EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 16.4.2019
COM(2019) 183 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

JAARVERSLAG 2017 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 2017

INLEIDING

In 2017 ontstond er opnieuw bezorgdheid over de mondiale dreiging die uitgaat van geïmproviseerde explosieven (IED's) die verborgen worden in elektronische toestellen. De VS en het VK hebben alle elektronische toestellen groter dan een mobiele telefoon verbannen uit de cabine van vluchten die afkomstig zijn van luchthavens in bepaalde landen van het Midden-Oosten en Noord-Afrika. Dankzij de reeds lang bestaande hechte samenwerking tussen de Europese Unie en de VS, die gebaseerd is op de erkenning van elkaars maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart, konden de beveiligingsproblemen worden opgelost met gerichte maatregelen, zonder dat het nodig was dit verbod uit te breiden tot de rest van de wereld, en dus ook tot luchtvaartuigen die afkomstig zijn uit Europa.

Via haar reeds lang bestaande samenwerking met de ICAO en haar CASE-project voor capaciteitsopbouw in Afrika en het Midden-Oosten is de Commissie inspanningen blijven leveren om de beveiliging van de luchtvaart in de hele wereld te verbeteren.

Cyberbeveiliging en de bescherming van de publieke zones van luchthavens genieten nog steeds prioriteit.

Zoals in de voorbije jaren is de Commissie de wetgeving inzake de beveiliging van de luchtvaart blijven verduidelijken, harmoniseren en vereenvoudigen, overeenkomstig de doelstellingen van de EU op het gebied van betere regelgeving.

De voorbereidende werkzaamheden die hebben geleid tot een nieuwe one-stop-security-overeenkomst met Singapore, zijn afgerond. Dit maakt het mogelijk om deze overeenkomst, die voordelen biedt voor zowel passagiers als de luchtvaartsector, begin 2018 formeel vast te stellen.

DEEL ÉÉN

INSPECTIES

1. ALGEMEEN

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 heeft tot doel wederrechtelijke daden tegen burgerluchtvaartuigen te voorkomen teneinde personen en goederen te beschermen.

Op het niveau van de Unie is de toepassing van de regels inzake luchtvaartbeveiliging gebaseerd op een tweelagig systeem van toezicht op de naleving van de regelgeving: inspecties van de Commissie, aangevuld door de beoordeling van de jaarverslagen van de lidstaten over de nationale toezichtsactiviteiten (beveiligingsaudits, inspecties en tests) die door elke lidstaat zijn uitgevoerd.

Bij artikel 15 van Verordening (EG) nr. 300/2008 is de Commissie verplicht inspecties uit te voeren, met inbegrip van inspecties van luchthavens, exploitanten en entiteiten die luchtvaartbeveiligingsnormen toepassen, teneinde toezicht te houden op de toepassing van de verordening door de lidstaten en, voor zover passend, aanbevelingen te doen ter verbetering van de beveiliging van de luchtvaart. 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 beschikte in 2017 over een team van zeven voltijdse luchtvaartbeveiligingsinspecteurs om haar inspectiewerkzaamheden uit te voeren. De inspectiewerkzaamheden worden ondersteund door een pool van bijna honderd nationale auditeurs die door de lidstaten, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn

aangewezen en die een opleiding van de Commissie hebben gevolgd om te mogen deelnemen aan inspecties van de Commissie; Sinds 2016[1] nemen ook inspecteurs van de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA (ESA) en de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) als volwaardige inspecteurs deel aan dit proces; het grote aantal nationale auditeurs die deelnemen aan inspecties van de Commissie zorgt voor een systeem van intercollegiale toetsing en maakt het mogelijk methoden en beste praktijken te verspreiden over de lidstaten. Bijlage 1 bevat een tabel met een overzicht van alle monitoringactiviteiten die de Commissie en de toezichthoudende autoriteit van de EVA in 2017 hebben uitgevoerd.

In Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie, zoals gewijzigd, zijn de procedures vastgesteld voor inspecties door de Commissie op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart Deze verordening bevat onder meer bepalingen inzake de kwalificaties en bevoegdheden van inspecteurs van de Commissie en inzake het verloop van follow-upinspecties.

De methode voor het uitvoeren van deze inspecties is ontwikkeld in nauwe samenwerking met de luchtvaartbeveiligingsautoriteiten van de lidstaten, en is gebaseerd op het onderzoek van de effectieve toepassing van beveiligingsmaatregelen. Om te garanderen dat de eisen en procedures voor de uitvoering van inspecties op geharmoniseerde wijze worden geïnterpreteerd, zorgt de beveiligingseenheid van het DG MOVE voor de opstelling en actualisering van handboeken voor de inspectie van luchthavens en goederen. Deze handboeken bevatten ook gedetailleerde aanwijzingen en richtsnoeren voor alle luchtvaartbeveiligingsmaatregelen die vereist zijn uit hoofde van de EU-wetgeving. Voorts bevatten ze ook nadere informatie over alle organisatorische en praktische aspecten van inspecties van de Commissie. De handboeken zijn gerubriceerde EU-informatie en worden alleen ter beschikking gesteld van inspecteurs van de Commissie en de bevoegde autoriteit van elke lidstaat.

De Commissie voert inspecties uit van de luchtvaartbeveiligingsinstanties van de lidstaten (de "bevoegde autoriteiten") en van een beperkt aantal luchthavens, exploitanten en entiteiten die de luchtvaartbeveiligingsnormen toepassen. De inspecties van bevoegde autoriteiten hebben tot doel na te gaan of de lidstaten over de nodige instrumenten beschikken - met inbegrip van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma, de nodige bevoegdheden en passende middelen - om de luchtvaartbeveiligingswetgeving van de Europese Unie goed te kunnen toepassen. De inspecties van luchthavens hebben tot doel na te gaan of de bevoegde autoriteit op passende wijze toezicht houdt op de effectieve toepassing van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen en in staat is eventuele tekortkomingen snel op te sporen en te verhelpen. In beide gevallen moeten alle door de inspecteurs van de Commissie vastgestelde tekortkomingen binnen een vastgestelde termijn worden verholpen; de inspectieverslagen worden verspreid onder alle lidstaten.

De meeste inspecties zijn volgens de oorspronkelijke planning uitgevoerd, maar vier inspecties zijn wegens verschillende gegronde redenen verzet.

Om de lidstaten feedback te geven over de inspecties, de transparantie te bevorderen en de methoden voor toezicht op de naleving te harmoniseren, heeft de Commissie in maart een werkgroep met de hoofden van de afdelingen kwaliteitscontrole van de burgerluchtvaartbeveiliging van de lidstaten georganiseerd.

1.1 Meerjarig toezicht op de naleving door de Commissie

Om de Commissie passende garanties te bieden over het nalevingsniveau van de lidstaten, wordt gebruik gemaakt van een meerjarig monitoringprogramma. Om de twee jaar worden bewijzen verzameld over de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan door elke lidstaat, ofwel aan de hand van een inspectie van de bevoegde autoriteit van de desbetreffende lidstaat, ofwel aan de hand van een inspectie van minstens één luchthaven in die lidstaat. Om de vijf jaar worden bewijzen verzameld

[1] Uitvoeringsverordening (EU) 2016/472 van de Commissie van 31 maart 2016, PB L 85 van 1.4.2016, blz. 28.

over de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging aan de hand van een onvoorspelbare selectie van minstens 15 % van alle EU-luchthavens die onder Verordening (EG) nr. 300/2008 vallen, met inbegrip van de grootste luchthaven in termen van passagiersaantallen in elke lidstaat.

Volgens de bepalingen van de kaderverordening hebben de lidstaten de primaire verantwoordelijkheid voor het toezicht op de naleving van de gemeenschappelijke basisnormen op luchthavens en door luchtvaartmaatschappijen en entiteiten die verantwoordelijk zijn voor beveiliging. De inspecties die de Commissie op geselecteerde luchthavens heeft uitgevoerd, geven een goed beeld van het algemene nalevingsniveau in elke lidstaat.

De frequentie en het toepassingsgebied van de inspecties van de Commissie zijn vastgesteld in de strategie van het DG MOVE voor toezicht op de tenuitvoerlegging van de luchtvaartbeveiligingsnormen van de EU. In deze strategie wordt rekening gehouden met de omvang van de luchtvaartsector in elke lidstaat, een representatieve steekproef van het type luchthavenactiviteiten, de kwaliteit van de tenuitvoerlegging van de regelgeving inzake luchtvaartbeveiliging, resultaten van eerdere inspecties van de Commissie, beveiligingsincidenten (wederrechtelijke daden), dreigingsniveaus en andere factoren en beoordelingen die gevolgen hebben voor de frequentie en het toezicht.

Sinds 2010 ligt het nalevingspercentage[2] dat is vastgesteld tijdens inspecties van de Commissie rond de 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017; 81 %); dit relatief stabiele cijfer betekent echter niet dat de lidstaten hun inspanningen niet hebben opgedreven; integendeel, de lidstaten hebben hun inspanningen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart aanzienlijk opgedreven omdat de eisen in de loop der jaren eveneens zijn toegenomen, met name op gebieden als vrachtbeveiliging, beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen en gels of het gebruik van apparatuur voor de detectie van explosievensporen.

2. INSPECTIES VAN NATIONALE BEVOEGDE AUTORITEITEN

De Commissie heeft haar vijfde cyclus van inspecties van bevoegde autoriteiten voortgezet in 2017. In totaal zijn negen inspecties van bevoegde autoriteiten uitgevoerd in de loop van het jaar. Voor de meeste lidstaten leverden deze inspecties aanzienlijke verbeteringen op in vergelijking met het verleden.

De tekortkomingen die in 2017 het vaakst werden vastgesteld, hadden betrekking op de tenuitvoerlegging van de nationale kwaliteitscontroleprogramma's. Het bleek moeilijk om ervoor te zorgen dat luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en gereguleerde entiteiten met beveiligingsverantwoordelijkheden hun beveiligingsprogramma's actualiseren en bijhouden overeenkomstig de uitvoeringsverordeningen en

[2] Om de verenigbaarheid van deze inspanningen te garanderen en de nalevingsniveaus in de loop van de tijd te kunnen beoordelen, maakt de Commissie gebruik van een berekeningsmethode voor de nalevingsindicator waarin alleen de belangrijkste en meest geïnspecteerde beveiligingseisen worden opgenomen. Het gaat onder meer om de eisen met betrekking tot de beveiliging van luchthavens, luchtvaartuigen, passagiers, handbagage en ruimbagage. Beveiligingsmaatregelen zijn gebundeld in groepen rechtstreeks met elkaar verband houdende beveiligingseisen en worden in hun geheel beoordeeld. Er wordt een vaste weegfactor toegepast die het niveau van de tenuitvoerlegging per cluster weerspiegelt;
- een reeks direct met elkaar verband houdende eisen die als "volledig in overeenstemming" zijn geclassificeerd, wordt voor 100 % meegenomen in de weging;
- een reeks direct met elkaar verband houdende eisen die als "in overeenstemming, maar verbetering wenselijk" zijn geclassificeerd, wordt voor 75 % meegenomen in de weging;
- een reeks direct met elkaar verband houdende eisen die als "niet in overeenstemming" zijn geclassificeerd, wordt voor 50 % meegenomen in de weging;
- een reeks direct met elkaar verband houdende eisen die als "niet in overeenstemming, met ernstige tekortkomingen" zijn geclassificeerd, wordt voor 25 % meegenomen in de weging.

De totale nalevingsindicator voor een bepaald jaar is de som van de gewogen factoren, gedeeld door het aantal geclassificeerde reeksen direct met elkaar verband houdende eisen.

besluiten van de Commissie. Bovendien hebben sommige lidstaten niet met de verwachte regelmaat toezicht gehouden op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en hebben zij sommige uit hoofde van de verordening vereiste methoden voor toezicht op de naleving niet volledig toegepast, ten gevolge van de beperkte middelen en het stijgende aantal betrokken entiteiten. De meeste geïnspecteerde lidstaten hebben hun nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart wel in overeenstemming gebracht met de EU-wetgeving, hebben de meeste eisen met betrekking tot opleidingen op het gebied van beveiliging toegepast, voldeden aan de minimumfrequentie voor de inspectie van beveiligingsmaatregelen op luchthavens en hebben ervoor gezorgd dat vastgestelde tekortkomingen binnen de gestelde termijnen werden verholpen.

3. EERSTE INSPECTIES VAN LUCHTHAVENS

In 2017 werden 18 luchthavens voor het eerst geïnspecteerd. Alle hoofdstukken werden behandeld overeenkomstig de toepasselijke beveiligingszones in elke luchthaven. Het totale percentage kernmaatregelen die in overeenstemming werden bevonden, bedroeg in 2017 81 %, ongeveer even veel als in de voorgaande jaren[3].

Aangezien Verordening (EG) nr. 300/2008 al acht jaar wordt toegepast, vormen de inspectieresultaten een goede weergave van de inspanningen van de bevoegde autoriteiten en de sector. De meeste beveiligingseisen die voortvloeien uit deze ambitieuze wetgeving, werden correct ten uitvoer gelegd; het nalevingsniveau voor de belangrijkste gebieden van de beveiliging van de luchtvaart bleef stabiel rond 80 %. Wat de effectiviteit van de tenuitvoerlegging van bepaalde maatregelen betreft, is er echter nog ruimte voor verbetering.

Het merendeel van de geconstateerde tekortkomingen was nog steeds het gevolg van menselijke factoren. Ze deden zich vooral voor bij de praktische tenuitvoerlegging op gebieden waarop de eisen nieuw zijn of recent aanzienlijk zijn gewijzigd. Met name sommige bepalingen inzake toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken van personeel en beveiligingsonderzoeken van handbagage vergen blijvende inspanningen door de bevoegde autoriteiten, belanghebbenden uit de sector en de Commissie. Ook op het gebied van beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen zijn verdere inspanningen noodzakelijk. Deze kwesties moeten worden aangepakt door verhoogde nationale kwaliteitscontrole op de betrokken gebieden.

Na de goede resultaten in 2015 en 2016 was ook in 2017 het nalevingsniveau opnieuw hoog met betrekking tot beveiligingsonderzoeken van ruimbagage, vluchtbenodigdheden, opleiding en beveiligingsapparatuur; dit was het gevolg van het nog toegenomen bewustzijn en de praktische ervaring met de herziene uitvoeringswetgeving, die de duidelijkheid en samenhang van de maatregelen hebben verbeterd.

4. FOLLOW-UPINSPECTIES

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie, zoals gewijzigd, behoort het tot de routinetaken van de Commissie om een beperkt aantal follow-upinspecties uit te voeren. Een dergelijke inspectie wordt gepland wanneer ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens de eerste inspectie, maar ook op willekeurige basis, teneinde te controleren of de passende autoriteiten over de nodige bevoegdheden beschikken om te kunnen eisen dat elke vastgestelde tekortkoming binnen de gestelde termijnen wordt verholpen. In 2017 zijn vier van dergelijke inspecties uitgevoerd; de conclusie luidde dat de meeste vastgestelde tekortkomingen waren verholpen.

[3] Zie hoofdstuk 1.1.

5. BEOORDELINGEN VAN DE JAARLIJKSE KWALITEITSCONTROLEVERSLAGEN VAN DE LIDSTATEN

Krachtens punt 18 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties voor nationale kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft, moeten de lidstaten jaarlijks een verslag indienen bij de Commissie over de maatregelen die zij hebben genomen om hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening na te komen en over de luchtvaartbeveiligingssituatie op de luchthavens op hun grondgebied. De inhoud van het verslag moet beantwoorden aan aanhangsel III, waarbij gebruik moet worden gemaakt van een door de Commissie ter beschikking gesteld model.

De beoordeling van deze verslagen vormt, samen met de regelmatige inspecties van de Commissie, een instrument voor de Commissie om nauwlettend toe te zien op de tenuitvoerlegging van robuuste nationale kwaliteitscontrolemaatregelen die het mogelijk maken tekortkomingen in elke lidstaat snel op te sporen en te verhelpen.

De beoordeling heeft betrekking op de analyse van het regelmatig toezicht op luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van luchtvaartbeveiliging, op het aantal mandagen dat wordt gespendeerd aan toezicht op het terrein, op het toepassingsgebied en de frequentie van een geschikte mix van activiteiten voor toezicht op de naleving, nationale nalevingsniveaus, follow-upactiviteiten en het gebruik van handhavingsbevoegdheden.

De resultaten van de evaluatie van de jaarverslagen van 2017 hebben belangrijke verbeteringen aan het licht gebracht ten opzichte van 2016 voor wat betreft het regelmatig toezicht, het aantal mandagen dat aan toezicht wordt gespendeerd op het terrein en de minimumfrequenties van het toezicht. De meeste lidstaten hebben de inspanningen van de voorbije jaren voortgezet. Het lijkt er dan ook op dat terreinen als het toepassingsgebied van de toezichtsactiviteiten en handhavingsmaatregelen die zijn gebruikt om te garanderen dat vastgestelde tekortkomingen worden verholpen en zich niet opnieuw voordoen, op solide wijze zijn geïmplementeerd. Uit de verslagen is echter ook gebleken dat de lidstaten nog steeds moeilijkheden ondervinden bij het testen van sommige beveiligingsterreinen die onder deze verordening moeten vallen.

De Commissie heeft een formele uitgebreide evaluatie naar elke lidstaat gestuurd, waarin wordt gewezen op de tekortkomingen of zwakke punten, en heeft de lidstaten verzocht passende corrigerende maatregelen in te dienen. De Commissie zal nauwlettend toezicht houden op de tenuitvoerlegging van deze actieplannen en zal formele actie ondernemen wanneer een lidstaat het bestaan van de vastgestelde tekortkomingen of zwakke punten bevestigt en geen passende corrigerende maatregelen voorstelt.

6. BEOORDELINGEN VAN LUCHTHAVENS IN DERDE LANDEN

In de loop van het jaar is een beoordeling van één Amerikaanse luchthaven (Charlotte-Douglas International airport) uitgevoerd in het kader van de werkafspraken (Working Arrangement) met de Transportation Security Administration van de VS die zijn opgesteld in het kader van de EU-VS-luchtvervoersovereenkomst[4]. Dergelijke beoordelingen vinden regelmatig plaats in de context van "one stop security"; deze beoordeling bevestigde dat bij de toepassing van VS-beveiligingsmaatregelen nog steeds een norm wordt gehanteerd die gelijkwaardig is aan die van de luchtvaartbeveiligingswetgeving van de EU.

Overeenkomstig de beginselen van de in 2015 voorgestelde luchtvaartstrategie voor Europa heeft het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE), samen met het ministerie van Vervoer van Singapore, intens gewerkt aan de totstandbrenging van "one stop security" tussen de EU en Singapore. In

[4] PB L 134 van 25.5.2007, blz. 4.

oktober 2017 heeft een inspectieteam van de EU een bezoek gebracht aan Singapore Changi Airport om na te gaan of de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen van de Republiek Singapore gelijkwaardig zijn aan die welke vereist zijn uit hoofde van de EU-wetgeving. De overeenkomst inzake one-stop-security moet begin 2018 formeel worden vastgesteld.

7. 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. De duur van een dossier is dus afhankelijk van de medewerking van de betrokken lidstaat. 32 inspectiedossiers (20 dossiers over luchthaveninspecties en 12 over inspecties van bevoegde autoriteiten) zijn gesloten. In totaal stonden eind 2015 tien dossiers over bevoegde autoriteiten en zeventien over luchthavens nog steeds open.

Als de in een luchthaven vastgestelde tekortkomingen bij de toepassing van beveiligingsmaatregelen zo ernstig worden geacht dat ze een grote invloed hebben op het algemene niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, past de Commissie artikel 15 van Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie toe. Dit betekent dat alle andere bevoegde autoriteiten in kennis worden gesteld van de situatie en dat compensatiemaatregelen moeten worden overwogen met betrekking tot vluchten van of naar die luchthaven. In 2017 moest geen enkel "artikel 15"-geval worden ingeleid.

Ongeacht of artikel 15 wordt toegepast, beschikt de Commissie nog over een andere mogelijkheid, met name in gevallen waarin de tekortkoming langdurig aanhoudt of zich opnieuw voordoet, namelijk het inleiden van een inbreukprocedure. In 2017 zijn inbreukprocedures ingeleid tegen twee lidstaten omdat het nationale kwaliteitscontroleprogramma onvoldoende ten uitvoer was gelegd en omdat de herziene versies van het nationale beveiligingsplan en het nationale kwaliteitscontroleprogramma niet officieel waren vastgesteld.

DEEL TWEE

WETGEVING EN AANVULLENDE INSTRUMENTEN

1. WETGEVING

De burgerluchtvaart blijft een aantrekkelijk doelwit voor terroristische groepen. Om het hoofd te bieden aan deze dreiging moeten evenredige en risicogebaseerde beschermingsmaatregelen worden toegepast. De Commissie en de lidstaten passen de risicobeperkende maatregelen voortdurend aan om een zo hoog mogelijk beveiligingsniveau te bereiken en tegelijk de nadelige effecten op de luchtvaartactiviteiten tot een minimum te beperken.

Op 12 mei 2017 heeft de Commissie Verordening (EU) 2017/815 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 voor wat de verduidelijking, harmonisering en vereenvoudiging van bepaalde specifieke luchtvaartbeveiligingsmaatregelen betreft, vastgesteld. Via de vaststelling van Uitvoeringsbesluit C(2017)3030 van 15 mei 2017 tot wijziging van Besluit C(2015)8005 met betrekking tot de verduidelijking en vereenvoudiging van bepaalde specifieke luchtvaartbeveiligingsmaatregelen, zijn niet-openbare beveiligingsbepalingen op need-to-know-basis vastgesteld.

Op 17 mei 2017 heeft de Commissie ook Uitvoeringsverordening (EU) 2017/837 tot rectificatie van de Poolse en de Zweedse taalversies van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart vastgesteld.

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

Sinds 1 juni 2010 is de gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders[5] 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 uitgebreid met de lijst van luchtvaartmaatschappijen die vracht en post vanaf luchthavens in derde landen naar de EU mogen vervoeren (ACC3). In 2013 is deze gegevensbank bij wet verder uitgebreid met de lijst van EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs die zijn erkend door de lidstaten. De gegevensbank werd ook omgedoopt tot "EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen"[6], omdat dit beter aansluit bij het uitgebreide toepassingsgebied ervan. Eind 2017 waren 14 000 erkende agenten, bekende afzenders, onafhankelijke validateurs, ACC3-luchtvaartmaatschappijen, erkende leveranciers en erkende agenten en bekende afzenders uit derde landen opgenomen in de gegevensbank. De beoogde beschikbaarheid van 99,5 % werd in 2017 steeds gehaald.

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 2017 zijn twee lopende tests in Nederland en Frankrijk voltooid. Deze hadden betrekking op het gebruik van een nieuwe generatie van apparatuur voor beveiligingsonderzoeken van handbagage, waarbij het niet meer nodig is laptops vóór het beveiligingsonderzoek uit de bagage te halen, en op het gebruik van schoenmetaaldetectoren in combinatie met metaaldetectiepoortjes en beveiligingsscanners. Beide tests leverden positieve resultaten op; in 2018 zal worden overwogen de test met schoenanalyseapparatuur op te nemen in een wijziging van de wetgeving. In 2017 werden geen andere tests uitgevoerd of opgestart.

2. STUDIES EN VERSLAGEN

In oktober 2017 heeft de Commissie een studie[7] ontvangen over de bescherming van zones aan de landzijde van EU-luchthavens. In deze studie werd gekeken naar de maatregelen die op elf Europese luchthavens zijn genomen om de publieke ruimten te beschermen, werd de effectiviteit van die maatregelen beoordeeld en werden aanbevelingen gedaan, met name wat betreft advies, risicobeoordeling en informatieverspreiding.

Eind 2017 heeft het DG MOVE opdracht gegeven voor een studie waarin de economische (en andere) voordelen van bestaande "one stop security"-regelingen tussen de EU en de Verenigde Staten van Amerika, de EU en Canada en de EU en Montenegro worden geanalyseerd. Als de studie bevestigt dat one-stop-security inderdaad economische (en/of andere) voordelen met zich meebrengt, kan dit worden gebruikt als

---

5 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.

6 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.

7 De studie is uitgevoerd door het adviesbureau o&i.

extra argument om te blijven werken aan de mondiale duurzaamheid van de luchtvaartbeveiliging en om gesprekken over "one stop security" aan te gaan met onze belangrijkste partners. De studie zal in september 2018 klaar zijn.

3. NIEUWE INITIATIEVEN

Er werd ook verdere vooruitgang geboekt met betrekking tot het stappenplan voor de ontwikkeling van technologieën voor luchtvaartbeveiliging. Dit stappenplan bevat verschillende activiteiten met betrekking tot alle aspecten van beveiligingstechnologie en -methoden en dient als referentie voor alle Europese belanghebbenden die betrokken zijn bij onderzoek op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart.

Wat vracht betreft, is de Commissie nauw blijven samenwerken met de lidstaten om de uitvoering van een regeling voor vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen (pre-loading advance cargo information, PLACI) voor te bereiden. In deze context is de samenwerking met de douane voortgezet in het kader van de lopende internationale oefening binnen de gezamenlijke werkgroep van de ICAO/WCO inzake vroegtijdige uitwisseling van informatie over ladingen; de DG's MOVE en TAXUD van de Commissie spelen een actieve rol in deze werkgroep. Het doel van deze oefening is om met staten en belanghebbenden afspraken te maken over gemeenschappelijke beginselen en mogelijke normen, alsook aanbevolen praktijken die kunnen worden vastgesteld en toegepast als een staat of regio beslist dit concept toe te passen in één of alle bedrijfsmodellen op het gebied van luchtvracht en -post.

DEEL VIER

OVERLEG MET INTERNATIONALE ORGANEN EN DERDE LANDEN

1. ALGEMEEN

De Commissie onderhoudt contacten met internationale organen en belangrijke handelspartners en neemt deel aan internationale bijeenkomsten, zoals de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO, en zorgt voor de coördinatie van de EU-standpunten. Met bepaalde landen, zoals de Verenigde Staten, Canada, Australië, Singapore enz. worden bilaterale contacten onderhouden, zodat de Commissie inzicht kan krijgen in en een vertrouwensrelatie kan opbouwen met landen die luchtvaartbeveiliging op dezelfde wijze benaderen.

2. INTERNATIONALE ORGANEN

Van 29 mei tot en met 2 juni 2017 heeft de Commissie deelgenomen aan de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO (AVSECP/28) in Montreal, waar het Global Aviation Security Plan (GASeP), een mijlpaal in het AVSEC-beleid, is voorgesteld en bekrachtigd met het oog op de voorlegging ervan aan de ICAO-raad.

Naar aanleiding van resolutie A39-19 die in 2016 door de ICAO is opgesteld, heeft de Commissie deelgenomen aan de ICAO-top over cyberbeveiliging, een gezamenlijk evenement op het vlak van veiligheid en beveiliging, met als thema "Making sense of cyber" (Dubai, Verenigde Arabische Emiraten, april 2017). Het DG MOVE heeft de holistische benadering achter de opbouw van de cyberstrategie gepresenteerd, waarbij een multidisciplinaire aanpak in het achterhoofd werd gehouden teneinde cyberdreigingen in de luchtvaart aan te pakken en te bestrijden. De ICAO werd uitgenodigd om nog een stap verder te gaan en wereldwijd werk te maken van cyberbeveiliging in de luchtvaart.

3. DERDE LANDEN

Op 21 maart 2017 hebben de VS verbeteringen op het gebied van luchtvaarbeveiliging afgekondigd in een zogenaamde Emergency Amendment/Security Directive (EA/SD), waarbij aan luchtvaartmaatschappijen die vanuit bepaalde landen vluchten naar de VS uitvoeren, een verbod werd opgelegd om elektronische toestellen groter dan een gsm/smartphone te vervoeren in handbagage. Het VK heeft soortgelijke regels opgelegd voor vluchten vanuit een beperkt aantal landen naar het VK.

Op 29 maart 2017 hebben de lidstaten en de relevante diensten van de Europese Commissie en de EDEO (met inbegrip van het inlichtingen- en situatiecentrum) de risicosituatie besproken in het licht van de beperkingen die door de Britse en Amerikaanse autoriteiten zijn opgelegd. De Commissie heeft rechtstreeks overleg gepleegd met de VS-autoriteiten, gevolgd door een reeks technische vergaderingen om de dreiging, kwetsbaarheid en risico's te bespreken. De partijen waren het er over eens dat samenwerking vereist is om de luchtvaartbeveiliging te verbeteren en de dreiging op middellange/lange termijn af te wenden.

Uitgaande van het robuuste beveiligingsregime in de EU werden een aantal maatregelen van de EA/SD opgenomen in de bestaande EU-maatregelen, zodat de gevolgen van het Emergency Amendment in de EU beperkt blijven. Met betrekking tot deze kwestie van draagbare elektronische toestellen wordt overleg gepleegd tussen de EU en de VS en worden gezamenlijke werkzaamheden verricht. Dit was een goede gelegenheid om de dialoog en de bereidheid om samen te werken, verder te versterken.

Op het niveau van de ICAO werd een taakgroep opgericht met betrekking tot het vervoer van draagbare elektronische toestellen aan boord van luchtvaartuigen, met de volledige steun van de lidstaten en de Commissie. De taakgroep is in juli bijeengekomen in Parijs en heeft een aantal aanbevelingen opgesteld over de wijze waarop de dreiging van verborgen explosieven kan worden beperkt zonder items als draagbare elektronische toestellen te verbieden. Bovendien heeft de ICAO een multidisciplinaire groep inzake de veiligheid van vrachtvervoer opgericht, om de aspecten veiligheid, beveiliging en facilitering van deze kwestie samen in overweging te nemen.

Zoals in het verleden heeft de Commissie actief overleg gepleegd met de Verenigde Staten over luchtvaartbeveiligingskwesties, 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"-regelingen blijven werken en dat de respectieve regelingen van de EU en de VS inzake luchtvracht en -post wederzijds worden erkend. Beide initiatieven leveren luchtvervoersondernemingen tijds- en kostenbesparingen op en doen de operationele complexiteit afnemen.

Wat capaciteitsopbouw betreft, werd het CASE-project[8] aangepast door nieuwe activiteiten aan te bieden die tot doel hebben beter tegemoet te komen aan de behoeften van de partnerlanden en beter in te spelen op de evolutie van het dreigingsbeeld. Voorts werden een aantal nationale activiteiten — in het kader van de opleidingscomponent - opgestart op subregionale basis. Deze activiteiten hadden vooral betrekking op het gebruik van veiligheidsuitrusting, de opleiding van nationale auditeurs en een workshop over kwetsbaarheidsbeoordelingen.

Tijdens de Transport Dialogue met Singapore (juni 2017) werd een administratieve regeling ondertekend waarin de EU en Singapore aangeven zich te zullen blijven inzetten voor de totstandbrenging van "one stop security". Na een grondig proces dat bestond uit een theoretische analyse van de

[8] Het door de EU gefinancierde en door de ECAC ten uitvoer gelegde CASE-project (Civil Aviation Security in Africa and the Arabian Peninsula) is opgestart in 2016 en heeft een looptijd van vier jaar. Het project heeft tot doel de inspanningen van partnerlanden in Afrika en op het Arabisch schiereiland om dreigingen tegen de burgerluchtvaart af te wenden, te ondersteunen, en om het niveau van naleving van de internationale eisen te verbeteren, waarbij sterk de nadruk wordt gelegd op kwaliteitscontrole.

luchtvaartbeveiligingswetgeving van Singapore en een positief beoordelingsbezoek aan Singapore Changi airport (oktober 2017) is een ontwerp van wetgevingshandeling opgesteld, na overleg met de lidstaten in het comité inzake luchtvaartbeveiligingsregelgeving; dit voorstel is in december 2017 voorgelegd aan het college van Commissieleden[9].

---

[9] De definitief vastgestelde handeling is: PB L 10 van 13.1.2018; Uitvoeringsverordening (EU) 2018/55 van de Commissie van 9 januari 2018 tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 wat betreft de toevoeging van de Republiek Singapore aan de lijst van derde landen waarvan de beveiligingsnormen als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart worden erkend (Voor de EER relevante tekst.)