COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.9.2005
COM(2005) 429 definitief

2005/0191 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

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, door de lidstaten ontwikkelde aanbevelingen in wetgeving en de al even snelle opstelling van de verordening naar aanleiding van de gebeurtenissen van 11 september 2001 heeft geleid tot een aantal problemen met de tenuitvoerlegging van de verordening.

Deze verordening moet dan ook worden vervangen. Het doel is de juridische eisen te verduidelijken, vereenvoudigen en harmoniseren om 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.

De Commissie is van mening dat deze nieuwe verordening een duidelijk geval van betere regelgeving is en een toonaangevende rol kan spelen op dit gebied.

- **Algemene context**

Verordening (EG) nr. 2320/2002 is opgesteld naar aanleiding van de gebeurtenissen van 11 september 2001 in de VS, toen vier passagiersvliegtuigen werden gekaapt, met verschrikkelijke gevolgen. Er werd snel een wetgevingsvoorstel opgesteld en op 16 december 2002 is Verordening (EG) nr. 2320/2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart goedgekeurd volgens de procedure van artikel 251 van het EG-Verdrag.

Deze verordening is nu ongeveer tweeënhalf jaar van kracht en is aangevuld door uitvoeringswetgeving die ontwikkeld is volgens de comitéprocedure, zoals bepaald in de artikelen 4 en 9 van de verordening. De verordening is een keer licht gewijzigd – bij Verordening (EG) nr. 849/2004 – om enkele kleine fouten in de oorspronkelijke tekst te corrigeren.

Uit ervaring is gebleken dat de verordening te gedetailleerd is en moet worden vereenvoudigd. Als kaderwetgeving die via medebeslissing is goedgekeurd al te gedetailleerd is, wordt het moeilijk om de wetgeving aan te passen aan technische of operationele ontwikkelingen. Voor kaderwetgeving is dit een te prescriptieve aanpak. De kaderwetgeving moet algemene beginselen bevatten en de bijzonderheden moeten, voorzover nodig, in uitvoeringswetgeving worden vastgelegd.

De Commissie erkent het belang van het subsidiariteitsbeginsel, maar is toch van mening dat een grotere mate van harmonisering van beveiligingsmaatregelen en –procedures wenselijk is. Vooral het bedrijfsleven (luchtvaartmaatschappijen, vrachtvervoerders en -expediteurs, fabrikanten van apparatuur) heeft belang bij een grotere mate van harmonisering omdat dit hun activiteiten vergemakkelijkt. Er zijn inderdaad situaties waarin de activiteiten kunnen worden vergemakkelijkt via meer harmonisering zonder dat dit de beveiliging in het gedrang brengt. In dit opzicht kan de Commissie begrip opbrengen voor de behoeften en wensen van het bedrijfsleven en kan ze deze steunen en volgen.

Een voorbeeld van een gebied dat nog beter kan worden geharmoniseerd is de beveiliging van luchtvrachtvervoer. Bij punt 6.2, onder b), van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2320/2002 mogen de bevoegde autoriteiten de verplichtingen voor erkende agenten vaststellen. Dit heeft geleid tot de opstelling van 25 nationale systemen met de daarmee gepaard gaande potentiële concurrentieverstoring en verhindert het bedrijfsleven om profijt te trekken van de vrijheden van de interne markt.

In de uitvoeringswetgeving kan in detail worden uitgewerkt hoe de nationale systemen verder kunnen worden geharmoniseerd. Om terug te komen op het voorbeeld van de beveiliging van het vrachtvervoer: het wordt dan mogelijk om de beveiligingseisen voor erkende agenten en bekende expediteurs te verbinden aan het concept van geautoriseerde marktdeelnemers, dat in de douanewetgeving van de Gemeenschap is uitgewerkt.

Intensievere harmonisering vormt ook een integrerend onderdeel van "one-stop security", het concept waarbij transfer- en transitpassagiers, bagage en goederen niet opnieuw hoeven te worden gecontroleerd omdat erop kan worden vertrouwd dat het basisbeveiligingsniveau bereikt is in de oorspronkelijke luchthaven van vertrek. Ook hier kunnen exploitanten die actief zijn in een uiterst concurrerende markt baat bij hebben.

De herziening van de verordening vindt niet alleen plaats om redenen van vereenvoudiging en harmonisering, maar ook om de verordening te verduidelijken. Door de complexiteit van de onderdelen van de verordening is het mogelijk dat de wettelijke vereisten op uiteenlopende wijze worden geïnterpreteerd. Sommige delen van de tekst zijn daarenboven ambigu. Duidelijkheid draagt bij tot een doeltreffende toepassing van de beveiligingseisen en tot rechtszekerheid.

Met de voorgestelde nieuwe verordening wordt getracht deze problemen op te lossen door de algemene duidelijkheid en rechtszekerheid (en dus ook de kwaliteit) van de wetgeving te verbeteren en daardoor minder ruimte te laten voor verkeerde interpretaties.

Er is reeds gewezen op het gebrek aan flexibiliteit dat voortspruit uit gedetailleerde operationele en technische voorschriften in medebeslissingswetgeving. De Commissie is van mening dat het zeer belangrijk is snel te kunnen reageren op voortdurend evoluerende risico's om het algemene beveiligingsniveau te kunnen verbeteren. Dit snelle reactievermogen moet zelfs voorrang krijgen op eventuele bezorgdheid over het institutionele evenwicht bij het ontwikkelen van wetgeving. Deze benadering laat natuurlijk het recht van het Europees Parlement om kritisch voorbehoud te maken bij uitvoeringswetgeving die via de comitéprocedure is goedgekeurd, onverlet.

Een laatste punt van bezorgdheid is dat de huidige verordening publiek toegankelijk is. Wijzigingen van de verordening zullen dus ook publiek toegankelijk zijn. De Commissie is van mening dat het niet wenselijk is gedetailleerde beveiligingsmaatregelen en –procedures toegankelijk te maken voor het publiek aangezien potentiële terroristen deze informatie kunnen gebruiken om zwakke plekken in de luchtvaartbeveiliging te zoeken en wederrechtelijke daden te stellen. Het is evenmin in het algemeen belang om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van beveiliging bekend te maken. Dit probleem kan worden opgelost door operationele bijzonderheden in uitvoeringswetgeving vast te leggen.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Bij Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad zijn gemeenschappelijke regels op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld. Het voorstel heeft tot doel deze verordening te vervangen.

- **Samenhang met andere beleidsdomeinen en doelstellingen van de Unie**

Het doel van het voorstel is de huidige verordening te vervangen om betere wetgeving tot stand te brengen, gebaseerd op vier beginselen: vereenvoudiging, harmonisering, verduidelijking en verbetering van het beveiligingsniveau.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De voornaamste belangenorganisaties, die luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, piloten en vrachtafhandelingsbedrijven vertegenwoordigen, hebben allemaal actief deelgenomen aan een werkgroep die de Commissie heeft bijgestaan bij de ontwikkeling van de normen in het voorstel van de Commissie.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

In het algemeen steunen de belangenorganisaties het streven naar minder gedetailleerde kaderwetgeving, op voorwaarde dat ze ook een actieve rol kunnen spelen bij de ontwikkeling van de aanvullende uitvoeringswetgeving.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er hoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

Aangezien het voorstel tot doel heeft de bestaande kaderverordening te vervangen, heeft de goedkeuring ervan op zichzelf geen effect. In dit geval werd dan ook de voorkeur gegeven aan overleg met belangenorganisaties boven een formele effectbeoordeling.

De wetgeving heeft geen sociale gevolgen of gevolgen voor het milieu.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Op een uitzondering na is het niet de wens van de Commissie haar bevoegdheden op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart substantieel te wijzigen aan de hand van een herziening van Verordening (EG) nr. 2320/2002. Het voorstel heeft eerder tot doel het evenwicht in de wetgevingsbepalingen te wijzigen ten opzichte van die in de kaderverordening (de huidige Verordening (EG) nr. 2320/2002, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 849/2003) en in de uitvoeringswetgeving, die momenteel zeven wetsbesluiten omvat: de Verordeningen (EG) nrs. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 en 857/2005 van de Commissie.

Verordening (EG) nr. 2320/2002 wordt aldus vervangen door een eenvoudiger, duidelijker verordening waarin de algemene beginselen zijn vastgelegd. De bijzonderheden die nu ook in de kaderverordening zijn verwerkt, worden overgeheveld naar de uitvoeringswetgeving, die in die zin wordt aangepast.

In dit opzicht wordt erop gewezen dat het voorstel ongeveer half zo lang is als de huidige verordening.

De Commissie vraagt slechts op een gebied extra bevoegdheden, namelijk wat de regels voor beveiligingsmaatregelen tijdens vluchten betreft. Dit heeft betrekking op diverse punten, zoals toegang tot de cockpit, weerspannige passagiers en meereizende veiligheidsagenten ("sky marshals"). Er bestaat nog geen Gemeenschapswetgeving inzake beveiligingsmaatregelen tijdens vluchten. De Commissie is van mening dat geharmoniseerde regels het beste tot stand kunnen worden gebracht als onderdeel van de wetgeving inzake de beveiliging van de luchtvaart, door middel van uitvoeringswetgeving. Daarbij moet echter worden benadrukt dat uitvoeringswetgeving alleen zal worden opgesteld als en wanneer dergelijke regels op Gemeenschapsniveau noodzakelijk zijn. Er zij ook op gewezen dat de Commissie niet voornemens is de lidstaten te verplichten meereizende veiligheidsagenten te aanvaarden; het voorstel beoogt geenszins de bevoegdheid van de lidstaten op dit punt te wijzigen.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap valt.

Om de onderstaande reden(en) kunnen de doelstellingen van het voorstel niet voldoende worden verwezenlijkt door de lidstaten.

Aangezien de kwestie van beveiliging van de luchtvaart betrekking heeft op de hele Gemeenschap en gezien de vergevorderde staat van de interne luchtvaartmarkt, kunnen de doelstellingen beter op het niveau van de Gemeenschap dan op nationaal niveau worden verwezenlijkt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Uit de huidige verordening is al gebleken waarom het beste actie op het niveau van de Gemeenschap kan worden ondernomen.

Uit de huidige verordening is al gebleken dat een communautaire benadering van luchtvaartbeveiliging het algemene beveiligingsniveau doet stijgen en aanzet tot wederzijds vertrouwen tussen de lidstaten.

Aangezien de kwestie van beveiliging van de luchtvaart betrekking heeft op de hele Gemeenschap en gezien de vergevorderde staat van de interne luchtvaartmarkt, kunnen de doelstellingen van het voorgestelde nieuwe wetsbesluit beter op het niveau van de Gemeenschap dan op nationaal niveau worden verwezenlijkt. Dit was ook reeds het geval met de huidige verordening.

Het voorstel voldoet dan ook aan het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

Zoals reeds het geval is met de bestaande wetgeving, worden in het voorgestelde nieuwe wetsbesluit gemeenschappelijke basisnormen vastgesteld; de lidstaten mogen evenwel strengere maatregelen nemen indien het risico dit verantwoordt.

Het voorstel heeft geen betrekking op de financiering van de beveiliging. Wie er moet betalen voor de beveiliging – de sector of de overheid - was een belangrijk punt van discussie tijdens de goedkeuring van Verordening (EG) nr. 2320/2002. Het resultaat was dat de Commissie in een interinstitutionele verklaring de verbintenis is aangegaan een studie uit te voeren om na te gaan hoe de financiering van de luchtvaartbeveiliging moet worden verdeeld tussen de openbare autoriteiten en de exploitanten en de resultaten en eventueel voorstellen voor te leggen aan het Europees Parlement en de Raad. De Commissie heeft deze studie ook uitgevoerd. Zij heeft de resultaten in september 2004 gepubliceerd en op de website http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm geplaatst. De conclusies van het verslag zullen worden gebruikt als basis voor een mededeling van de Commissie waarin dieper zal worden ingegaan op de financiering van de beveiliging van alle vervoerswijzen. Dit is opgenomen in het werkprogramma van de Commissie voor 2005. Het is de bedoeling deze mededeling vóór eind 2005 op te stellen. Met het wetgevingsinitiatief om Verordening (EG) nr. 2320/2002 te vervangen wordt niet vooruitgelopen op de komende mededeling van de Commissie of de manier waarop de beveiliging nu wordt gefinancierd in de Gemeenschap.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: verordening.

Een andere vorm zou niet geschikt zijn om de volgende redenen:

Het voorstel vervangt een bestaande verordening. Oorspronkelijk werd een verordening als het meest geschikte instrument beschouwd om a) te garanderen dat de regels in de Gemeenschap uniform worden toegepast en b) te garanderen dat na de gebeurtenissen van 11 september 2001 zo snel mogelijk gemeenschappelijke regels zouden worden goedgekeurd.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in vereenvoudiging van de wetgeving.

Uit de in de loop van de tijd opgedane ervaring is gebleken dat Verordening (EG) nr. 2320/2002 te gedetailleerd is en moet worden vereenvoudigd. Als kaderwetgeving die via medebeslissing is goedgekeurd al te gedetailleerd is, wordt het moeilijk om de wetgeving aan te passen aan technische of operationele ontwikkelingen.

In punt 4.1.1 van de bijlage bij de verordening zijn bijvoorbeeld twee manieren vastgesteld waarop passagiers kunnen worden gecontroleerd: fouillering of onderzoek met een metaaldetectiepoort. In de nabije toekomst kunnen passagiers echter worden gecontroleerd met nieuwe technologieën die een realistisch en zeer accuraat alternatief bieden voor het opsporen van verboden voorwerpen. Helaas mogen andere dan de in punt 4.1.1 van de bijlage bij de verordening vermelde technologieën niet worden gebruikt zolang de bijlage niet in die zin is gewijzigd. Aangezien dergelijke wijzigingen via de medebeslissingsprocedure moeten plaatsvinden, kan dit niet snel gebeuren, wat mogelijk negatieve gevolgen voor de luchtvaart zal hebben. Dit is slechts een van de vele voorbeelden.

De goedkeuring van het voorstel zou leiden tot de intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 en wijzigingsverordening (EG) nr. 849/2004. Met dit voorstel komt de Commissie dus haar verbintenis na om administratieve rompslomp te beperken door oude wetgeving te vervangen door nieuwe.

Het voorstel is opgenomen in het lopende programma van de Commissie voor bijwerking en vereenvoudiging van het acquis communautaire en in haar werk- en wetgevingsprogramma, met referentie 2005/TREN/016.

- **Intrekking van bestaande wetgeving**

De goedkeuring van het voorstel zal leiden tot de intrekking van bestaande wetgeving.

- **Europese economische ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Gedetailleerde toelichting van het voorstel**

In artikel 1 is het doel vastgesteld, namelijk het opstellen van gemeenschappelijke regels voor de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden. Artikel 1 is grotendeels identiek aan artikel 1 van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Artikel 2 heeft betrekking op het toepassingsgebied. De tekst is verduidelijkt ten opzichte van de huidige verordening om juridisch zeker te zijn dat de verordening van toepassing is op civiele luchthavens in de Gemeenschap, op de exploitanten die diensten verlenen op die luchthavens en op entiteiten die beveiligingstaken uitvoeren voor vluchten die vertrekken van deze luchthavens (bijvoorbeeld catering- of vrachtfaciliteiten die zich niet binnen de perimeter van de luchthaven bevinden).

In artikel 3 zijn de definities vastgesteld.

Artikel 4 heeft betrekking op de gemeenschappelijke normen die in de communautaire wetgeving moeten worden vastgesteld, inclusief de maatregelen die in de uitvoeringswetgeving aan bod moeten komen.

Artikel 5 staat de lidstaten toe strengere maatregelen toe te passen. Dit beginsel is identiek aan dat van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 2320/2002. Volgens het nieuwe voorstel moeten de lidstaten echter een risicobeoordeling uitvoeren als ze strengere maatregelen nemen, zodat ze kunnen verantwoorden waarom ze dergelijke maatregelen nemen, mocht de Commissie hierom vragen. Hiermee komt de Commissie tegemoet aan de angst van belanghebbenden dat nationale autoriteiten de sector aanvullende beveiligingseisen zouden opleggen zonder dit te hoeven verantwoorden. Maatregelen die de lidstaten nemen als reactie op specifieke bedreigingen, zoals verhoogde beveiligingseisen voor individuele vluchten, vallen buiten het bestek van dit artikel.

Artikel 6 is nieuw. Het betreft situaties waarbij de beveiligingseisen die een derde land stelt aan vluchten uit luchthavens in de Gemeenschap verschillen van de eisen in de Gemeenschapswetgeving.

In artikel 7 wordt de eis herhaald (die momenteel is neergelegd in artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2320/2002) dat in elke lidstaat één autoriteit verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van de eisen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart.

De artikelen 8 tot en met 12 vereisen de opstelling van beveiligingsprogramma's op het niveau van de lidstaten, de luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen en alle andere entiteiten die taken in verband met luchtvaartbeveiliging uitvoeren. Dit artikel verschilt niet substantieel van de verplichtingen in de artikel 5, leden 1 en 4, van de huidige verordening. Bij dit artikel wordt wel voor het eerst in de Gemeenschapswetgeving geëist dat andere entiteiten, zoals vrachtafhandelingsbedrijven of cateringbedrijven, een beveiligingsprogramma opstellen. De eis om beveiligingsprogramma's op te stellen weerspiegelt de actuele beste praktijken in de luchtvaartsector en brengt geen zware lasten met zich mee voor de luchtvaartsector of de nationale overheidsdiensten.

Artikel 13 verplicht elke lidstaat om toezicht te houden op de naleving van de normen aan de hand van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma. Dit artikel bevat de verplichtingen die zijn neergelegd in artikel 5, lid 3, en artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Krachtens artikel 14 mag de Commissie inspecties uitvoeren van, onder meer, luchthavens in de Gemeenschap. Dit artikel is grotendeels ongewijzigd in vergelijking met het huidige artikel 7, leden 2 tot en met 4, van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Artikel 15 heeft betrekking op de verspreiding van informatie.

In artikel 16 is bepaald dat de Commissie bij de ontwikkeling van de uitvoeringswetgeving wordt bijgestaan door een comité. Dit artikel is in wezen ongewijzigd in vergelijking met artikel 9 van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Artikel 17 vervangt het huidige artikel 10 betreffende de beveiliging van vluchten uit derde landen. In dit artikel is bepaald dat de Gemeenschap en derde landen overeenkomsten kunnen sluiten die de transfer van passagiers, bagage en goederen in luchthavens in de Gemeenschap mogelijk maken zonder dat deze opnieuw te hoeven worden gecontroleerd en/of aanvullende beveiligingscontroles te hoeven ondergaan.

In artikel 18 zijn sancties vastgesteld voor degenen die de communautaire eisen inzake luchtvaartbeveiliging niet naleven. Deze eis is ongewijzigd in vergelijking met de eis van artikel 12 van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Bij de artikelen 19 en 20 wordt de bestaande verordening ingetrokken en vervangen door dit nieuwe wetsbesluit. Artikel 20 voorziet in een gefaseerde inwerkingtreding, zodat de bestaande uitvoeringswetgeving ter aanvulling van Verordening (EG) nr. 2320/2002 via de comitéprocedure in overeenstemming kan worden gebracht met het nieuwe wetsbesluit, om te vermijden dat er hiaten ontstaan als de huidige verordening wordt ingetrokken.

De bijlage bij het nieuwe wetsbesluit is op dezelfde wijze gestructureerd als de bijlage bij Verordening (EG) nr. 2320/2002. De inhoud van elk hoofdstuk van de bijlage is echter vereenvoudigd tot reeksen algemene beginselen. Wanneer meer gedetailleerde regels nodig zijn, worden deze in de uitvoeringswetgeving ontwikkeld. Het nieuwe hoofdstuk 4 over passagiers en cabinebagage is bijvoorbeeld maar half zo lang als het huidige hoofdstuk 4. Alleen hoofdstuk 10 over beveiligingsmaatregelen aan boord van vluchten bestaat niet in de huidige verordening.

2005/0191 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[2],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[3],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[4],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Met het oog op de bescherming van personen en goederen in de Europese Unie moeten gemeenschappelijke regels voor de beveiliging van de burgerluchtvaart worden opgesteld om wederrechtelijke daden tegen burgerluchtvaartuigen te voorkomen. Dit doel moet worden nagestreefd door gemeenschappelijke regels en normen voor de beveiliging van de luchtvaart vast te stellen en mechanismen voor het toezicht op de naleving van deze regels en normen op te zetten.

(2) Met het oog op de beveiliging van de burgerluchtvaart in het algemeen is het wenselijk tot een gemeenschappelijke interpretatie te komen van bijlage 17 (versie van april 2002) van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 is gesloten.

(3) Naar aanleiding van de gebeurtenissen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten is Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart[5] goedgekeurd.

(4) De inhoud van Verordening (EG) nr. 2320/2002 moet worden herzien in het licht van de opgedane ervaring en de verordening moet worden vervangen door een nieuw besluit waarin gestreefd wordt naar vereenvoudiging, harmonisering en verduidelijking van de bestaande regels en naar verbetering van het beveiligingsniveau.

---

1 PB C […], van […], blz. […].
2 PB C […], van […], blz. […].
3 PB C […], van […], blz. […].
4 PB C […], van […], blz. […].
5 PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

(5) Om tegemoet te komen aan de evoluerende risicobeoordelingen en de introductie van nieuwe technologieën mogelijk te maken, is er behoefte aan meer flexibiliteit bij het vaststellen van beveiligingsmaatregelen en –procedures; in het nieuwe besluit moeten daarom de basisbeginselen worden vastgelegd van wat er gedaan moet worden om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden, zonder evenwel technische en procedurele bijzonderheden te geven over de wijze waarop deze beginselen moeten worden toegepast.

(6) Het nieuwe besluit moet van toepassing zijn op burgerluchthavens op het grondgebied van een lidstaat, op exploitanten die diensten aanbieden op deze luchthavens en op entiteiten die goederen en/of diensten aan of via deze luchthavens leveren.

(7) Onverminderd het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen (Tokio, 1963), het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen (Den Haag, 1970) en het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart (Montreal, 1971), moet het nieuwe besluit betrekking hebben op beveiligingsmaatregelen aan boord van luchtvaartuigen of tijdens vluchten van communautaire luchtvaartmaatschappijen.

(8) De bedreiging is niet even groot voor de verschillende types burgerluchtvaart. Bij het vaststellen van gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de luchtvaart, moet rekening worden gehouden met de grootte van het luchtvaartuig, de aard van de exploitatie en/of de frequentie van de activiteiten op luchthavens, zodat eventueel afwijkingen kunnen worden toegestaan.

(9) De lidstaten moeten ook de toestemming krijgen om, op basis van een risicobeoordeling, striktere normen toe te passen dan de nog vast te stellen gemeenschappelijke normen. De Commissie moet deze striktere normen echter kunnen bestuderen en beslissen of een lidstaat ze mag blijven toepassen.

(10) Het is mogelijk dat derde landen vragen dat andere dan de in dit besluit vastgestelde maatregelen worden toegepast voor vluchten vanuit een luchthaven van een lidstaat naar of over dat derde land. Onverminderd de bilaterale overeenkomsten die de Gemeenschap heeft gesloten, moet de Commissie de door het derde land vereiste maatregelen kunnen bestuderen en kunnen beslissen of een lidstaat, exploitant of andere betrokken entiteit de vereiste maatregelen mag blijven toepassen.

(11) Hoewel het mogelijk is dat in een en dezelfde lidstaat twee of meer organen of entiteiten betrokken zijn bij de beveiliging van de luchtvaart, moet elke lidstaat één autoriteit aanwijzen die de toepassing van de beveiligingsnormen moet coördineren en toezicht moet houden op de toepassing van deze normen.

(12) Teneinde vast te stellen wie verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen en te beschrijven welke maatregelen de exploitanten en andere entiteiten moeten nemen, moet elke lidstaat een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart opstellen. Voorts moeten alle luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten die de normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen een beveiligingsprogramma opstellen, toepassen en instandhouden om zowel aan het nieuwe besluit als aan alle toepasselijke nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart te voldoen.

(13) Om toezicht te kunnen houden op de naleving van het nieuwe besluit en het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, moet elke lidstaat een

nationaal programma opstellen om de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart te controleren en ervoor zorgen dat dit programma wordt toegepast.

(14) Om toezicht te kunnen houden op de toepassing van het nieuwe besluit door de lidstaten en om zwakke punten in de beveiliging van de burgerluchtvaart op te sporen, moet de Commissie inspecties uitvoeren, waaronder ook onaangekondigde inspecties.

(15) Uitvoeringsbesluiten waarin de gemeenschappelijke maatregelen en procedures voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen worden vastgesteld en gevoelige beveiligingsinformatie is opgenomen, de inspectieverslagen van de Commissie en de antwoorden van nationale autoriteiten moeten worden beschouwd als "gerubriceerde EU-gegevens" in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde[6]. Deze gegevens mogen niet worden bekendgemaakt; ze mogen alleen ter beschikking worden gesteld van exploitanten en entiteiten die er een gewettigd belang bij hebben.

(16) De maatregelen en procedures ter uitvoering van deze verordening moeten worden aangenomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[7].

(17) Opdat transferpassagiers en transferbagage zouden kunnen worden vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken als ze aankomen met een vlucht uit een derde land (dit concept wordt "one-stop security" genoemd) en opdat dergelijke passagiers zich bij aankomst onder de reeds gecontroleerde vertrekkende passagiers zouden kunnen mengen, dienen overeenkomsten tussen de Gemeenschap en derde landen, waarin wordt erkend dat de beveiligingsnormen van het derde land gelijkwaardig zijn aan de communautaire normen, te worden aangemoedigd.

(18) De sancties op overtredingen van de bepalingen van deze verordening moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

Artikel 1

Doelstellingen

1. In deze verordening worden gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden.

   In deze verordening wordt ook de basis gelegd voor een gemeenschappelijke interpretatie van bijlage 17 (versie van april 2002) van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 is gesloten.

2. De doelstellingen van lid 1 moeten worden bereikt door middel van:

   a) het vaststellen van gemeenschappelijke regels en normen voor de beveiliging van de luchtvaart;

   b) mechanismen voor toezicht op de naleving van deze regels en normen.

---

[6] PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.

[7] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening heeft betrekking op:

a) alle burgerluchthavens op het grondgebied van de lidstaten;

b) alle exploitanten, inclusief luchtvaartmaatschappijen, die diensten verlenen op de onder a) bedoelde luchthavens;

c) alle entiteiten die werkzaam zijn vanuit plaatsen die binnen of buiten luchthavens zijn gevestigd en die goederen en/of diensten leveren aan of via de onder a) bedoelde luchthavens.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. "burgerluchtvaart": alle luchtvervoersactiviteiten, zowel commercieel als niet-commercieel, geregeld als niet-geregeld, behalve activiteiten die worden uitgevoerd door de in artikel 3 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart uit 1944 vermelde staatsluchtvaartuigen;
2. "beveiliging van de luchtvaart": de combinatie van maatregelen en menselijke en natuurlijke hulpbronnen, bedoeld om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden;
3. "exploitant": een persoon, organisatie of onderneming die betrokken is of wil worden bij een luchtvervoersactiviteit;
4. "luchtvaartmaatschappij": een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning;
5. "communautaire luchtvaartmaatschappij": een luchtvaartmaatschappij met een door een lidstaat overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92[8] afgegeven geldige exploitatievergunning;
6. "verboden voorwerpen": wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te stellen;
7. "beveiligingsonderzoek": de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen te identificeren en/of te detecteren;
8. "beveiligingsmaatregelen": middelen ter voorkoming van het binnenbrengen van verboden voorwerpen;
9. "toegangscontrole": de toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of verboden voertuigen, of beide, te voorkomen;
10. "luchtzijde": zone van een luchthaven waar de vliegtuigbewegingen plaatsvinden, de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan; de toegang tot deze zone is beperkt;
11. "landzijde": zone van een luchthaven, de aanpalende terreinen en gebouwen of delen daarvan die niet tot de luchtzijde behoren;

---

[8] PB L 240 van 24.8.1992, blz. 1.

12. "om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone": het gedeelte van de luchtzijde waartoe niet alleen de toegang beperkt is, maar waar ook toegangscontroles worden verricht;

13. "afgebakende zone": een zone die door middel van toegangscontroles afgescheiden is van ofwel om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones ofwel, als de afgebakende zone zelf een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone is, van andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven;

14. "achtergrondcontrole": een verifieerbare controle van de identiteit van een persoon, met inbegrip van een eventueel strafblad, als deel van de beoordeling of die persoon in aanmerking komt voor niet-begeleide toegang tot zones met een om beveiligingsredenen beperkte toegang;

15. "transferpassagiers, -bagage of –vracht": passagiers, bagage of vracht die vertrekken met een ander luchtvaartuig dan dat waarmee ze zijn aangekomen;

16. "transitpassagiers, -bagage of –vracht": passagiers, bagage of vracht die vertrekken met hetzelfde luchtvaartuig als dat waarmee ze zijn aangekomen;

17. "passagier die de orde kan verstoren": een uitgewezen persoon, een persoon die om immigratieredenen het land niet mag binnenkomen of een persoon in wettelijke hechtenis;

18. "cabinebagage": bagage die bestemd is om in de cabine van een luchtvaartuig te worden vervoerd;

19. "ruimbagage": bagage die bestemd is om in het ruim van een luchtvaartuig te worden vervoerd;

20. "begeleide ruimbagage": bagage die wordt aanvaard voor vervoer in het ruim van een luchtvaartuig en die is ingecheckt door een passagier die aan boord van dat luchtvaartuig is;

21. "bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij": post die als afzender en als geadresseerde een luchtvaartmaatschappij heeft;

22. "bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij": materieel dat als origine en als bestemming een luchtvaartmaatschappij heeft of dat door een luchtvaartmaatschappij wordt gebruikt;

23. "vracht": goederen, met uitzondering van bagage, bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij, bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij en vluchtbenodigdheden, die bestemd zijn voor vervoer in een luchtvaartuig;

24. "erkend agent": een luchtvaartmaatschappij, agent, expediteur of andere persoon die overeenkomstig deze verordening zorgt draagt voor de beveiligingsmaatregelen met betrekking tot vracht;

25. "bekende expediteur": een expediteur die voor eigen rekening vracht voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en –normen beantwoorden om deze vracht zonder verder beveiligingsonderzoek met om het even welk luchtvaartuig te vervoeren;

26. "expediteur voor rekening van anderen": een expediteur die voor rekening van anderen vracht voor vervoer aanbiedt en wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en –normen beantwoorden om deze vracht

zonder verder beveiligingsonderzoek te vervoeren met om het even welk luchtvaartuig dat exclusief voor vrachtvervoer is bestemd;

27. "controle van een luchtvaartuig": een inspectie van die delen van de binnenkant van een vliegtuig waartoe passagiers zich toegang kunnen hebben verschaft en een inspectie van het ruim om verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;

28. "doorzoeking van een luchtvaartuig": een inspectie van de binnenkant en de toegankelijke delen van de buitenkant van het luchtvaartuig om verboden voorwerpen en wederrechtelijke daden tegen het luchtvaartuig op te sporen;

29. "meereizend beveiligingsagent": persoon die door een lidstaat is aangesteld en die meereist aan boord van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die een vergunning van die lidstaat hebben gekregen teneinde die luchtvaartuigen en de inzittenden ervan te beschermen tegen wederrechtelijke daden.

Artikel 4

Gemeenschappelijke normen

1. De gemeenschappelijke normen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden zijn vastgesteld in de bijlage.

2. Overeenkomstig de procedure van artikel 16, lid 2, worden gedetailleerde maatregelen en procedures vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke normen.

Deze maatregelen hebben met name betrekking op:

a) methodes voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles en andere beveiligingsmaatregelen;

b) methodes om controles en doorzoekingen van luchtvaartuigen uit te voeren;

c) verboden voorwerpen;

d) prestatiecriteria en acceptatietests voor apparatuur;

e) rekrutering van personeel en opleidingseisen;

f) de definiëring van kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones;

g) de verplichtingen van en de valideringsprocedures voor erkende agenten, bekende expediteurs en expediteurs voor rekening van anderen;

h) categorieën van personen en goederen die om objectieve redenen speciale beveiligingsprocedures moeten doorlopen of worden vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingsmaatregelen.

Bij wijze van uitzondering op de gemeenschappelijke normen van lid 1, kunnen de maatregelen en procedures ook betrekking hebben op beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingsmaatregelen die een afdoende niveau van bescherming bieden in luchthavens of afgebakende zones van luchthavens. Dergelijke alternatieve maatregelen zijn gerechtvaardigd om redenen die te maken hebben met de grootte van het luchtvaartuig, de aard van de activiteiten en/of de frequentie van de activiteiten in de betrokken luchthavens.

3. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de in lid 1 bedoelde gemeenschappelijke normen worden toegepast.

Artikel 5

Strengere maatregelen van lidstaten

1. Lidstaten mogen maatregelen toepassen die strenger zijn dan de in artikel 4 vastgelegde gemeenschappelijke normen. Zij moeten daarbij tewerk gaan op basis van een risicobeoordeling en overeenkomstig de communautaire regelgeving. Strengere maatregelen moeten relevant, objectief en niet-discriminerend zijn en in verhouding staan tot het bestreden risico.

   De lidstaten moeten de genomen maatregelen aan de Commissie meedelen.

2. De Commissie kan de toepassing van lid 1 controleren en, na raadpleging van het in artikel 16, lid 1, vermelde comité, beslissen of de lidstaat de maatregelen mag blijven toepassen.

   De Commissie deelt haar besluit mee aan de Raad en de lidstaten.

   Binnen een maand nadat de beslissing door de Commissie is meegedeeld, kan een lidstaat beroep aantekenen tegen de beslissing bij de Raad. De Raad kan, bij gekwalificeerde meerderheid en binnen een termijn van drie maanden, een afwijkende beslissing nemen.

3. Lid 1, tweede alinea, en lid 2 zijn niet van toepassing als de strengere maatregelen beperkt blijven tot een welbepaalde vlucht op een specifieke datum.

Artikel 6

Door derde landen vereiste beveiligingsmaatregelen

1. Onverminderd de bilaterale overeenkomsten waarbij de Gemeenschap partij is, moet een lidstaat de Commissie in kennis stellen van door derde landen vereiste maatregelen voorzover deze afwijken van de gemeenschappelijke normen die in artikel 4 zijn vastgesteld voor vluchten vanuit een luchthaven van een lidstaat naar of over dat derde land.

2. Op verzoek van de betrokken lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie de toepassing van lid 1 en beslist, na raadpleging van het in artikel 16, lid 1, vermelde comité, of de lidstaat, exploitant of andere betrokken entiteit deze maatregelen mag blijven toepassen.

   De Commissie deelt haar beslissing mee aan de Raad en de lidstaten.

3. De leden 1 en 2 zijn niet van toepassing wanneer:

   a) de betrokken lidstaat de desbetreffende maatregelen overeenkomstig artikel 5 toepast; of

   b) de vereiste van het derde land beperkt blijft tot een welbepaalde vlucht op een specifieke datum.

Artikel 7

Nationale autoriteit

Als in een en dezelfde lidstaat twee of meer organen betrokken zijn bij de beveiliging van de luchtvaart, duidt die lidstaat één autoriteit aan (hierna "de nationale autoriteit" genoemd) die

verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de in artikel 4 vermelde gemeenschappelijke normen.

Artikel 8

Programma's

De lidstaten, luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten die de normen voor luchtvaartbeveiliging toepassen, zijn verantwoordelijk voor het opstellen, toepassen en instandhouden van hun respectieve beveiligingsprogramma's op de in de artikelen 9 tot en met 12 beschreven wijze.

Bovendien moeten de lidstaten ook de in artikel 13 gedefinieerde ruimere kwaliteitscontrole uitvoeren.

Artikel 9

Nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart

1. Elke lidstaat moet een nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart opstellen, toepassen en instandhouden.

   In dat programma zijn de verantwoordelijkheden voor de toepassing van de in artikel 4 vermelde gemeenschappelijke normen vastgesteld en zijn de door de exploitanten en andere entiteiten te nemen maatregelen beschreven.

2. De nationale autoriteit stelt de exploitanten en entiteiten die er een gewettigd belang in stellen, schriftelijk in kennis van de passende delen van zijn nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 10

Programma voor beveiliging van de luchthaven

1. Elke luchthavenexploitant moet een programma voor luchthavenbeveiliging opstellen, toepassen en instandhouden.

   In dat programma is beschreven welke methodes en procedures de luchthavenexploitant moet volgen om te beantwoorden aan deze verordening en aan het nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart dat is opgesteld door de lidstaat waarin de luchthaven is gevestigd.

   In het programma is ook beschreven hoe de luchthavenexploitant toezicht zal houden op de naleving van deze methodes en procedures.

2. Het luchthavenbeveiligingsprogramma moet bij de nationale autoriteit worden ingediend.

Artikel 11

Programma voor beveiliging van de luchtvaartmaatschappij

1. Elke luchtvaartmaatschappij moet een programma voor beveiliging opstellen, toepassen en instandhouden.

   In dat programma is beschreven welke methodes en procedures de luchtvaartmaatschappij moet volgen om te beantwoorden aan deze verordening en aan het nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart dat is opgesteld door de lidstaat van waaruit hij diensten verleent.

In het programma is ook beschreven hoe de luchtvaartmaatschappij toezicht zal houden op de naleving van deze methodes en procedures.

2. Op verzoek moet het programma voor beveiliging van de luchtvaartmaatschappij bij de nationale autoriteit worden ingediend.

Artikel 12

Programma voor de beveiliging van een entiteit die de normen inzake luchtvaartbeveiliging toepast

1. Elke entiteit die de normen inzake luchtvaartbeveiliging toepast, moet een nationaal beveiligingsprogramma opstellen, toepassen en instandhouden.

   In dat programma is beschreven welke methodes en procedures de entiteit moet volgen om te beantwoorden aan deze verordening en aan het nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart dat is opgesteld door de lidstaat waarin ze is gevestigd.

   In het programma is ook beschreven hoe de entiteit toezicht zal houden op de naleving van deze methodes en procedures.

2. Op verzoek moet het programma voor beveiliging van de entiteit die de normen inzake beveiliging van de luchtvaart toepast bij de nationale autoriteit worden ingediend

Artikel 13

Nationaal kwaliteitscontroleprogramma

1. Elke lidstaat moet een nationaal kwaliteitscontroleprogramma opstellen, toepassen en instandhouden.

   Dat programma stelt de lidstaten in staat de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart te controleren en na te gaan of aan deze verordening en aan het nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart is voldaan.

2. De specificaties van het nationaal kwaliteitscontroleprogramma worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 16, lid 2.

   Het programma maakt het mogelijk tekortkomingen snel op te sporen en te corrigeren. Het programma bepaalt ook dat alle luchthavens, exploitanten en andere entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de toepassing van beveiligingsnormen en die op het grondgebied van de betrokken lidstaat zijn gevestigd, geregeld worden gecontroleerd door of onder toezicht van de nationale autoriteit.

Artikel 14

Inspecties door de Commissie

1. In samenwerking met de nationale autoriteit voert de Commissie inspecties uit, inclusief inspecties van luchthavens, exploitanten en entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen, teneinde toezicht te houden op de toepassing van deze verordening door de lidstaten en zwakke plekken in de beveiliging van de luchtvaart op te sporen. Hiertoe stelt de nationale autoriteit de Commissie schriftelijk in kennis van alle burgerluchthavens op haar grondgebied, behalve de luchthavens die onder artikel 4, lid 2, derde alinea, vallen.

De procedures voor de uitvoering van inspecties door de Commissie worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 16, lid 2.

2. De inspecties door de Commissie van luchthavens, exploitanten en andere entiteiten die normen voor de beveiliging van de luchtvaart toepassen, vinden onaangekondigd plaats.

3. Elk inspectieverslag van de Commissie wordt aan de nationale autoriteit van de betrokken lidstaat meegedeeld; in haar antwoord moet deze autoriteit aangeven welke maatregelen worden genomen om eventuele vastgestelde tekortkomingen te corrigeren.

   Het verslag van de Commissie en het antwoord van de nationale autoriteit worden vervolgens meegedeeld aan alle andere nationale autoriteiten.

Artikel 15
Verspreiding van informatie

Met het oog op Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom worden de volgende documenten beschouwd als "gerubriceerde EU-gegevens", die niet openbaar mogen worden gemaakt:

a) de in artikel 4, lid 2, vermelde maatregelen en procedures, als deze gevoelige beveiligingsinformatie bevatten;

b) inspectieverslagen van de Commissie en antwoorden van de nationale autoriteiten, zoals vermeld in artikel 14, lid 3.

Artikel 16
Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité (hierna: "het Comité).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

   De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op een maand.

3. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 17
Derde landen

Overeenkomstig artikel 300 van het Verdrag kunnen de Gemeenschap en een derde land overeenkomsten sluiten waarin erkend wordt dat de in het derde land toegepaste beveiligingsnormen gelijkwaardig zijn aan de communautaire normen.

Artikel 18
Sancties

De lidstaten stellen de sancties vast die van toepassing zijn wanneer de bepalingen van deze verordening worden geschonden en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de daadwerkelijke toepassing van die sancties te verzekeren. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 19

Intrekking

Verordening (EG) nr. 2320/2002 wordt ingetrokken.

Artikel 20

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Ze is van toepassing vanaf […], behalve artikel 4, lid 2, artikel 13, lid 2, artikel 14, lid 1, en artikel 16, die van toepassing zijn vanaf de datum van inwerkingtreding.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De Voorzitter	*De Voorzitter*

BIJLAGE

GEMEENSCHAPPELIJKE NORMEN VOOR DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART TEGEN WEDERRECHTELIJKE DADEN (ARTIKEL 4)

1. LUCHTHAVENBEVEILIGING

1.1 Eisen in verband met het ontwerp van de luchthaven

1. Bij het ontwerp en de bouw van nieuwe luchthaveninstallaties of de verbouwing van bestaande luchthaveninstallaties moet rekening worden gehouden met de voorschriften voor de toepassing van de in deze bijlage en in de uitvoeringsbesluiten vermelde gemeenschappelijke normen.

2. Luchthavens worden ingedeeld in de volgende zones:

   a) landzijde;

   b) luchtzijde;

   c) om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones; en

   d) kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.2 Toegangscontrole

1. De toegang tot de luchtzijde wordt beperkt om te beletten dat onbevoegde personen en verboden voertuigen deze zones binnenkomen.

2. De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt gecontroleerd om te voorkomen dat onbevoegde personen en verboden voertuigen deze zones binnenkomen.

3. Personen en voertuigen krijgen alleen toegang tot de luchtzijde en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones als ze aan de vereiste veiligheidsvoorwaarden beantwoorden.

4. Alvorens bemanningsleden van een communautaire luchtvaartmaatschappij een bemanningsidentificatiekaart krijgen, moeten zij met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen die wordt uitgevoerd door de lidstaat die de vergunning verleent.

5. Alvorens personeelsleden van een luchthaven een luchthavenidentificatiekaart krijgen die hen toegang verlenen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, moeten zij met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen die wordt uitgevoerd door de lidstaat waarin de luchthaven is gevestigd. Dit is niet van toepassing op bemanningsleden die overeenkomstig lid 4 een bemanningsidentificatiekaart hebben gekregen.

1.3 Beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en van de voorwerpen die zij bij zich dragen

1. Personen die geen passagier zijn en de voorwerpen die zij bij zich dragen worden op willekeurige basis onderzocht bij het binnenkomen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.

2. Alle personen die geen passagier zijn en de voorwerpen die zij bij zich dragen worden onderzocht bij het binnenkomen van kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.

1.4 Onderzoek van voertuigen

Voertuigen die een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone binnenkomen, worden onderzocht om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.

1.5 Bewaking, patrouilles en andere fysieke controles

In de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones vinden bewaking, patrouilles en andere fysieke controles plaats om verdachte gedragingen en zwakke punten die kunnen worden misbruikt om wederrechtelijke daden te stellen, op te sporen en om personen te beletten dergelijke daden te stellen.

2. AFGEBAKENDE ZONES VAN LUCHTHAVENS

Luchtvaartuigen die geparkeerd zijn in afgebakende zones van luchthavens waarop de in artikel 4, lid 2, derde alinea, vermelde alternatieve maatregelen van toepassing zijn, worden gescheiden van luchtvaartuigen waarop alle in de bijlage vastgestelde gemeenschappelijke normen van toepassing zijn om te voorkomen dat de veiligheidsnormen die worden toegepast op de luchtvaartuigen van de tweede categorie en op hun passagiers, bagage en vracht in het gedrang zouden komen.

3. BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

1. Wanneer de passagiers zijn uitgestapt, wordt het luchtvaartuig gecontroleerd alvorens het weer vertrekt om te garanderen dat zich geen verboden voorwerpen aan boord bevinden.

2. Elk luchtvaartuig wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

3. Elk luchtvaartuig dat niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden wordt doorzocht.

4. PASSAGIERS EN CABINEBAGAGE

4.1 Beveiligingsonderzoek van passagiers en cabinebagage

1. Alle passagiers die voor een eerste vlucht vertrekken, inclusief transfer- en transitpassagiers, en hun cabinebagage worden onderzocht om te voorkomen dat verboden voorwerpen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van luchtvaartuigen worden gebracht.

2. Transferpassagiers en hun cabinebagage kunnen worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als:

   a) ze aankomen uit een lidstaat, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun cabinebagage volgens de gemeenschappelijke normen niet als onderzocht kunnen worden beschouwd; of

   b) ze aankomen uit een derde land waarmee de Gemeenschap een in artikel 17 bedoelde overeenkomst heeft gesloten waarin wordt erkend dat deze passagiers en hun cabinebagage onderzocht zijn volgens normen die gelijkwaardig zijn aan de communautaire normen.

3. Transitpassagiers en hun cabinebagage kunnen worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als:

   a) ze aan boord van het luchtvaartuig blijven; of

   b) ze zich niet mengen met onderzochte vertrekkende passagiers, met uitzondering van passagiers die hetzelfde luchtvaartuig nemen; of

   c) ze aankomen uit een lidstaat, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun cabinebagage volgens de gemeenschappelijke normen niet als onderzocht kunnen worden beschouwd; of

   d) ze aankomen uit een derde land waarmee de Gemeenschap een in artikel 17 bedoelde overeenkomst heeft gesloten waarin wordt erkend dat deze passagiers en hun cabinebagage onderzocht zijn volgens normen die gelijkwaardig zijn aan de communautaire normen.

4.2 Bescherming van passagiers en cabinebagage

1. Passagiers en hun cabinebagage worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik waarop ze zijn onderzocht tot het vertrek van het luchtvaartuig waarmee ze worden vervoerd.

2. Onderzochte vertrekkende passagiers mogen zich niet met aankomende passagiers mengen, behalve wanneer:

   a) de passagiers aankomen uit een lidstaat, voorzover de Commissie of die lidstaat geen informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die passagiers en hun cabinebagage volgens de gemeenschappelijke normen niet als onderzocht kunnen worden beschouwd; of

   b) de passagiers aankomen uit een derde land waarmee de Gemeenschap een in artikel 17 bedoelde overeenkomst heeft gesloten waarin wordt erkend dat deze passagiers en hun cabinebagage zijn onderzocht volgens normen die gelijkwaardig zijn aan de communautaire normen.

4.3 Passagiers die de orde kunnen verstoren

Passagiers die de orde kunnen verstoren worden vóór vertrek aan passende veiligheidsmaatregelen onderworpen.

5. RUIMBAGAGE

5.1 Beveiligingsonderzoek van ruimbagage

1. Alle ruimbagage wordt onderzocht alvorens ze in het luchtvaartuig wordt geladen.

2. Ruimbagage van transferpassagiers kan worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als:

   a) ze aankomt uit een lidstaat, tenzij de Commissie of die lidstaat informatie heeft verstrekt waaruit blijkt dat die ruimbagage volgens de gemeenschappelijke normen niet als onderzocht kan worden beschouwd; of

   b) ze aankomt uit een derde land waarmee de Gemeenschap een in artikel 17 bedoelde overeenkomst heeft gesloten waarin wordt erkend dat deze ruimbagage onderzocht is volgens normen die gelijkwaardig zijn aan de communautaire normen.

3. Ruimbagage van transitpassagiers kan worden vrijgesteld van deze beveiligingsonderzoeken als ze aan boord van het luchtvaartuig blijft.

5.2 Bescherming van ruimbagage

Ruimbagage die bestemd is om in een luchtvaartuig te worden vervoerd, wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik waarop ze wordt onderzocht of het ogenblik waarop de luchtvaartmaatschappij de ruimbagage onder zich neemt, indien dit vroeger is, tot het vertrek van het luchtvaartuig waarin de ruimbagage zal worden vervoerd.

5.3 Controle op ruimbagage in relatie tot de passagiers

1. Elk stuk ruimbagage wordt geïdentificeerd als begeleid of onbegeleid. De ruimbagage van een passagier die is ingecheckt voor een vlucht maar die zich niet aan boord van het luchtvaartuig bevindt, wordt als onbegeleid geïdentificeerd.

2. Onbegeleide ruimbagage wordt niet vervoerd, tenzij die bagage van de passagier gescheiden is door factoren waarover de passagier geen controle heeft of de bagage aan aanvullende beveiligingsmaatregelen is onderworpen.

6. VRACHT

6.1 Beveiligingsmaatregelen voor vracht

1. Alle vracht wordt aan beveiligingsmaatregelen onderworpen alvorens in het luchtvaartuig te worden geladen. Een luchtvaartmaatschappij aanvaardt geen vracht voor vervoer in een luchtvaartuig als de beveiligingsmaatregelen niet bevestigd zijn door een erkend agent, een bekende expediteur of een expediteur voor rekening van anderen.

2. Transfervracht wordt onderworpen aan de in het uitvoeringsbesluit gespecificeerde beveiligingsmaatregelen.

3. Transitvracht kan worden vrijgesteld van beveiligingsmaatregelen als ze aan boord van het luchtvaartuig blijft.

6.2 Bescherming van vracht

1. Vracht die bestemd is om in een luchtvaartuig te worden vervoerd, wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik waarop de beveiligingsmaatregelen zijn uitgevoerd tot het vertrek van het luchtvaartuig waarmee de vracht zal worden vervoerd.

2. Vracht die, nadat de beveiligingsmaatregelen zijn uitgevoerd, niet afdoende beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, wordt onderzocht.

7. BEDRIJFSPOST VAN EEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ EN BEDRIJFSMATERIEEL VAN EEN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ

Om te voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht, worden bedrijfspost en bedrijfsmaterieel van een luchtvaartmaatschappij aan beveiligingscontroles onderworpen en vervolgens beschermd tot ze in het luchtvaartuig worden geladen.

8. VLUCHTBENODIGDHEDEN

Om te voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht, worden vluchtbenodigdheden, inclusief cateringmateriaal, die bestemd zijn voor vervoer of gebruik in een luchtvaartuig, aan beveiligingsmaatregelen onderworpen en vervolgens beschermd tot ze in het luchtvaartuig worden geladen.

9. LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN

Benodigdheden die in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens worden verkocht of gebruikt, inclusief leveringen voor belastingvrije winkels en restaurants, worden aan beveiligingsmaatregelen onderworpen om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht.

10. MEEREIZENDE BEVEILIGINGSAGENTEN

1. Onverminderd de toepasselijke veiligheidsmaatregelen in de luchtvaart, krijgen onbevoegde personen tijdens een vlucht geen toegang tot de bemanningscabine.

2. Onverminderd de toepasselijke veiligheidsmaatregelen in de luchtvaart, worden passagiers die de orde kunnen verstoren tijdens een vlucht aan passende beveiligingsmaatregelen onderworpen.

3. Als een passagier tijdens een vlucht een wederrechtelijke daad wil stellen, worden passende beveiligingsmaatregelen genomen om dit te voorkomen.

4. Aan boord van een luchtvaartuig mogen geen wapens worden gedragen, tenzij de betrokken lidstaat hiervoor toestemming heeft verleend en aan de vereiste veiligheidsvoorwaarden is voldaan.

5. Meereizende beveiligingsagenten mogen enkel actief zijn aan boord van een luchtvaartuig als ze aan de vereiste beveiligingsvoorschriften voldoen en de vereiste opleiding hebben gevolgd. De lidstaten behouden zich het recht voor meereizende beveiligingsagenten te weigeren aan boord van vluchten van luchtvaartmaatschappijen waarvoor zij een vergunning hebben afgeleverd.

6. Leden 1 tot en met 5 zijn alleen van toepassing op luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap.

11. RECRUTERING EN OPLEIDING VAN PERSONEEL

1. Personen die beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingsmaatregelen toepassen of verantwoordelijk zijn voor de toepassing ervan, worden gerecruteerd, opgeleid en gecertificeerd teneinde te garanderen dat ze geschikt zijn voor deze werkzaamheden en bevoegd zijn om de hen toegewezen taken uit te voeren.
2. Indien het nodig is dat andere personen dan passagiers toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, moeten deze personen een beveiligingsopleiding volgen alvorens ze een luchthavenidentificatiekaart of een bemanningidentificatiekaart krijgen.
3. De in de leden 1 en 2 vermelde opleiding moet regelmatig worden herhaald.
4. De instructeurs die de in de leden 1 en 2 vermelde opleiding verstrekken, moeten over de nodige kwalificaties beschikken.

12. BEVEILIGINGSUITRUSTING

De uitrusting die gebruikt wordt voor beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles en andere beveiligingsmaatregelen moet geschikt zijn om de beveiligingsmaatregelen uit te voeren.