



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.8.2007
COM(2007) 475 definitief

2005/0191 (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
betreffende gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de
burgerluchtvaart

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
betreffende gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de
burgerluchtvaart

houdende wijziging van het voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2,
van het EG-Verdrag

1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 251, lid 2, derde alinea, onder c), van het EG-Verdrag moet de Commissie advies uitbrengen over de door het Europees Parlement in tweede lezing voorgestelde amendementen. De Commissie geeft hieronder haar advies over de door het Parlement goedgekeurde amendementen.

2. Chronologisch overzicht

Indiening van het voorstel bij het EP en de Raad (document COM(2005) 0429 def. – C6-0290/2005 - 2005/0191(COD)):	22.09.2005
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	20.04.2006
Advies van het Europees Parlement in eerste lezing:	15.06.2006
Vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad:	11.12.2006
Advies van het Europees Parlement in tweede lezing:	25.04.2007

3. Doel van het voorstel van de commissie

Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart is van kracht sinds januari 2003. Uit de ervaring die is opgedaan tijdens de inspecties van de Commissie en de dagelijkse toepassing van de verordening door de lidstaten blijkt dat de snelle omzetting van een reeks niet-bindende aanbevelingen van de lidstaten in nationale wetgeving, ten gevolge van de snelle uitwerking en vaststelling van de verordening naar aanleiding van de gebeurtenissen van 11 september 2001 heeft geleid tot een aantal tenuitvoerleggingsproblemen.

De Commissie heeft daarom een herziening van deze verordening voorgesteld teneinde de juridische eisen te verduidelijken, vereenvoudigen en harmoniseren met als doel de algemene beveiliging van de burgerluchtvaart te verbeteren. In het nieuwe kader mogen alleen de basisbeginselen worden vastgelegd van wat moet worden gedaan om de burgerluchtvaart te

beschermen tegen wederrechtelijke daden. De technische en procedurele kwesties, waarin wordt bepaald hoe deze doelen moeten worden bereikt, moeten in uitvoeringsbesluiten worden vastgelegd.

4. Advies van de Commissie over de amendementen van het Europees Parlement

De Commissie kan de meeste door het Europees Parlement in tweede lezing aangenomen amendementen geheel, gedeeltelijk of in beginsel aanvaarden. De door de Commissie aanvaarde amendementen bevestigen het oorspronkelijke Commissievoorstel, houden beperkte wijzigingen van de formulering in die de inhoud van het voorstel niet in negatieve zin beïnvloeden, voegen rapporteringsverplichtingen toe en voeren een zeer welgekomen extra bepaling in betreffende de samenwerking met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

De Commissie kan de volgende amendementen geheel aanvaarden (eventueel in een gewijzigde formulering): amendement 1, 4, 5, 9, 11, 14, 16, 18, 19, 24, 27, 28, 30, 35, 40, 41, 42, 43, 45, 48, 50, 52, 53, 55, 58, 59, 61, 64, 65, 69, 71, 76, 80, 83, 91 en 93. Zij aanvaardt in beginsel de amendementen 12, 17, 20, 23, 25, 26, 38, 46, 49, 56, 68, 92, 94 en 96 en gedeeltelijk de amendementen 6, 7, 13, 15, 29, 34, 51, 54, 70 en 72. De amendementen 2, 3, 8, 10, 21, 22, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 44, 47, 57, 60, 62, 63, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 95 en 97 moeten worden verworpen.

Door de Commissie in beginsel aanvaarde amendementen:

Amendement 12 over de instelling van een solidariteitsmechanisme op grond waarvan bijstand kan worden verleend na terroristische handelingen, houdt een nieuw begrip in dat uitsluitend in de preambule wordt gebruikt. De Commissie erkent het belang van deze kwestie, hoewel dit een probleem is waarvan de gevolgen de transportsector overschrijden.

Amendement 17 ter toevoeging van de definitie "luchthaven" is niet strikt noodzakelijk in deze verordening, maar kan in beginsel door de Commissie worden aanvaard.

Amendement 20 tot wijziging van de definitie van "afgebakende zone" is niet echt noodzakelijk aangezien alle zones aan de luchtzijde van luchthavens niet toegankelijk zijn voor het algemene publiek. Om dit te verduidelijken ware het beter geweest de term "luchtzijde" toe te voegen vóór de term "zone".

Amendement 23 tot wijziging van de definitie van "post" is aanvaardbaar maar er moet worden verduidelijkt dat "bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij" van de definitie wordt uitgesloten.

De **amendementen 25 en 26** tot wijziging van de definitie van "bekende afzender" en "vaste afzender" zijn in overeenstemming met het oorspronkelijke Commissievoorstel. Ter verduidelijking van de tekst ware het echter nuttig om "voor eigen rekening" toe te voegen. Het zou bovendien nuttig zijn om in amendement 26 de formulering "of post op een luchtvaartuig dat exclusief voor postvervoer is bestemd" te gebruiken aangezien dit meer in overeenstemming is met de rest van de verordening.

Amendement 38 heeft betrekking op de transparantie waarbij aan de overheid wordt opgelegd kosten in verband met beveiliging aan de passagier kenbaar te maken. Hoewel dit

niet strikt relevant is voor de verordening, kan dit worden beschouwd als een middel om grotere transparantie voor de burger te bereiken.

Amendement 46 inzake samenwerking met de ICAO wordt positief onthaald, maar dit aspect moet worden toegevoegd via een afzonderlijk artikel aangezien artikel 6 uitsluitend betrekking heeft op derde landen, terwijl de ICAO geen derde land is.

Amendement 49 inzake beveiligingsprogramma's is eigenlijk overbodig, maar kan worden aanvaard.

Amendement 56 inzake de erkenning van beveiligingsprogramma's van communautaire luchtvaartmaatschappijen is aanvaardbaar, maar de formulering moet worden gewijzigd om ook rekening te houden met eventuele lokale eisen.

Amendement 68 inzake de toepassingsdatum hangt af van de datum waarop de verordening wordt vastgesteld.

Amendement 92 inzake het beginsel dat aan boord van een luchtvaartuig gedragen wapens aan veiligheidsvoorwaarden moeten voldoen, is aanvaardbaar maar de formulering kan worden verbeterd.

Amendement 94 inzake de duidelijke afbakening van de verantwoordelijkheden in het geval van wederrechtelijke handelingen kan worden aanvaard.

Amendement 96 inzake uitrusting voor beveiligingsonderzoeken is uitsluitend aanvaardbaar wanneer het woord "goedgekeurd" wordt vervangen door "vastgesteld" aangezien nog geen voor de gehele EU geldend goedkeuringssysteem is ingevoerd.

Door de Commissie gedeeltelijk aanvaarde amendementen:

Amendement 6, dat enkele vrij kleine formuleringwijzigingen behelst, kan worden aanvaard, maar de formulering "het nieuwe besluit" i.p.v. "deze verordening" is niet aanvaardbaar.

Amendement 7 is aanvaardbaar, maar niet de formulering "het nieuwe besluit" i.p.v. "deze verordening".

Amendement 13 beperkt de versie van bijlage 17 tot de bestaande versie. Hoewel dit zo stond in het oorspronkelijke Commissievoorstel, heeft de Commissie het argument van de Raad aanvaard teneinde deze bevoegdheid te behouden ook wanneer er nieuwe versies komen. Hetzelfde argument geldt voor **amendement 15** wat de verwijzing betreft naar het Verdrag van Chicago.

Amendement 29 inzake "meereizende beveiligingsagenten" moet zowel betrekking hebben op beveiligingsagenten van lidstaten als van derde landen; de "lid" in lidstaat wordt dus geschrapt.

De **amendementen 34 en 51**, waarbij de mogelijkheid wordt geschrapt om een urgentieprocedure te gebruiken voor de vaststelling van tenuitvoerleggingsmaatregelen via de comitologieprocedure, kunnen niet worden aanvaard.

Amendement 54 inzake de beveiligingsprogramma's van luchtvaartmaatschappijen moet verwijzen, zowel naar de wettelijke EU-verplichtingen als naar de vereisten van de nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, niet uitsluitend naar die laatste. Krachten het oorspronkelijke voorstel berusten op luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en andere entiteiten soortgelijke verplichtingen, wat zou veranderen met dit amendement.

Amendement 70, waarbij "personen" wordt gewijzigd in "alle personeelsleden", moet worden verworpen aangezien het anders niet mogelijk wordt aan personen die geen personeelsleden zijn een identificatiekaart uit te reiken die hen onbegeleide toegang geeft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones *zonder* dat zij met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen.

Amendement 72, waarbij het woord "post" wordt geschrapt, resulteert in een gebrek aan samenhang in het deel van de tekst met betrekking tot vracht en post.

Door de Commissie verworpen amendementen:

Amendement 2, waarbij "deze verordening" wordt gewijzigd tot "het nieuwe besluit", is niet aanvaardbaar aangezien het besluit binnen een paar jaar niet langer nieuw is.

De **amendementen 3, 31, 39 en 44** inzake de financiering van de beveiligingskosten hebben ten doel de lidstaten ertoe te verplichten een deel van de kosten van de luchtvaartveiligheid te dragen, meer bepaald dat deel van de door de lidstaten opgelegde beveiligingsmaatregelen dat verder gaat dan de EU-verordening (de 'strengere maatregelen' die overeenkomstig artikel 5 van de verordening zijn toegestaan). Hoewel de Commissie enigszins kan meegaan met de onderliggende redenering, meent zij dat deze kwestie niet in deze verordening, die betrekking heeft op technische normen, moet worden behandeld.

Krachtens de **amendementen 8 en 60** inzake EASA moet het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart beveiligingsinspecties uitvoeren. Het is niet passend om via een dergelijk amendement de werkingssfeer van het EASA aanmerkelijk uit te breiden waardoor het verantwoordelijkheden met betrekking tot de beveiliging zou krijgen.

Met de **amendementen 10, 67, 77, 78, 79 en 81** inzake overeenkomsten met derde landen wordt beoogd de doelstelling van "one-stop security" voor vluchten tussen de Gemeenschap en derde landen dichterbij te brengen. Hoewel de bedoeling van deze amendementen goed is, hebben zij tot gevolg dat de verwezenlijking van die opdracht moeilijker wordt en niet, zoals bedoeld, gemakkelijker. Aangezien de regels voor transferpassagiers en transferbagage moeten worden toegepast in de communautaire luchthavens, komen er als zodanig geen extraterritoriale elementen bij te pas zodat er dus geen behoefte bestaat aan overeenkomsten. Het moet mogelijk zijn de beveiligingsnormen van derde landen te erkennen via de comitologieprocedure.

De **amendementen 21 en 32** inzake achtergrondcontroles hebben tot doel de regels betreffende achtergrondcontroles van luchthavenpersoneel en bemanningsleden te harmoniseren. Dit gaat verder dan het toepassingsgebied van deze wetgeving aangezien dat de betrokkenheid van de nationale inlichtingendiensten zou vergen (subsidiariteit).

Amendement 22 inzake transitpassagiers kan niet worden aanvaard aangezien passagiers die vertrekken op eenzelfde vliegtuig, maar met een gewijzigd vluchtnummer, dan buiten het toepassingsgebied van de verordening zouden vallen.

Bij **amendement 33** wordt een 'sunset-clausule' ingevoerd krachtens welke alle toepassingswetgeving na zes maanden opnieuw moet worden geëvalueerd en aangenomen. Dit leidt tot rechtsonzekerheid aangezien er dan geen stabiliteit meer is qua toe te passen maatregelen, wat het meest in het nadeel zou spelen van de sector zelf.

Bij **amendement 36** wordt een risico-, effect- en kostenbeoordeling ingevoerd. Hoewel de vaststelling van normen en van een algemeen beleid zullen worden onderworpen aan een risico- en effectenanalyse, gaat het niet aan dit te doen voor de afzonderlijke maatregelen en procedures. Voorts zal de adviesgroep van belanghebbenden (het door de Commissie aanvaarde amendement 65) een forum bieden voor een gedetailleerde evaluatie van de uitvoeringsmaatregelen en procedures

Amendement 37 heeft ten doel een 'opt-out'-mogelijkheid in te voeren waarbij lidstaten kunnen afwijken van maatregelen die zij onevenredig achten. Daarmee wordt het hele concept van geharmoniseerde basisnormen voor luchtvaartbeveiliging binnen de Gemeenschap op de helling gezet, en wordt teruggegaan naar de oude situatie van ongecoördineerde reeksen nationale regels.

Overeenkomstig **amendement 47** moet de Commissie een derde land raadplegen alvorens een antwoord aan dat derde land op te stellen; dit is niet-passend voor een EG-verordening.

Amendement 57, dat het toepassingsgebied beperkt tot erkende agenten, kan niet worden aanvaard aangezien de regel voor meer dan uitsluitend erkende agenten moet gelden.

Amendement 62, dat inhoudt dat iedere Europese luchthaven die onder deze verordening valt, binnen ten minste vier jaar na de inwerkingtreding van deze verordening eenmaal wordt geïnspecteerd, is onrealistisch. Dit zou inhouden, hetzij dat de Commissie jaarlijks 200 inspecties uitvoert, hetzij integendeel dat de Commissie de lidstaten verplicht tot een vierjarencyclus voor de inspectie van hun luchthavens, wat dan weer onvoldoende frequent is.

Amendement 63 heeft ten doel het aantal bepalingen waarnaar wordt verwezen te beperken. Voor alle maatregelen en procedures die gevoelige beveiligingsinformatie bevatten moet het echter mogelijk zijn deze als "gerubriceerde EU-gegevens" te beschouwen.

Amendement 66 zegt hetzelfde als het reeds door de Commissie aanvaarde amendement 64.

De **amendementen 73, 75, 86 en 90** zijn van een niveau van gedetailleerdheid dat moet worden voorbehouden voor de uitvoeringswetgeving.

Amendement 74 herhaalt regels, aangezien deze kwestie reeds is behandeld in punt 4.1.3, onder b), van de bijlage.

Met **amendement 82** inzake de identificatie van ruimbagage als 'begeleid' of 'onbegeleid' wordt teruggekeerd naar het oorspronkelijke Commissievoorstel; dit moest echter worden gewijzigd omdat er een inconsistentie was met bijlage 17 van de ICAO-regels (richtsnoeren).

De **amendementen 84, 85, 87, 88 en 89**, waarbij het woord "post" wordt geschrapt, resulteren in een gebrek aan samenhang in het deel van de tekst met betrekking tot vracht en post. Wat amendement 85 betreft is de door de Raad voorgestelde tekst bovendien nauwkeuriger.

Amendement 95 inzake de beveiligingsopleiding geldt uitsluitend voor personeel met een luchthaven- of bemanningsidentificatiekaart, die geen van beide worden uitgereikt aan tijdelijke personeelsleden of bezoekers.

Amendement 97 inzake achtergrondcontroles voordat een vliegbrevet kan worden uitgereikt, gaat verder dan het toepassingsgebied van deze verordening.

5. Conclusie

Op grond van artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag wijzigt de Commissie haar voorstel zoals hierboven is aangegeven.