaten worden gesproken van structurele inefficiëntie van de nationale kwaliteitscontrole.

- In tal van lidstaten gebeuren de audits niet regelmatig en niet uitgebreid genoeg om de uitdaging van de beveiliging op het terrein te kunnen aangaan, om de exploitanten te stimuleren de procedures volledig toe te passen en om een objectief en volledig beeld te schetsen van de situatie op nationaal niveau. Bepaalde nationale autoriteiten maken geen gebruik van hun bevoegdheid om afwisseling te brengen in de auditmethoden (beveiligingsaudits, inspecties, tests, follow-upacties).
- Veel lidstaten beschikken over onvoldoende nationale inspecteurs om hun taken op het gebied van kwaliteitscontrole met een voldoende hoge frequentie uit te voeren<sup>10</sup>; veel inspecteurs moeten bijvoorbeeld een groot gedeelte van hun werktijd aan andere taken besteden, met name regelgevende taken. Dit heeft directe negatieve gevolgen voor het niveau van overeenstemming, het aantal en het toepassingsgebied van de audits. Bovendien bestaat het risico dat de auditoren slechts over beperkte ervaring beschikken.
- De prestaties op het gebied van rectificatie, d.w.z. de snelheid waarmee geëist wordt dat de vastgestelde tekortkomingen worden verholpen, lopen sterk uiteen. In de overgrote meerderheid van de lidstaten wordt te weinig vastberaden gebruik gemaakt van de uitvoeringsbevoegdheden die aan de bevoegde autoriteit zijn verleend. In sommige lidstaten worden alleen in uitzonderlijke gevallen sancties getroffen; zelfs wanneer de tekortkomingen niet worden verholpen, worden soms geen sancties getroffen. Deze zwakte is natuurlijk mede een gevolg van het tekort aan follow-upinspecties op het terrein.

Deze vaststelling heeft vanzelfsprekend gevolgen voor het niveau van overeenstemming dat de Commissie vaststelt tijdens de inspecties die zij uitvoert in luchthavens.

## 2.2. **Inspecties van de luchthavens**

### 2.2.1. *Een representatieve steekproef*

Sinds februari 2004 heeft de Commissie 65 inspecties in luchthavens uitgevoerd, in alle lidstaten en in Zwitserland. Deze inspecties hebben plaatsgevonden in 49 verschillende luchthavens, wat overeenkomt met een kleine 10% van de ongeveer 500 Europese luchthavens met commerciële luchtverkeer. In 16 gevallen is ook een follow-upinspectie uitgevoerd om na te gaan of de tijdens de eerste inspectie vastgestelde tekortkomingen waren verholpen. In de periode juli 2005-december 2006 zijn 36 nieuwe luchthaveninspecties uitgevoerd (vooral op luchthavens die een cruciale rol spelen in het luchthavensysteem van de geïnspecteerde lidstaten), waarvan 13 follow-upinspecties. Deze steekproef, hoe beperkt ook, ligt toch in de lijn van de doelstelling van Verordening (EG) nr. 2320/2002, namelijk een communautaire kwaliteitscontrole uitoefenen in de lidstaten.

---

<sup>10</sup> Op dit ogenblik beschikken de bevoegde nationale autoriteiten van de EU 25 over ongeveer 350 nationale inspecteurs (voltijds en deeltijds) voor de beveiliging van de luchtvaart.

Om deze kwaliteitscontroles uit te voeren beschikt de Commissie over een tiental voltijdse inspecteurs en kan zij ook een beroep doen op nationale auditeurs<sup>11</sup> die tijdelijk ter beschikking worden gesteld.

### 2.2.2. *Overzicht van de vastgestelde tekortkomingen*

De resultaten van de 23 nieuwe eerste inspecties die sinds juli 2005 zijn uitgevoerd, bevestigen in grote lijnen het eerste verslag van de Commissie. Over het algemeen is het beveiligingsniveau in de Europese Unie hoog. Dit komt omdat de Europese regelgeving op diverse gebieden strenger en gedetailleerder is dan de internationale regelgeving die in het kader van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is vastgesteld<sup>12</sup>. Het beveiligingsniveau in de EU is echter niet uniform; er bestaan aanzienlijke verschillen tussen luchthavens, wat betekent dat Europa het risico van een aanslag niet helemaal kan uitsluiten. De basisbeginselen, zoals het beveiligingsonderzoek van alle passagiers, hun handbagage en de ruimbagage, worden goed toegepast.

De in 2006 uitgevoerde inspecties bevestigen eveneens dat de positieve tendens zich voortzet: in het algemeen zijn de gevallen van niet-overeenstemming met 21% gedaald en is hun ernst met 17% afgenomen in vergelijking met 2004<sup>13</sup>. Er zijn echter nog steeds maatregelen die niet overeenkomstig de Europese regelgeving worden toegepast en er worden ook nog regelmatig tekortkomingen vastgesteld, waardoor de algemene kwaliteit van de beveiligingsmaatregelen in het gedrang komt. We moeten dus niet zozeer meer doen, maar wel beter.

- Met betrekking tot de essentiële procedures voor toegangscontrole, bescherming van luchtvaartuigen, beveiligingsonderzoek van passagiers en beveiliging van ruimbagage worden terugkerende tekortkomingen van lage of gemiddelde ernst vastgesteld.
- Vaak doen zich ernstiger gevallen van niet-overeenstemming met de Europese regelgeving voor op het gebied van het beveiligingsonderzoek van het personeel, het doorzoeken van luchtvaartuigen en het beveiligingsonderzoek van handbagage en vracht. Zo gebeurt het dat in een en dezelfde luchthaven verschillende methoden voor het beveiligingsonderzoek van het personeel en van de passagiers worden toegepast. Het personeel wordt daarbij soepeler behandeld, waardoor verboden artikelen niet systematisch worden opgespoord.
- Uit de tijdens de inspecties uitgevoerde tests is gebleken dat er behoefte is aan technische harmonisering van de beveiligingsuitrusting. De vaststelling van twee verordeningen (zie punt 3.1) vormt een eerste stap in die richting.
- Ten slotte is gebleken dat bepaalde exploitanten de bepalingen van de regelgeving onnauwkeurig vinden. Ook op dit punt is aanvullende regelgeving vastgesteld (zie punt 3.2).

Er zijn verschillende redenen voor deze tekortkomingen: de menselijke factor ligt duidelijk aan de bron van talrijke gevallen van niet-overeenstemming, bijvoorbeeld als het gaat om het niet-ontdekken van verboden artikelen bij het scannen van cabinebagage. Daarom moeten

---

<sup>11</sup> Op basis van artikel 5 van Verordening (EG) nr. 1217/2003 komen nu ongeveer 70 nationale auditeurs in aanmerking om op tijdelijke basis deel te nemen aan inspecties van de Commissie. In de periode juli 2005-december 2006 hebben 58 nationale controleurs deelgenomen aan eerste inspecties; in de periode februari 2004-juni 2005 waren dat er 32.

<sup>12</sup> Bijlage 17 bij het Verdrag van Montreal.

<sup>13</sup> In deze statistieken is rekening gehouden met de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2320/2002 uiteengezette beveiligingsdomeinen.

blijvende inspanningen worden gedaan op het vlak van toezicht, opleiding en bewustmaking van de terroristische dreiging. Veel tekortkomingen vloeien ook voort uit het feit dat de verschillende beveiligingscontroles op zeer korte tijd moeten worden uitgevoerd en uit de hoge omloopsnelheid van luchtvaartuigen, wat een zeer belangrijke exploitatievereiste is. De tekortkomingen kunnen ook worden verklaard door het tekort of zelfs het volledige gebrek aan nationale kwaliteitscontroles sinds de inwerkingtreding van de Europese regelgeving. Een efficiënte kwaliteitscontrole is echter onmogelijk zonder verificatie op het terrein.

### *2.2.3. Ernst van de tekortkomingen en toepassing van artikel 15 van Verordening 1486/2003*

De ernst van de vastgestelde tekortkomingen mag niet worden onderschat: bij negen op de tien eerste inspecties worden nog steeds ernstige tekortkomingen ontdekt, die zware gevolgen kunnen hebben voor de beveiligingsketen. Rekening houdend met het beginsel van één beveiligingscontrole, dat aan de basis ligt van de toepassing van Verordening 2320/2002, hebben dergelijke tekortkomingen vaak een directe negatieve impact op de beveiliging van andere luchthavens van de Unie.

Daarom eist de Commissie, overeenkomstig de regelgeving<sup>14</sup>, dat de lidstaten onmiddellijk corrigerende maatregelen nemen als de ernst van de tekortkomingen dit vereist. Als dit niet gebeurt, moeten alle andere lidstaten compenserende maatregelen nemen op hun luchthavens, wat vaak erg duur is. Sinds 2004 heeft de Commissie 17 keer artikel 15 van Verordening (EG) nr. 1486/2003 toegepast, waarvan slechts vier keer tijdens de periode waarop het tweede verslag betrekking heeft. Uit deze ontwikkeling blijkt dat de lidstaten sneller bereid zijn de ergste tekortkomingen zo snel mogelijk na de vaststelling te verhelpen. Dit is een zeer belangrijke stap in de goede richting.

### *2.2.4. Follow-upinspecties en verhelping van tekortkomingen*

Zoals reeds aangegeven in het verslag van 2005, stelt de Commissie verheugd vast dat de lidstaten haar inspectieverslagen gunstig onthalen. Om na te gaan of de tijdens de inspecties vastgestelde gevallen van niet-overeenstemming worden verholpen (de laatste fase van de inspecties), heeft de Commissie in de 18 maanden waarop dit verslag betrekking heeft 13 follow-upinspecties uitgevoerd in 13 verschillende lidstaten. Uit deze inspecties kan het volgende worden geconcludeerd:

- wat het verhelpen van de tekortkomingen betreft, blijven de lidstaten ernstig in gebreke: wanneer een lidstaat meedeelt dat de door de Commissie gevraagde corrigerende maatregelen zijn uitgevoerd en dat nationale verificatieaudits hebben plaatsgevonden, is vaak slechts een gedeelte van de ernstige tekortkomingen ook daadwerkelijk afdoende verholpen;
- de beveiligingsmaatregelen die het moeilijkst zijn te corrigeren, hebben vaak betrekking op het beveiligingsonderzoek van het personeel en op de beveiliging van de luchtvaartuigen;

---

<sup>14</sup> In artikel 15 van Verordening (EG) nr. 1486/2003 van de Commissie van 22 augustus 2003 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart is als volgt bepaald: "indien tijdens een inspectie een ernstige tekortkoming wordt vastgesteld die wordt geacht een aanzienlijke uitwerking op het algehele niveau van beveiliging van de burgerluchtvaart in de Gemeenschap te hebben, stelt de Commissie de bevoegde autoriteiten daarvan onmiddellijk in kennis", PB L 213 van 23.8.2003, blz. 3.

- gemiddeld duurt het vrij lang alvorens de corrigerende maatregelen worden uitgevoerd, namelijk iets meer dan een jaar. Ook op dit punt bestaan er grote verschillen, die vaak een aanwijzing zijn van het dynamisme van de bevoegde nationale autoriteiten en van de betrokken exploitanten.

Als de tekortkomingen niet op bevredigende wijze worden verholpen (niveau van overeenstemming is te laag, corrigerende maatregelen nemen te veel tijd in beslag) is het aangewezen dat de Commissie, na alle andere middelen te hebben aangewend, een inbreukprocedure tegen de betrokken lidstaat inleidt. In 2005 en 2006 heeft de Commissie twee keer haar toevlucht moeten nemen tot een dergelijke procedure, waardoor de bevoegde nationale autoriteit in kwestie gedwongen wordt gebruik te maken van de uitvoeringsbevoegdheden die haar krachtens het nationale kwaliteitscontroleprogramma zijn verleend<sup>15</sup>.

### **3. ONTWIKKELING VAN DE REGELGEVING IN 2006**

In artikel 4, lid 2, van Verordening 2320/2002<sup>16</sup> is bepaald dat de Commissie de nodige maatregelen voor de uitvoering en de technische aanpassing van de in de bijlage bij die verordening vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen vaststelt, overeenkomstig de in artikel 5 van Besluit 1999/468/EG<sup>17</sup> vastgestelde comitéprocedure (procedure regelgevend comité). De Commissie wordt bijgestaan door een krachtens artikel 9 van Verordening 2320/2002 opgericht comité van vertegenwoordigers van de lidstaten. Deze procedure maakt het mogelijk snel maatregelen te treffen, als en wanneer dit nodig is.

Dit comité is tussen juli 2005 en december 2006 twaalf keer bijeengekomen om de Commissie bij te staan bij het voorbereiden van regelgeving inzake luchtvaartbeveiliging. In de loop van 2006 heeft het comité gunstig advies uitgebracht over de vaststelling van zes uitvoeringsverordeningen door de Commissie. In het kader van de goedkeuringsprocedure is het Europees Parlement op de hoogte gebracht, zoals vereist bij artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad<sup>18</sup>.

#### **3.1. Normen voor alle belangrijke types beveiligingsuitrusting**

In het kader van de lopende werkzaamheden om in Verordening 622/2003 prestatienormen op te nemen voor alle belangrijke types beveiligingsuitrusting die in luchthavens in de EU worden gebruikt, heeft de Commissie twee verordeningen vastgesteld. De eisen van deze verordeningen garanderen dat er basisnormen bestaan voor elk type beveiligingsuitrusting dat in de EU wordt gebruikt en dragen bij tot een verbetering van de resultaten van de tijdens inspecties uitgevoerde tests.

- In Verordening (EG) nr. 1448/2006 van de Commissie<sup>19</sup>, die op 30 september 2006 is vastgesteld en op 20 oktober 2006 van kracht is geworden, zijn prestatienormen vastgesteld voor explosievendetectiesystemen (EDS) die in communautaire luchthavens worden gebruikt.

---

<sup>15</sup> Inbreukprocedures zijn ingeleid tegen Luxemburg en Finland.

<sup>16</sup> PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

<sup>17</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>18</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>19</sup> PB L 271 van 30.9.2006, blz. 31.

- In Verordening (EG) nr. 1862/2006 van de Commissie<sup>20</sup>, die op 15 december 2006 is vastgesteld en op 5 januari 2007 van kracht is geworden, zijn prestatienormen vastgesteld voor metaaldetectiepoorten die in communautaire luchthavens worden gebruikt.

### **3.2. Door inspecties van de Commissie aan het licht gebrachte hiaten in de bestaande regelgeving**

De resultaten van inspecties van de Commissie, waaruit bleek dat de bestaande wetgeving tekortkomingen of zwaktes vertoont, hebben mede aanleiding gegeven tot twee verordeningen. Uit de feedback van inspecteurs van de Commissie en de door de Commissie uitgevoerde analyse van de inspectieresultaten blijkt dat er in een aantal gevallen behoefte is aan nauwkeuriger voorschriften.

- In Verordening (EG) nr. 240/2006 van de Commissie<sup>21</sup>, die op 10 februari 2006 is goedgekeurd en op 3 maart 2006 van kracht is geworden, zijn de beveiligingsprocedures voor voertuigen die zich in "om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens" begeven, nauwkeuriger vastgelegd;
- Bij Verordening (EG) nr. 831/2006 van de Commissie<sup>22</sup>, die op 2 juni 2006 is vastgesteld en op 1 januari 2007 van kracht is geworden, zijn de regels betreffende de beveiliging van luchtvracht beter geharmoniseerd.

### **3.3. Technologische ontwikkelingen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart**

Technologische ontwikkelingen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart mogen niet worden gehinderd door communautaire juridische eisen. De luchtvaartsector gaf de aanzet voor een regelgevende oplossing en kreeg de volledige steun van de Commissie en de lidstaten. Verordening (EG) nr. 65/2006 van de Commissie<sup>23</sup> verleent de lidstaten toestemming om, onder bepaalde voorwaarden, af te wijken van de in de regelgeving vastgelegde technische normen teneinde nieuwe technologieën te kunnen testen. Dergelijke tests mogen gedurende hoogstens 30 maanden worden uitgevoerd. Daarna moet worden beslist of de nieuwe technologie al dan niet in de communautaire regelgeving wordt opgenomen als een aanvaarde beveiligingsmethode.

### **3.4. Risico van vloeibare explosieven**

De aanleiding voor Verordening (EG) nr. 1546/2006<sup>24</sup>, die door de Commissie is vastgesteld op 4 oktober 2006 en van kracht is geworden op 6 november 2006, waren de gebeurtenissen van 10 augustus 2006 in het Verenigd Koninkrijk. Op die datum ontdekte de Britse staatsveiligheid een terroristisch plan om verscheidene vliegtuigen in volle vlucht op te blazen met vloeibare explosieven die waren vervaardigd op basis van vrij verkrijgbare chemicaliën.

De diensten van de Commissie hebben vervolgens overleg gepleegd met toonaangevende technische en wetenschappelijke deskundigen op het gebied van luchtvaartbeveiliging om na te gaan hoe deze bedreiging het best kan worden afgewend. De Commissie heeft de lidstaten, verenigingen die de belangen van de luchthavens vertegenwoordigen,

---

<sup>20</sup> PB L 358 van 16.12.2006, blz. 36.

<sup>21</sup> PB L 40 van 11.2.2006, blz. 3.

<sup>22</sup> PB L 150 van 3.6.2006, blz. 4.

<sup>23</sup> PB L 11 van 17.1.2006, blz. 4.

<sup>24</sup> PB L 286 van 17.10.2006, blz. 6.



luchtvaartmaatschappijen en detailhandelaars op luchthavens geraadpleegd om te garanderen dat het effect van eventuele nieuwe regels op het luchtverkeer in de Gemeenschap zoveel mogelijk beperkt zou blijven. Wat vooral aanleiding gaf tot bezorgdheid was het feit dat in de handel geen betrouwbare apparatuur/technologie beschikbaar is die snel en accuraat kan nagaan of een afgesloten recipiënt vloeibare explosieven bevat. De bovengenoemde verordening, die voorschrijft dat passagiers recipiënten van hoogstens 100 ml vloeistof aan boord mogen meenemen en dat die recipiënten in één hersluitbare plastic zak van hoogstens 1 liter moeten verpakt zijn, moet om de zes maanden worden herzien in het licht van de technische ontwikkelingen, de gevolgen voor de exploitatie van de luchthavens en de impact op de passagiers.

Tot de voorbereidende technische werkzaamheden die de Commissie heeft ondernomen, behoren ook het opzetten van een gegevensbank van bekende verzenders, het gebruik van snuffelhonden en het ontwikkelen van het concept van bonafide reiziger ("trusted traveller").

#### **4. AANDACHTSPUNTEN VOOR DE TOEKOMST**

In 2007 moeten diverse pistes worden gevolgd:

- Acties met betrekking tot de prestaties van het kwaliteitscontrolesysteem van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten.

De kwaliteitscontrole door de lidstaten is tot nu toe de zwakke schakel in het algemene systeem voor beveiliging van de burgerluchtvaart. De versterking van deze controle zal dus een hefboomeffect hebben. Het is van essentieel belang dat de lidstaten kwaliteitscontroleacties uitvoeren die aan de communautaire eisen beantwoorden en dat ze de lessen die daaruit kunnen worden getrokken in alle luchthavens verspreiden. Dit betekent ook dat de nodige inspecteurs ter beschikking moeten worden gesteld en dat de autoriteiten adequaat gebruik moeten maken van hun uitvoeringsbevoegdheden. Een andere mogelijke maatregel is de samenwerking tussen lidstaten op het gebied van audits aan te moedigen, zodat een regelmatige beoordeling kan worden opgesteld van exploitanten die in de hele EU actief zijn. De Commissie van haar kant gaat voort met het uitvoeren van haar inspecties en zal, indien nodig, inbreukprocedures inleiden.

- Acties met betrekking tot de verbetering van het bestaande regelgevingskader.

Om de complementariteit van de communautaire en nationale kwaliteitscontroles te versterken, moeten de Verordeningen (EG) nrs. 1486/2003 en 1217/2003 worden herzien. De voorschriften voor het uitvoeren van nationale audits en het verhelpen van tekortkomingen en de eisen die garanderen dat de kwaliteitscontrole aangepast is aan het nationaal luchthavensysteem, moeten preciezer worden omschreven.

Gezien de belangrijke invloed van de menselijke factor op de kwaliteit van de beveiligingscontroles, bestudeert de Commissie ook voorstellen ter verbetering van de opleidingseisen voor beveiligingspersoneel.

Ten slotte is de Commissie voornemens Verordening (EG) nr. 622/2003 op regelmatige basis verder te ontwikkelen, zodat de beveiligingseisen kunnen worden herzien wanneer zich technische ontwikkelingen voordoen of wanneer er behoefte is aan grotere precisie op communautair niveau.

In het algemeen is de Commissie van plan om, op basis van operationele ervaring en bijgewerkte risicobeoordelingen, regelmatig opnieuw na te gaan of er nog steeds behoefte is aan regelgevende voorschriften op het gebied van luchtvaartbeveiliging. Door de opeenvolgende incidenten in de afgelopen jaren moesten noodmaatregelen worden genomen om de onmiddellijke dreiging af te wenden. Hierdoor kwamen de beschikbare middelen voor beveiligingscontrole en de operationele eisen op het niveau van de luchthavens onder grote druk te staan. Het is echter duidelijk dat de huidige eisen alleen kunnen worden herzien of ingetrokken als het voorstel van de Commissie voor een nieuwe, vereenvoudigde en flexibele kaderverordening wordt goedgekeurd. De goedkeuringsprocedure voor dit voorstel is momenteel aan de gang.

De exploitatie kan aanzienlijk worden vergemakkelijkt als het concept van één beveiligingscontrole, dat momenteel in de EU wordt toegepast, wordt uitgebreid tot gelijkgestemde derde landen die even hoge beveiligingsnormen toepassen. De Commissie werkt hieraan en verwacht de eerste resultaten na de goedkeuring van de nieuwe kaderverordening.

**BIJLAGE 1. Inspecties van de Commissie per lidstaat, tot 31/12/2006**

Lidstaten	Aantal inspecties 2004 - 06/2005 (incl. follow-upinspecties)	Aantal inspecties 07/2005 - 12/2006 (incl. follow-upinspecties)	TOTAAL aantal inspecties 2004/2006 (incl. follow-upinspecties)
België	2	1	3
Tsjechië	1	1	2
Denemarken	2	2	4
Duitsland	3	3	6
Estland	-	2	2
Griekenland	3	3	6
Spanje	3	1	4
Frankrijk	3	3	6
Ierland	2	2	4
Italië	2	3	5
Cyprus	1	2	3
Letland	1	2	3
Litouwen	1	2	3
Luxemburg	2	-	2
Hongarije	1	1	2
Malta	1	1	2
Nederland	2	1	3
Oostenrijk	3	2	5
Polen	1	3	4
Portugal	2	1	3
Slovenië	1	2	3
Slowakije	-	2	2
Finland	1	3	4
Zweden	2	1	3
Verenigd Koninkrijk	2	2	4
Zwitserland	-	1	1
<b>TOTAAL:</b>	<b>42*</b>	<b>47*</b>	<b>89</b>

\* exclusief de twee technische evaluaties in Bulgarije en Roemenië, die hebben plaatsgevonden in het kader van de voorbereiding van de toetreding van deze landen tot de Europese Unie op 1 januari 2007.