

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0134/2002

22 april 2002

*****II**

AANBEVELING VOOR DE TWEEDE LEZING

betreffende het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart
(15029/4/2001 – C5-0033/2002 – 2001/0234(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Jacqueline Foster

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE.....	5
TOELICHTING.....	20

PROCEDUREVERLOOP

Op 29 november 2001 bepaalde het Parlement in eerste lezing zijn standpunt 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 (COM(2001) 575 – 2001/0234(COD)).

Op 6 februari 2002 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de ontvangst van het gemeenschappelijk standpunt en verwees hij dit document naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme (15029/4/2001 – C5-0033/2002).

De commissie benoemde reeds op haar vergadering van 20 november 2001 Jacqueline Foster tot rapporteur.

Zij behandelde het gemeenschappelijk standpunt en de ontwerpaanbeveling voor de tweede lezing op haar vergaderingen van 20 februari en 18 april 2002.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 44 stemmen voor en 2 tegen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Luciano Caveri (voorzitter), Rijk van Dam, Gilles Savary en Helmuth Markov (ondervoorzitters), Jacqueline Foster (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Carlos Bautista Ojeda (verving Nelly Maes), Philip Charles Bradbourn, Luigi Cocilovo, Christine de Veyrac, Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Francesco Fiori (verving Margie Sudre overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Malcolm Harbour (verving Felipe Camisón Asensio overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Markus Ferber (verving Rolf Berend), Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Bill Miller (verving Danielle Darras), Francesco Musotto, James Nicholson, Camilo Nogueira Román, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra (verving Giorgio Lisi), Isidoro Sánchez García, Marieke Sanders-ten Holte (verving Herman Vermeer), Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Helena Torres Marques (verving Michel J.M. Dary), Ari Vatanen en Mark Francis Watts.

De aanbeveling voor de tweede lezing werd ingediend op 22 april 2002.

De termijn voor de indiening van amendementen op het gemeenschappelijk standpunt wordt bekendgemaakt in de ontwerpagenda voor de vergaderperiode waarin de aanbeveling wordt behandeld.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart (15029/4/2001 – C5-0033/2002 – 2001/0234(COD))

(Medebeslissingsprocedure: tweede lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het gemeenschappelijk standpunt van de Raad (15029/4/2001 – C5-0033/2002),
 - gezien zijn in eerste lezing geformuleerde standpunt¹ inzake het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2001) 575²),
 - gelet op artikel 251, lid 2 van het EG-Verdrag,
 - gelet op artikel 80 van zijn Reglement,
 - gezien de aanbeveling voor de tweede lezing van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme (A5-0134/2002),
1. wijzigt het gemeenschappelijk standpunt als volgt;
 2. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Gemeenschappelijk standpunt van de Raad

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Overweging 9 bis (nieuw)

(9 bis) De lidstaten dienen gecoördineerde actie te ondernemen met het oog op een alomvattende aanpak ter financiering en waarborging van het hoogst mogelijke veiligheidsniveau voor de luchtvaart.

(Wederopneming van amendement 1 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

Lidstaten moeten bereid zijn luchthavens te steunen bij het verbeteren van de veiligheid.

¹ Aangenomen teksten van 29.11.2001, punt 7.

² PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 221.

Amendement 2
Overweging 9 ter (nieuw)

(9 ter) Te dien einde moet een inspectiesysteem worden opgezet dat met beleidskredieten moet worden gefinancierd.

(Wederopneming van amendement 2 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

Volgens artikel 19 van het Financieel Reglement moeten de huishoudelijke uitgaven worden ondergebracht in deel A van de begroting. Het is niet juist om beleidsuitgaven te gebruiken voor het financieren van een huishoudelijke structuur

Amendement 3
Overweging 9 quater (nieuw)

(9 quater) Een daartoe strekkend besluit van de wetgevingsautoriteit laat de begrotingsbesluiten die worden genomen in het kader van de jaarlijkse begrotingsprocedure onverlet.

(Wederopneming van amendement 3 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

Alvorens een rechtsgrond goed te keuren moet toestemming worden verkregen voor de besteding van de begrotingskredieten. Het jaarlijkse budget wordt vastgesteld in het kader van de jaarlijkse begrotingsprocedure.

Amendement 4
Overweging 9 quinquies (nieuw)

(9 quinquies) De effectieve en uniforme uitvoering van de veiligheidsmaatregelen zal voor alle operatoren aanzienlijke kosten doen ontstaan. Indien blijkt dat het toepassen van de bepalingen van onderhavige verordening het voortbestaan van bepaalde luchthavens ernstig in gevaar brengt, kunnen de kosten van bepaalde extra veiligheidsmaatregelen in de luchtvaart op korte termijn door de overheid worden gedragen. Deze financiële compensatie kan slechts eenmalig worden toegekend en mag niet groter zijn dan de hoogte van de investeringen die ten gevolge van

onderhavige verordening zijn gedaan. Zowel de gebruikers van het luchtvervoer als de luchtvervoersector op middellange termijn dienen bij te dragen in de uit de maatregelen voortvloeiende kosten. De financiering van de kosten van bepaalde extra veiligheidsmaatregelen in de luchtvaart mag niet leiden tot verstoring van de mededinging tussen operatoren en tussen luchthavens. Daarom is het nodig dat de lidstaten in nauwe samenwerking met de Commissie de kwestie van financiële compensatie duidelijk en gecoördineerd aanpakken.

(Wederopneming van amendement 22 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Amendement 5
Artikel 4, lid 1

1. De gemeenschappelijke normen betreffende veiligheidsmaatregelen op luchthavens en de technische specificaties voor uitrusting tot steun van de veiligheid in de luchtvaart zijn neergelegd in de bijlage.

1. De gemeenschappelijke normen betreffende veiligheidsmaatregelen op luchthavens en de technische specificaties voor uitrusting tot steun van de veiligheid in de luchtvaart **zijn gebaseerd op de huidige, in document 30 van de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart (CEAC) vervatte aanbevelingen en** zijn neergelegd in de bijlage **of gezamenlijke bijlagen, die communautaire aanpassingen bevatten.**

(Wederopneming van amendement 5 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

De toekomstige rol van de CEAC dient uitdrukkelijk te worden erkend en er dient veel duidelijker onderscheid te worden gemaakt tussen de normen van de CEAC en eventuele communautaire aanpassingen.

Amendement 6
Artikel 4, lid 3, letter c)

c) met commerciële activiteiten die beperkt blijven tot vliegtuigen van minder dan 10 ton maximale startmassa of minder dan **20 zitplaatsen**,

c) met commerciële activiteiten die beperkt blijven tot vliegtuigen van minder dan 10 ton maximale startmassa of minder dan **40 zitplaatsen**,

Motivering

Veel kleinere luchthavens handelen gemiddeld meer dan twee commerciële vluchten per dag af,

maar verwerken slechts een zeer gering aantal passagiers. Deze luchthavens zijn veelal van levensbelang voor afgelegen gemeenschappen vanwege de verbinding met grotere steden. De verplichte maatregelen zouden kleine luchthavens bijzonder hard treffen op het punt van de kosten en de operationele efficiency. Uitbreiding van de categorie kleinere luchthavens en toestemming voor gelijkwaardige maar ter plaatste aangepaste veiligheidsmaatregelen zijn belangrijk vanuit het oogpunt van economische doelmatigheid en regionale samenhang.

Amendement 7
Artikel 5, lid 4

4. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat zijn luchthavens en luchtvaartmaatschappijen die vanuit zijn grondgebied diensten verlenen, beveiligingsprogramma's voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen opstellen, uitvoeren en in stand houden waarmee wordt voldaan aan zijn nationale programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart. Deze programma's worden ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde autoriteit, die op de uitvoering ervan toeziet.

4. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat zijn luchthavens en luchtvaartmaatschappijen die vanuit zijn grondgebied diensten verlenen, beveiligingsprogramma's voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen opstellen, uitvoeren en in stand houden waarmee wordt voldaan aan zijn nationale programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart **en draagt een billijk aandeel van de kosten van deze programma's**. Deze programma's worden ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde autoriteit, die op de uitvoering ervan toeziet.

Motivering

Lidstaten moeten bereid zijn althans een deel van de door de beheerders van deze programma's gemaakte kosten te dragen omdat de zorg voor de beveiliging van onderdanen tegen terroristische aanslagen een overheidstaak is.

Amendement 8
Artikel 7, lid 3

3. De ambtenaren die door de Commissie gemachtigd zijn om inspecties uit te voeren in overeenstemming met het bovenstaande lid 2 oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een schriftelijke machtiging waarin het onderwerp, het doel van de inspectie en de begindatum van de inspectie zijn gespecificeerd. **De Commissie stelt de betrokken lidstaat tijdig vóór de inspectie in kennis van de inspectie en van de identiteit van de gemachtigde ambtenaren.** De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan dergelijke inspecties en zorgt ervoor dat betrokken instanties of personen zich eveneens aan de inspecties onderwerpen.

3. De ambtenaren die door de Commissie gemachtigd zijn om inspecties uit te voeren in overeenstemming met het bovenstaande lid 2 oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een schriftelijke machtiging waarin het onderwerp, het doel van de inspectie en de begindatum van de inspectie zijn gespecificeerd. **Inspecties van luchthavens vinden onaangekondigd plaats.** De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan dergelijke inspecties en zorgt ervoor dat betrokken instanties of personen zich eveneens aan de inspecties onderwerpen.

(Wederopneming van amendement 8 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

Inspecties moeten onaangekondigd plaatsvinden, willen luchthavens onder echte bedrijfsvoorwaarden worden geïnspecteerd.

Amendement 9

Artikel 7, lid 5 bis (nieuw)

5 bis. De lidstaten ondernemen gecoördineerde actie met het oog op een alomvattende aanpak ter financiering en waarborging van het hoogst mogelijke veiligheidsniveau voor de luchtvaart;

(Wederopneming van amendement 10 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

De financiering van de beveiliging van het luchtvervoer verschilt momenteel van land tot land. In sommige landen worden de kosten door de regering gedragen, in andere landen uit een speciale vertrekbelasting bekostigd en in weer andere landen rechtstreeks door de luchtvaartmaatschappijen gefinancierd. De veiligheidskwestie vereist een geharmoniseerde aanpak in de Europese Unie. Dientengevolge dienen de kosten van de uitvoering van alle veiligheidsmaatregelen, en niet alleen de extra maatregelen die onlangs in Europa zijn voorgesteld, van nu af aan de door de nationale regeringen te worden opgebracht.

Amendement 10

Artikel 7 bis (nieuw)

Artikel 7 bis

Binnen zes maanden na de inwerkingtreding van de verordening dient de Commissie voorstellen in om in de lidstaten de financieringswijze van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen te uniformiseren, teneinde verstoring van de mededinging tussen operatoren en tussen lidstaten te voorkomen.

(Wederopneming van amendement 19 in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

De financiering van de beveiliging van het luchtvervoer verschilt momenteel van land tot land. In sommige landen worden de kosten door de regering gedragen, in andere landen uit een speciale vertrekbelasting bekostigd en in weer andere landen rechtstreeks door de luchtvaartmaatschappijen gefinancierd. De veiligheidskwestie vereist een geharmoniseerde aanpak in de Europese Unie: de invoering van uniforme regels op basis van een

veiligheidsbelasting voorkomt dat kleine luchthavens worden gestraft, wat het geval zou zijn als op centraal niveau een algemene belasting werd ingevoerd, en zou tevens concurrentievervalsing tussen de luchtvaartmaatschappijen in de Europese Unie voorkomen.

Amendement 11
Artikel 9 bis (nieuw)

Artikel 9 bis

De Commissie ontwikkelt tezamen met de internationale burgerluchtvaartorganisatie (OACI) en de CEAC een mechanisme om na te gaan of de luchthavens van derde landen aan de essentiële veiligheidsvereisten voldoen.

(Wederopneming van amendement 20 (gewijzigd) in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

De veiligheid van luchthavens in derde landen moet eveneens worden beoordeeld.

Amendement 12
Artikel 10

Onverminderd Verordening (EG) nr. 1049/2001 publiceert de Commissie elk jaar een verslag over de uitvoering van deze verordening en over de situatie in de Gemeenschap ten aanzien van de beveiliging van de luchtvaart, waarin conclusies getrokken worden uit de inspectieverslagen.

Onverminderd Verordening (EG) nr. 1049/2001 publiceert de Commissie elk jaar een verslag over de uitvoering van deze verordening en over de situatie in de Gemeenschap ten aanzien van de beveiliging van de luchtvaart, waarin conclusies getrokken worden uit de inspectieverslagen. ***Bij de indiening van het voorontwerp van begroting doet de Commissie aan de begrotingsautoriteit het resultaat toekomen van de kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie van het optreden op basis van een jaarlijkse planning en prestatiedoelstellingen.***

(Wederopneming van amendement 13 (laatste deel) in eerste lezing, goedgekeurd op 29 november 2001.)

Motivering

Niets in het verslag mag de veiligheid op luchthavens op enigerlei wijze aantasten. De begrotingsautoriteit moet in een passend stadium van de jaarlijkse begrotingsprocedure op de hoogte worden gesteld van de beoordeling van deze maatregel.

Amendement 13
Artikel 12

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, met uitzondering van de bepalingen van de bijlage

- over onderzoek van ruimbagage (punt 5.2),
 - over vracht-, koerier- en expresstukken (punt 6), en
 - over post (punt 7),
- die in werking treden op **31 december 2002**.

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, met uitzondering van de bepalingen van de bijlage

- over onderzoek van ruimbagage (punt 5.2),
 - over vracht-, koerier- en expresstukken (punt 6), en
 - over post (punt 7),
- die in werking treden op **31 december 2003**.

Motivering

Europa moet zich inspannen als het gaat om verstandige verbeteringen van de veiligheid van het luchtverkeer, vooral na de barbaarse terroristische aanslagen in de VS vorig najaar. Dit waardevolle doel op zich en de politieke pressie mogen echter niet verhullen dat toepassing van een en ander op luchthavens enorme aanpassingen vergt. De aankoop en installatie van detectie-apparatuur kan niet onmiddellijk plaatsvinden vanwege het beperkte aanbod. Bovendien is de opleiding van personeel een langdurig proces. Door de inwerkingtreding met een jaar uit te stellen, krijgen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen een eerlijke kans om zich aan de nieuwe voorschriften aan te passen.

Amendement 14 Bijlage 2.2.2

Over alle terminalzones die toegankelijk zijn voor het publiek wordt toezicht gehouden. In de terminals wordt door beveiligingspersoneel gepatrouilleerd en toezicht gehouden op passagiers en andere personen.

Over alle terminalzones die toegankelijk zijn voor het publiek wordt **door de autoriteiten van de lidstaten** toezicht gehouden. In de terminals wordt door **de autoriteiten van de lidstaten** gepatrouilleerd en **wordt door beveiligingspersoneel van de autoriteiten van de lidstaten** toezicht gehouden op passagiers en andere personen.

Motivering

Het moet ondubbelzinnig duidelijk zijn dat het bij deze maatregelen in openbaar toegankelijke zones om algemene veiligheids- en ordemaatregelen gaat, d.w.z. om overheidstaken en niet om zogenaamde "eigen veiligheidsverplichtingen" van de luchthaven-onderneming. Aangezien volgens artikel 249, lid 2 van het EG-Verdrag de onderhavige verordening rechtstreeks van toepassing is, moet de bevoegdheid van de overheid voor de nieuwe maatregelen betreffende de veiligheid van het luchtverkeer in de verordening worden vastgelegd.

Amendement 15 Bijlage 2.2.3

Er wordt voorzien in middelen voor controle op de toegang tot openbare zones in de

Er wordt voorzien in middelen voor **de door de autoriteiten van de lidstaten te**

nabijheid van zones waar vliegtuigbewegingen plaatsvinden (terrassen voor toeschouwers, luchthavenhotels en parkeervoorzieningen). Andere openbare zones waarop toezicht noodzakelijk is zijn, onder andere, voorzieningen die steeds aan de landzijde gelegen zijn, zoals parkeervoorzieningen voor vaste klanten en andere openbare parkeervoorzieningen, naar de terminal leidende en openbare toegangswegen, autoverhuurbedrijven, standplaatsen voor taxi's en andere landtransportmiddelen en eventuele op de luchthaven aanwezige hotelvoorzieningen.

Er moeten regelingen worden getroffen om ervoor te zorgen dat dergelijke openbare zones bij een eventuele verhoogde dreiging binnen korte tijd kunnen worden afgesloten. Wanneer deze zones voor het publiek geopend zijn, moet er worden gepatrouilleerd door beveiligingspersoneel.

verrichten controle op de toegang tot openbare zones in de nabijheid van zones waar vliegtuigbewegingen plaatsvinden (terrassen voor toeschouwers, luchthavenhotels en parkeervoorzieningen). Andere openbare zones waarop **door de autoriteiten van de lidstaten** toezicht noodzakelijk is zijn, onder andere, voorzieningen die steeds aan de landzijde gelegen zijn, zoals parkeervoorzieningen voor vaste klanten en andere openbare parkeervoorzieningen, naar de terminal leidende en openbare toegangswegen, autoverhuurbedrijven, standplaatsen voor taxi's en andere landtransportmiddelen en eventuele op de luchthaven aanwezige hotelvoorzieningen.

Er moeten regelingen worden getroffen om ervoor te zorgen dat dergelijke openbare zones bij een eventuele verhoogde dreiging binnen korte tijd **door de autoriteiten van de lidstaten** kunnen worden afgesloten. Wanneer deze zones voor het publiek geopend zijn, moet er worden gepatrouilleerd door beveiligingspersoneel **van de autoriteiten van de lidstaten**.

Motivering

De bevoegdheid van de autoriteiten van de lidstaten voor de ingevoerde nieuwe maatregelen moet van tevoren op dezelfde plaats worden vastgelegd als de maatregel zelf. Dit volgens onvermijdelijk uit het feit dat het om maatregelen gaat die bij gebrek aan overheidsbevoegdheden door niemand anders dan de overheid zelf kunnen worden getroffen.

Amendement 16 Bijlage 2.3 letter a)

a) Alle personeelsleden, met inbegrip van leden van de bemanning, en alle voorwerpen die zij bij zich dragen, moeten een beveiligingsonderzoek ondergaan voordat zij toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. **Indien dit niet uitvoerbaar is, moeten de personeelsleden en de meegedragen voorwerpen onderworpen worden aan voortdurende steekproeven met een frequentie die op basis van risicobeoordeling door de bevoegde autoriteit in iedere lidstaat wordt vastgesteld. Dit steekproefsgewijze**

a) Alle personeelsleden, met inbegrip van leden van de bemanning, en alle voorwerpen die zij bij zich dragen, moeten een beveiligingsonderzoek ondergaan voordat zij toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Het beveiligingsonderzoek moet waarborgen dat geen verboden artikelen worden meegevoerd en er worden dezelfde methoden gebruikt als bij het beveiligingsonderzoek van passagiers en handbagage.

beveiligingsonderzoek strekt zich uit tot alle voorwerpen die aan boord van vliegtuigen worden gebracht door alle dienstverleners, met inbegrip van met schoonmaak, catering of belastingvrije verkoop belaste personen en andere personen die toegang tot de vliegtuigen hebben. Het beveiligingsonderzoek moet waarborgen dat geen verboden artikelen worden meegevoerd en er worden dezelfde methoden gebruikt als bij het beveiligingsonderzoek van passagiers en handbagage.

Motivering

Het is onverantwoordelijk om toe te laten dat gecontroleerde passagiers en bagage aan de zeer reële mogelijkheid van besmetting worden blootgesteld door personeel dat niet is onderworpen aan dezelfde mate van veiligheidscontroles op de luchthaven. Passagiers verwachten met recht de grootste mate van veiligheid voor henzelf en hun bezittingen.

Amendement 17 Bijlage 2.4 letter b)

b) De technische zones en de onderhoudszones worden beschermd met omheiningen, bewakers en patrouilles en de toegang tot deze zones wordt gecontroleerd door middel van luchthavenidentiteitskaarten en voertuigpassen. Soortgelijke maatregelen worden genomen om de buitenrand van de luchthaven te beschermen, alsmede luchthaveninstallaties zoals stroomvoorzieningsinstallaties en onderstations, navigatievoorzieningen, verkeerstorens en andere gebouwen die door de luchtverkeersleiding worden gebruikt, alsmede brandstof- en communicatievoorzieningen. Speciale voorzorgsmaatregelen worden genomen tegen pogingen tot sabotage van brandstof- en communicatievoorzieningen.

b) De technische zones en de onderhoudszones worden, ***voorzover zij zich niet in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevinden***, beschermd met omheiningen, bewakers en patrouilles en de toegang tot deze zones wordt gecontroleerd door middel van luchthavenidentiteitskaarten en voertuigpassen. Soortgelijke maatregelen worden genomen om de buitenrand van de luchthaven te beschermen, alsmede luchthaveninstallaties zoals stroomvoorzieningsinstallaties en onderstations, navigatievoorzieningen, verkeerstorens en andere gebouwen die door de luchtverkeersleiding worden gebruikt, alsmede brandstof- en communicatievoorzieningen. Speciale voorzorgsmaatregelen worden genomen tegen pogingen tot sabotage van brandstof- en communicatievoorzieningen.

Motivering

Verduidelijking ter voorkoming van overbodige veiligheidsmaatregelen.

Amendement 18
Bijlage 2.4 letter c)

c) De omheining van de buitenrand en de zones die grenzen aan om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, andere zones aan de luchtzijde buiten deze omheining, onder meer de zones in de onmiddellijke nabijheid van de start-/landingsbaandrempel en de taxibanen, worden bewaakt door patrouilles, gesloten televisiecircuits of andere bewakingsmiddelen. Er worden strenge procedures toegepast om personen zonder zichtbare luchthavenidentiteitskaart en personen die zones betreden waarvoor zij geen machtiging hebben, staande te houden.

c) De omheining van de buitenrand en de zones die grenzen aan om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, andere zones aan de luchtzijde buiten deze omheining, onder meer de zones in de onmiddellijke nabijheid van de start-/landingsbaandrempel en de taxibanen, worden **door de autoriteiten van de lidstaten** bewaakt door patrouilles, gesloten televisiecircuits of andere bewakingsmiddelen. Er worden **door de autoriteiten van de lidstaten** strenge procedures toegepast om personen zonder zichtbare luchthavenidentiteitskaart en personen die zones betreden waarvoor zij geen machtiging hebben, staande te houden.

Motivering

De in het gemeenschappelijk standpunt opgenomen nieuwe regelingen gaan veel verder dan de huidige verplichtingen van de luchthavenondernemer en strekken zich ook ruimtelijk verder uit dan het door de luchthavenondernemer beheerste gebied, en kunnen om deze reden, maar ook vanwege de feitelijk nieuwe en verre gaande inhoud, alleen onder de verantwoordelijkheid vallen van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten.

Amendement 19
Bijlage 3.1 Titel

Doorzoeking van vliegtuigen

Doorzoeking **en controle** van vliegtuigen

Motivering

Deze titel beschrijft de inhoud beter.

Amendement 20
Bijlage 3.1, punt 1, letter a)

a) vliegtuigen die niet in dienst zijn, worden **vóór de eerste vlucht** onderworpen aan een "beveiligingsdoorzoeking" van het vliegtuig onmiddellijk voordat ze met het oog op een vlucht binnen een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden gebracht; vliegtuigen kunnen worden doorzocht op andere momenten dan onmiddellijk voordat ze binnen een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden gebracht,

a) vliegtuigen die niet in dienst zijn, worden vóór de eerste vlucht onderworpen aan een "beveiligingsdoorzoeking" van het vliegtuig onmiddellijk voordat **of direct nadat** ze met het oog op een vlucht binnen een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden gebracht; vliegtuigen kunnen worden doorzocht op andere momenten dan onmiddellijk voordat ze binnen een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke

maar moeten worden beveiligd of bewaakt vanaf het begin van de doorzoeking **tot het vertrek**; en

zone worden gebracht, maar moeten worden beveiligd of bewaakt vanaf het begin van de doorzoeking **bij binnenkomst in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone**; en

Motivering

Verduidelijking.

Amendement 21
Bijlage 3.2, punt 4

4. Wanneer niet alle personeelsleden een beveiligingsonderzoek voor de toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten ondergaan, wordt elk vliegtuig bovendien ten minste één keer om het halfuur bezocht door een patrouille te voet of een mobiele patrouille, of onder voldoende toezicht geplaatst om betreding door onbevoegden te detecteren.

Schrappen

Motivering

Te lezen in samenhang met de bijlage 2.3 a) zoals gewijzigd. Het is niet nodig om compenserende maatregelen voor beveiliging van vliegtuigen te verlangen ingeval personeel niet voor 100% wordt onderzocht indien bijlage 2.3 a) zoals gewijzigd niet langer de mogelijkheid biedt grondpersoneel minder dan 100% te onderzoeken.

Amendement 22
Bijlage 4.1, punt 1, letter b)

b) onderzoek met een metaaldetectiepoort. Wanneer gebruik wordt gemaakt van metaaldetectiepoorten, is er tevens een voortdurende steekproefsgewijze fouillering van onderzochte passagiers. Die fouillering wordt uitgevoerd bij alle passagiers die het alarm van de metaaldetector doen afgaan, en **voorts** voortdurend steekproefsgewijs bij passagiers die het alarm niet doen afgaan; wanneer het alarm afgaat:

b) onderzoek met een metaaldetectiepoort. Wanneer gebruik wordt gemaakt van metaaldetectiepoorten, is er tevens een voortdurende steekproefsgewijze fouillering van onderzochte passagiers. Die fouillering wordt uitgevoerd bij alle passagiers die het alarm van de metaaldetector doen afgaan, en voortdurend steekproefsgewijs bij passagiers die het alarm niet doen afgaan; wanneer het alarm afgaat:

Motivering

Redactionele verbetering.

Amendement 23

Bijlage 4.2

Er mag geen vermenging mogelijk zijn van onderzochte vertrekkende passagiers met aankomende passagiers die mogelijk anderszins niet zijn onderzocht overeenkomstig de in deze bijlage genoemde normen. Wanneer deze groepen passagiers niet fysiek kunnen worden gescheiden, wordt de beveiligingsdoelstelling bereikt door het treffen van compenserende maatregelen op basis van de **plaatselijke** risicobeoordeling.

Er mag geen vermenging mogelijk zijn van onderzochte vertrekkende passagiers met aankomende passagiers die mogelijk anderszins niet zijn onderzocht overeenkomstig de in deze bijlage genoemde normen. Wanneer deze groepen passagiers niet fysiek kunnen worden gescheiden, wordt de beveiligingsdoelstelling bereikt door het treffen van compenserende maatregelen op basis van de risicobeoordeling **door de bevoegde instantie**.

Motivering

Wijst op ondubbelzinnige wijze de verantwoordelijkheid voor risicobeoordeling toe.

Amendement 24

Bijlage 5.3, punt 1, letter c)

c) ruimbagage en transferbagage wordt niet onbewaakt op het platform of in de buurt van het vliegtuig achtergelaten alvorens in het vliegtuig te worden geladen;

c) ruimbagage **van plaatselijke herkomst** en transferbagage wordt niet onbewaakt op het platform of in de buurt van het vliegtuig achtergelaten alvorens in het vliegtuig te worden geladen;

Motivering

Verbetering ter wille van de duidelijkheid.

Amendement 25

Bijlage 5.3, punt 1, letter d)

d) **bagage** die van het ene vliegtuig naar het andere wordt overgebracht, wordt niet onbewaakt op het platform of in de buurt van het vliegtuig achtergelaten alvorens te worden geladen;

d) **ruimbagage** die van het ene vliegtuig naar het andere wordt overgebracht, wordt niet onbewaakt op het platform of in de buurt van het vliegtuig achtergelaten alvorens te worden geladen;

Motivering

Verbetering ter wille van de duidelijkheid.

Amendement 26

Bijlage 6.2, letter b)

b) verplicht zich aan bepaalde verplichtingen te houden.

b) verplicht zich aan bepaalde, **door de bevoegde autoriteiten omschreven** verplichtingen te houden.

Motivering

Kent verantwoordelijkheid toe voor omschrijving van de verplichtingen.

Amendement 27
Bijlage 8.3, letter a)

a) zij worden gecontroleerd **en aan een beveiligingsonderzoek onderworpen** om na te gaan of de zendingen van de maatschappij geen verboden voorwerpen bevatten; en

a) zij worden gecontroleerd om na te gaan of de zendingen van de maatschappij geen verboden voorwerpen bevatten; en

Motivering

Post en materiaal van een luchtvaartmaatschappij behoeven geen onderzoek omdat de regeling bekende klant van toepassing is. Dit zijn per definitie interne goederen en documenten die binnen het eigen netwerk van de vervoerder worden getransporteerd.

Amendement 28
Bijlage 8.3, letters c) en d) (nieuw)

c) de luchtvaartmaatschappij moet erop toezien dat eventuele andere co-mail en co-mat zendingen die namens de vervoerder door een onder contract werkende organisatie zijn verzonden, zoals, maar niet uitsluitend cateringapparatuur en boordvoorraden, schoonmaakbenodigdheden en andere materialen die door onder contract werkende dienstverleners worden behandeld, worden onderzocht alvorens zij aan boord van een vliegtuig worden gelaten; en

d) alle artikelen die als gevaarlijke goederen of riskante materialen worden beschouwd, worden niet toegelaten om aan boord van een vliegtuig als co-mail of co-mat te worden vervoerd.

Motivering

Deze beide extra eisen verhogen de veiligheid van co-mail en co-mat.

Amendement 29
Bijlage 9.2, punt 1, inleidende formule

1. Bedrijven die catering, **schoonmaakbenodigdheden** en boordvoorraden leveren, treffen de nodige beveiligingsmaatregelen om te voorkomen dat verboden voorwerpen worden gestopt in benodigdheden en voorraden die bestemd zijn om aan boord van een vliegtuig te worden vervoerd. Het gaat onder meer om de volgende maatregelen:

1. Bedrijven die catering, **benodigdheden** en boordvoorraden leveren, treffen de nodige beveiligingsmaatregelen om te voorkomen dat verboden voorwerpen worden gestopt in benodigdheden en voorraden die bestemd zijn om aan boord van een vliegtuig te worden vervoerd. Het gaat onder meer om de volgende maatregelen:

Motivering

Sectie 9 verwijst alleen naar cateringbenodigdheden en boordvoorraden. Schoonmaakbenodigdheden vallen onder sectie 10.

Amendement 30

Bijlage 12.3, inleidende formule

Voor **vliegtuigbemanning en grondpersoneel** van de luchthavens wordt een opleidingsprogramma **inzake beveiligingstraining en -bewustmaking** uitgevoerd, in de vorm van basistraining en herhalingscursussen. De training draagt bij tot een verhoogde aandacht voor beveiliging en tot verbetering van de bestaande beveiligingssystemen. De training omvat de volgende onderdelen:

Voor **alle medewerkers** van de luchthavens **en de luchtvaartmaatschappijen, die recht van toegang hebben of moeten krijgen tot om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke zones**, wordt **door de autoriteiten van de lidstaten** een opleidingsprogramma uitgevoerd, in de vorm van basistraining en **tenminste eenmaal in de vijf jaar plaatsvindende** herhalingscursussen. De training draagt bij tot een verhoogde aandacht voor beveiliging en tot verbetering van de bestaande beveiligingssystemen. De training omvat de volgende onderdelen:

Motivering

Het opleidingsprogramma moet worden beperkt tot de groep van personen die toegang heeft tot het om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke gebied en tot de vliegtuigen. Zo wordt voorkomen dat uitgebreide kennis wordt overgedragen aan personen die bij ontbreken van de noodzaak voor toegang tot de beveiligingszone geen toelatingsonderzoek door de autoriteiten hoeven te ondergaan. De bevoegdheid voor de basistraining en de herhalingscursussen dient bij de autoriteiten van de lidstaten te berusten, aangezien zij overeenkomstig artikel 5 van de EU-verordening verantwoordelijk zijn voor het desbetreffende nationale beveiligingsprogramma voor de burgerluchtvaart alsook voor het dienovereenkomstige nationale programma ter waarborging van de kwaliteit van de veiligheid in de burgerluchtvaart.

Amendement 31

Bijlage 12.3, laatste alinea

De beveiligingstraining *voor alle luchthavenpersoneel en grondpersoneel van luchtvaartmaatschappijen met toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones* bestaat uit ten minste drie uur les in het leslokaal en een praktijkintroductie van één uur.

De beveiligingstraining bestaat uit ten minste drie uur les in het leslokaal en een praktijkintroductie van één uur.

Motivering

Zie motivering bij amendement 48.

Amendement 32
Bijlage 13.1.1, letter a), punt i)

i) De apparatuur moet in alle voorzienbare omstandigheden *het kleinste voorwerp* van verschillende metalen kunnen detecteren, met een hogere gevoeligheid voor ferrometalen.

i) De apparatuur moet in alle voorzienbare omstandigheden *kleine voorwerpen* van verschillende metalen kunnen detecteren, met een hogere gevoeligheid voor ferrometalen.

Motivering

Het gebruik van metaaldetectorsluizen moet worden beperkt tot wat praktisch haalbaar is.

Amendement 33
Bijlage 13.1.2, letter a)

a) de apparatuur moet in alle voorzienbare omstandigheden *zeer* kleine hoeveelheden metaal detecteren, zonder in direct contact met het object te komen;

a) de apparatuur moet in alle voorzienbare omstandigheden kleine hoeveelheden metaal detecteren, zonder in direct contact met het object te komen;

Motivering

Het gebruik van metaaldetectorsluizen moet worden beperkt tot wat praktisch haalbaar is.

TOELICHTING

Het Commissievoorstel

Na de tragische gebeurtenissen van 11 september diende de Commissie met spoed een ontwerpverordening in ter verbetering van de veiligheid op de Europese luchthavens. Belangrijkste onderdelen van het voorstel zijn de instelling van een EU-inspectieregeling, scherpere controle van de passagiers, bagage, post en vracht, een vereiste dat de lidstaten nationale veiligheidsprogramma's vaststellen en gemeenschappelijke normen voor apparatuur. Deze laatste zijn gebaseerd op document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en zijn vervat in de bijlage bij de verordening. De Commissie sprak zich in haar voorstel niet uit over de kwestie van de kosten en wie daarvoor op komt.

Eerste lezing in het Europees Parlement

De Raad beklemtoonde het dringende karakter van het voorstel en de noodzaak om de wetgeving goed te keuren binnen een zo kort mogelijke termijn die nog verenigbaar is met de vereiste goede behandeling van de ontwerpverordening. Het Parlement verkortte zijn procedures in de parlementaire commissies en voltooide zijn eerste lezing op 29 november 2001.

Het Parlement zag af van directe amendering van de Bijlage die volgens de toelichting van de Commissie nog niet haar definitieve vorm had gekregen. In totaal werden door het Parlement in eerste lezing 14 amendementen goedgekeurd waarna de wetgevingsresolutie werd goedgekeurd met 398 stemmen voor tegen 100 tegen bij 21 onthoudingen. De amendementen van het Parlement op de artikelen van de wetgeving beoogden

- § tot hoofddoel te stellen een “passende” mate van veiligheid
- § de lidstaten toe te staan stringentere normen vast te stellen zonder dat de Commissie gemachtigd is te beslissen dat zij moeten worden ingetrokken als zij meent dat zij discriminerend of onnodig restrictief zijn
- § meer tijd te geven voor infrastructurele aanpassingen op luchthavens om aan de eisen van de verordening tegemoet te komen
- § expliciet te verwijzen naar document 30 van de ECAC waarin gemeenschappelijke normen worden vastgesteld
- § te zorgen dat inspecties op luchthavens onaangekondigd plaatsvinden
- § van lidstaten te verlangen als het gaat om financiering van de maatregelen
 - dat zij hun maatregelen coördineren en een alomvattend beleid uitstippelen ter financiering van de veiligheid;
 - eenmalige overheidssteun verlenen aan luchthavens waarvan het functioneren anders door de tenuitvoerlegging van de nieuwe maatregelen in gevaar zou komen;
 - dat de Commissie uniforme regelingen indient voor de financiering van de uitgaven voor veiligheid; en
- § de begrotingsautoriteit een kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling van de genomen maatregelen te geven.

Drie amendementen op de overwegingen weerspiegelen de amendementen inzake een algeheel, gecoördineerd beleid ter financiering van de veiligheid, het opzetten van een boekhoudsysteem, en het niet vooruitlopen op de begrotingsprocedure.

Het gewijzigde Commissievoorstel

De Commissie heeft na de eerste lezing van het Parlement geen voorstel tot wijziging ingediend.

De gemeenschappelijk standpunt van de Raad

Ondanks de aandrang van de Raad dat het Parlement zijn eerste lezing zo spoedig mogelijk zou afronden, heeft de Raad in zijn zitting van december geen gemeenschappelijk standpunt goedgekeurd en werd het Parlement pas op 4 februari 2002 van het gemeenschappelijk standpunt in kennis gesteld.

Het gemeenschappelijk standpunt stemt in met de amendementen van het Parlement inzake "passende veiligheid" als doel en met een beperkte rol van de Commissie indien lidstaten strengere normen hanteren. Ook wordt in het gemeenschappelijk standpunt rekening gehouden met de zorg van het Parlement om voldoende tijd te geven voor aanpassing van de infrastructuur. De opvatting van de Raad is dat hij zes amendementen van het Parlement geheel of gedeeltelijk heeft opgenomen.

Het gemeenschappelijk standpunt komt niet tegemoet aan de amendementen van het Parlement inzake

§ expliciete verwijzing naar document 30 van de ECAC in de artikelen van de verordening

§ onaangekondigde inspecties

§ gecoördineerde maatregelen van de lidstaten ter voorbereiding van een algeheel beleid ter financiering van veiligheid of eenmalige financiële steun aan de luchthavens

§ beoordeling van de genomen maatregelen aan de begrotingsautoriteit.

Uw rapporteur stelt voor om al deze amendementen opnieuw in tweede lezing in te dienen. De Raad heeft met name op geen enkel amendement van het Parlement inzake financiering van grotere veiligheid gereageerd. De Raad voert aan dat dit vooruit loopt op het meer algemene debat over de prijs van tickets. Gezien het feit dat de Raad artikel 5 inzake nationale veiligheidsprogramma's ingrijpend heeft gewijzigd, stelt uw rapporteur een amendement op deze tekst voor om de financiële verantwoordelijkheden van de lidstaten te verduidelijken.

De opvatting van de Commissie over het gemeenschappelijk standpunt

De Commissie stemt in met het gemeenschappelijk standpunt omdat de kwesties waarover het Parlement en de Raad van mening verschillen, geen rechtstreeks verband houden met de doelstelling van verbetering van de veiligheid in de burgerluchtvaart.

De Commissie meent niettemin dat onaangekondigde inspecties de doeltreffendheid van de inspecties vergroten en zij heeft reeds in beginsel ingestemd met de amendementen van het Parlement inzake financiering van verbeterde veiligheid in de luchtvaart.

Tweede lezing en verder

Uw rapporteur wil nog eens wijzen op het belang van twee kwesties die momenteel niet rechtstreeks bij amendement kunnen worden behandeld gezien de eerste lezing van het Parlement en het gemeenschappelijk standpunt. Dit zijn de rol van de nationale overheid bij de veiligheidsscreening van luchthaven- en luchtvaartpersoneel met voor de veiligheid gevoelige taken alsmede het advies van deskundigen aan de comitologiecomités.

Uw rapporteur dringt er bij de lidstaten op aan om de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen volledige steun te geven bij het antecedentenonderzoek van hun veiligheidspersoneel. Nationale overheden hebben exclusieve toegang tot informatie op dit terrein zonder hetwelk nieuw personeel niet altijd afdoende kan worden gecontroleerd. Samenwerking op dit terrein tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen enerzijds en nationale overheden anderzijds is duidelijk in het openbaar belang.

Uw rapporteur verwacht eveneens dat de comitologiecomités gebruik maken van de deskundigen en de deskundigheid waarover de Werkgroep op hoog niveau beschikt, en de industrie in het algemeen, door de juiste vertegenwoordigers van de industrie de gelegenheid te geven om aan de beraadslagingen van de comités, althans in de hoedanigheid van waarnemer, deel te nemen.

Het Parlement heeft zijn bereidheid getoond om de voorgestelde verordening als prioriteit te behandelen. Het vertrouwt erop dat de Raad even snel op de tweede lezing zal reageren als het Parlement op het aanvankelijke voorstel. Er zijn duidelijk verschillen van inzicht tussen het Parlement en de Raad betreffende de verantwoordelijkheden van de lidstaten als het gaat om gecoördineerde financiering van de voorstellen en de noodzaak van onaangekondigde inspecties. Uw rapporteur hoopt echter dat zo spoedig mogelijk na de tweede lezing overeenstemming kan worden bereikt en hij zal zich daarvoor inzetten.