



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 19.10.2011
COM(2011) 649 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**JAARVERSLAG 2010 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING
(EG) NR. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED
VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART**

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

JAARVERSLAG 2010 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING (EG) NR. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

Dit verslag heeft betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2010

INLEIDING

Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan zijn op 29 april 2010 van kracht geworden. Dit nieuwe wetgevingskader had tot gevolg dat Europese wetteksten die in het kader van de vorige Verordening (EG) nr. 2320/2002 waren vastgesteld, om duidelijkheidsredenen werden geconsolideerd en ingetrokken. Het nieuwe kader hield bovendien rekening met technische en procedurele ontwikkelingen en ging daar dieper op in naar aanleiding van recente wederrechtelijke daden tegen de burgerluchtvaart. De normen voor bepaalde types screeningapparatuur en screeningprocedures werden daarom verfijnd en er werden aanvullende nieuwe screeningmethoden op basis van gemeenschappelijke basisnormen vastgesteld. Voorts werden ook regels en voorwaarden opgesteld voor passagiers die vloeistoffen meenemen aan boord.

De Commissie heeft het hele jaar lang met de lidstaten en de sector samengewerkt om te zorgen voor een vlotte en coherente tenuitvoerlegging van het bovenvermelde nieuwe wetgevingskader. Wetenschappers en fabrikanten hebben zich vooral toegelegd op het ontwikkelen van technologieën waardoor passagiers vloeistoffen kunnen meenemen aan boord van vliegtuigen. De eerste tests met dergelijke apparatuur zijn uitgevoerd op Europese luchthavens. Er hebben ook verdere tests met beveiligingsscanners plaatsgevonden. Op ruimere schaal zijn de regelmatige besprekingen met internationale organisaties voortgezet, teneinde mondiale oplossingen te vinden voor gemeenschappelijke problemen.

De incidenten met vracht uit Jemen en met EU-postpakketten in oktober 2010 hebben nogmaals, en des te sterker, de aandacht gevestigd op een nieuwe bedreiging. Het was de zoveelste herinnering - minder dan een jaar na het incident dat op Kerstmis 2009 plaatsvond op vlucht 253 van Northwest Airlines van Amsterdam Schiphol naar Detroit – dat extremistische groepen de burgerluchtvaart nog steeds als een aantrekkelijk doel beschouwen en blijven zoeken naar manieren om de huidige screeningtechnieken te omzeilen. Hiermee wordt nogmaals benadrukt hoe levensbelangrijk de inspanningen van de Commissie en haar partners wel zijn om reizigers en de Europese luchtvaart in zijn geheel te beschermen. Deze incidenten hebben ook geleid tot de opstelling van een verslag en een actieplan ter versterking van de beveiliging van luchtvracht, dat in december 2010 door de Raad Vervoer en de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken is aangenomen. Aangezien interne en externe beveiliging hand in hand gaan, is het ook van essentieel belang dat bedreigingen op grote afstand van ons continent worden aangepakt om Europa en zijn burgers te kunnen beschermen. De Commissie werkt daarom nauw samen met de nieuw opgerichte Europese dienst voor extern optreden (EEAS).

DEEL EEN

DE INSPECTIES

1. ALGEMEEN

Krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 is de Commissie verplicht inspecties uit te voeren van de luchtvaartbeveiligingsinstanties (de "bevoegde autoriteiten") van de lidstaten en van EU-luchthavens. Zwitserland is eveneens opgenomen in het EU-programma, terwijl Noorwegen en IJsland (en Liechtenstein) door de toezichthoudende autoriteit van de EVA worden geïnspecteerd op basis van gelijklopende bepalingen. De Commissie beschikt over een team van elf luchtvaartbeveiligingsinspecteurs om de inspectiewerkzaamheden uit te voeren. Deze inspectiewerkzaamheden worden ondersteund door een pool van nationale inspecteurs die door de lidstaten, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn aangewezen en in de loop van 2010 opnieuw door de Commissie zijn gecertificeerd op grond van het nieuwe wetgevingskader. In 2010 hebben 46 van deze nationale inspecteurs deelgenomen aan de inspecties. De bijlage bevat een tabel met een beknopt overzicht van alle monitoringactiviteiten die de toezichthoudende autoriteit van de EVA tot op heden heeft uitgevoerd.

2. INSPECTIES VAN NATIONALE BEVOEGDE AUTORITEITEN

De Commissie heeft in 2010 vijf bevoegde autoriteiten geïnspecteerd, die zij allemaal al eerder had geïnspecteerd. De tekortkomingen die het vaakst werden vastgesteld in 2010 hielden verband met het feit dat de nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart en de nationale kwaliteitscontroleprogramma's nog niet volledig in overeenstemming waren gebracht met het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008.

Wat de tenuitvoerlegging van de maatregelen betreft, waren er aanwijzingen dat sommige lidstaten onvoldoende in staat waren om tekortkomingen snel te detecteren en te corrigeren. Sommige lidstaten hadden nagelaten toezicht te houden op alle aspecten van de wetgeving en sommige luchthavens werden lange tijd niet geïnspecteerd. Soms was er geen of onvoldoende follow-up, vaak deden zich aanzienlijke vertragingen voor bij het verhelpen van tekortkomingen. Alle lidstaten hebben voorzien in sancties, maar deze waren niet altijd streng genoeg of werden niet altijd op zodanige wijze toegepast dat er een afschrikkend effect van uitging.

3. EERSTE INSPECTIES VAN LUCHTHAVENS

In 2010 zijn negentien (19) luchthavens voor het eerst geïnspecteerd, bijna evenveel als in 2009. Alle hoofdstukken werden behandeld (hoewel niet tijdens elke inspectie). Het totale percentage kernmaatregelen die in overeenstemming werden bevonden, bedroeg in 2010 bijna 80%.

De tekortkomingen die werden vastgesteld op het gebied van traditionele maatregelen¹ vloeiden meestal voort uit menselijke factoren. Gevallen van niet-naleving van traditionele maatregelen in luchthavens die in 2010 werden geïnspecteerd, hadden vooral betrekking op de

¹ Maatregelen worden als "traditioneel" beschouwd als ze al van toepassing waren onder het wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

kwaliteit van de screening van personeel en passagiers en op de eisen voor de beveiliging van vracht. Met name bij het fouilleren van personeel en passagiers werden de gemeenschappelijke basisnormen, die om duidelijkheidsredenen in detail zijn uiteengezet in het nieuwe wetgevingskader, niet altijd nageleefd. Wat vracht betreft, hadden de meeste gevallen van niet-naleving betrekking op de selectie van de screeningmethoden die het best geschikt waren voor de aard van de zending en op de normen voor het toepassen van deze methoden. Deze menselijke factoren kunnen worden verbeterd door opleiding en toezicht.

Bovendien waren bepaalde aanvullende maatregelen van het nieuwe wetgevingskader nog niet volledig ten uitvoer gelegd op de luchthavens die in de periode juni-december 2010 zijn geïnspecteerd. De niet-naleving had onder meer betrekking op de methoden en normen voor het screenen van boordbenodigdheden en leveringen aan luchthavens (in gevallen waarin er nog geen sprake was van een volledig beveiligde toeleveringsketen), op de accreditatieprocedures voor personeel dat van screening moet worden vrijgesteld en op het ontbreken van een risicobeoordeling voor de frequentie van patrouilles op luchthavens. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten actief werk maken van de tenuitvoerlegging van deze nieuwe bepalingen.

Ten slotte werden op de luchthavens die in 2010 zijn geïnspecteerd enkele problemen vastgesteld op het gebied van toegangscontrole tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, "reconciliaton" van ruimbagage, screeningmethoden voor ongebeleide bagage en normen voor screeningapparatuur.

4. FOLLOW-UPINSPECTIES

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 72/2010 voert de Commissie routinematig een beperkt aantal follow-upinspecties uit. Als tijdens de eerste inspectie van een luchthaven verscheidene ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld, wordt zeker een follow-upinspectie gepland. In 2010 werd dit tweede keer noodzakelijk geacht, en in beide gevallen werd geconcludeerd dat de meeste, maar niet alle, gerapporteerde tekortkomingen waren verholpen.

5. OPENSTAANDE DOSSIERS, "ARTIKEL 15"-GEVALLEN EN JURIDISCHE PROCEDURES

Een inspectiedossier wordt pas gesloten wanneer de Commissie ervan overtuigd is dat passende corrigerende maatregelen zijn genomen. In 2010 zijn 27 dossiers (21 luchthavens en 6 bevoegde autoriteiten) gesloten. In totaal stonden aan het eind van het jaar nog 11 dossiers m.b.t. bevoegde autoriteiten en 17 m.b.t. luchthavens open.

Als de tekortkomingen die in een luchthaven zijn vastgesteld, zo ernstig worden geacht dat ze een bedreiging vormen voor het algemene niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, zal de Commissie artikel 15 van Verordening (EU) nr. 72/2010² toepassen. Dit betekent dat alle andere bevoegde autoriteiten in kennis worden gesteld van de situatie en dat aanvullende maatregelen moeten worden overwogen met betrekking tot vluchten van of naar de luchthaven in kwestie. Artikel 15 is één keer toegepast, namelijk midden juli 2010, maar deze zaak is vier maanden later gesloten omdat de tekortkomingen waren verholpen.

² Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, PB L 23 van 27.1.2010, blz. 1.

De andere mogelijke sanctie in de meest ernstige gevallen of in gevallen waarin de tekortkoming langdurig aanhoudt of zich opnieuw voordoet, is het openen van een inbreukprocedure of een EU-pilot tegen lidstaten die aan de diensten van de Commissie hebben meegedeeld dat ze aan die procedure deelnemen. In 2010 zijn twee inbreukprocedures en een EU-pilot-procedure ingeleid naar aanleiding van inspecties van nationale autoriteiten. In het eerste geval had de betrokken lidstaat nagelaten zijn eigen nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart te handhaven. Het tweede geval had betrekking op de toepassing van de EU-regels op kleine luchthavens. Het derde geval had te maken met een tekort aan personeel voor toezicht op de naleving. In de loop van het jaar werden twee inbreukprocedures en een EU-pilot-procedure gesloten omdat de vastgestelde tekortkomingen waren rechtgezet. In totaal waren eind 2010 nog vijf inbreukprocedures lopende.

6. EIGEN EVALUATIES VAN DE LIDSTATEN

Krachtens artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1217/2003³ moeten de lidstaten jaarlijks tegen eind februari bij de Commissie een rapport indienen over de resultaten van hun nationaal toezicht op de naleving in de periode januari-december van het voorgaande jaar. De rapporten van de lidstaten voor de periode januari-december 2009 werden allemaal op tijd ingediend en volgden allemaal het model van de Commissie. De vastgestelde tekortkomingen hadden voornamelijk betrekking op het lage aantal mandagen op het terrein, het feit dat niet alle eisen aan bod kwamen, onvoldoende follow-up en het niet toepassen van de beschikbare handhavingsmaatregelen.

Sinds het begin van het programma in 2003 is het moeilijk gebleken deze regelingen voor toezicht op de naleving in de EU te harmoniseren omdat de verschillende lidstaten de bepalingen, de ontwikkeling van methodologieën en de rapporteringseisen uiteenlopend interpreteren. De situatie is in de loop van de tijd sterk verbeterd, maar er is nog ruimte voor verbetering.

Een aantal tegenstrijdigheden tussen de resultaten van het nationale toezicht op de naleving en de tijdens inspecties van de Commissie gedane bevindingen, waarbij de Commissie vaak een lager niveau van naleving vaststelt dan is aangegeven in de nationale rapporten, zijn het gevolg van dit gebrek aan harmonisering van de inspectiemethoden.

DEEL TWEE

WETGEVING EN AANVULLENDE INSTRUMENTEN

1. ALGEMEEN

In de loop van 2010 zijn nieuwe wetgevingsbesluiten op het gebied van luchtvaartbeveiliging gepubliceerd, die tot doel hebben het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008, die sinds 29 april 2010 van toepassing is, aan te vullen en te verfijnen. Voorts zijn gemeenschappelijke basisnormen voor twee nieuwe screeningmethoden vastgesteld:

³ Verordening (EG) nr. 1217/2003 van de Commissie van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart, PB L 169 van 8.7.2003, blz. 44; ingetrokken en vervangen door Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008, PB L 7 van 12.1.2010, blz. 3.

- explosievenspeurhonden voor de primaire screening van ruimbagage en voor vracht en post (en als aanvullende screeningmethode voor andere hoofdstukken), en
- metaaldetectoren voor de primaire screening van bepaalde gespecialiseerde types vracht en post.

Ten slotte werd een wettelijke basis gecreëerd voor de tenuitvoerlegging van een overeenkomst met de Verenigde Staten van Amerika voor de invoering van one-stop security.

2. VASTGESTELDE AANVULLENDE WETGEVING

In 2010 zijn de volgende nieuwe wetteksten vastgesteld:

- Verordening (EU) nr. 18/2010⁴ wat specificaties voor nationale kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft;
- Verordening (EU) nr. 72/2010⁵ tot vaststelling van procedures voor inspecties door de Commissie op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart;
- Verordening (EU) nr. 185/2010⁶ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart;
- Verordening (EU) nr. 357/2010⁷ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart;
- Verordening (EU) nr. 358/2010⁸ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging (vloeistoffen, spuitbussen en gels; vrijstelling van screening voor vloeistoffen, spuitbussen en gels die verkregen zijn in bepaalde luchthavens in derde landen);
- Verordening (EU) nr. 573/2010⁹ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (explosieëndetectiehonden);
- Verordening (EU) nr. 983/2010¹⁰ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (one-stop-security voor luchtvaartuigen, passagiers en hun handbagage en ruimbagage die aankomen uit de Verenigde Staten van Amerika);

⁴ Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008, PB L 7 van 12.1.2010, blz. 3.

⁵ Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie van 26 januari 2010, PB L 23 van 27.1.2010, blz. 1.

⁶ Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010, PB L 55 van 5.3.2010, blz. 1.

⁷ Verordening (EU) nr. 357/2010 van de Commissie van 23 april 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 105 van 27.4.2010, blz. 10.

⁸ Verordening (EU) nr. 358/2010 van de Commissie van 23 april 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 105 van 27.4.2010, blz. 12.

⁹ Verordening (EU) nr. 573/2010 van de Commissie van 30 juni 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 166 van 1.7.2010, blz. 1.

¹⁰ Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 286 van 4.11.2010, blz. 1.

- Besluit C(2010) 774¹¹ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (uitvoeringsbesluit);
- Besluit C(2010) 2604¹² houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (leveringen);
- Besluit C(2010) 3572¹³ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (explosievendetectiehonden);
- Besluit C(2010) 9139¹⁴ houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (metaaldetectieapparatuur).

De teksten zijn tot stand gekomen tijdens zes gewone en twee bijzondere vergaderingen van het regelgevend comité voor de beveiliging van de luchtvaart, zes vergaderingen van de adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging en een aantal vergaderingen van specifieke werkgroepen, waarbij zowel de lidstaten als het bedrijfsleven waren betrokken.

3. DATABANK VAN ERKENDE AGENTEN EN BEKENDE AFZENDERS

Om de beveiligde toeleveringsketen voor luchtvracht en –post te versterken en de homogene toepassing ervan in de EU te faciliteren, is de databank van erkende agenten en bekende afzenders ontwikkeld. Sinds de volledige totstandkoming van deze databank, op 1 juni 2010, is ze onderhouden op basis van een kaderovereenkomst van de Commissie. Eind 2010 bevatte deze databank ongeveer 7500 erkende agenten en (onafhankelijk gevalideerde) bekende afzenders. Dit is het enige wettelijke primaire instrument dat erkende agenten moeten raadplegen als zij zendingen van een andere erkende agent of (onafhankelijk gevalideerde) bekende afzender in ontvangst nemen. Sinds de datum waarop de databank operationeel is geworden, is de contractueel overeengekomen beschikbaarheidsgraad van 99,5% steeds gehaald.

4. INSPECTIES VAN EU-LUCHTHAVENS - HANDBOEKEN

Volgens Verordening (EG) nr. 300/2008 en Verordening (EU) nr. 72/2010 moet het toezicht door de diensten van de Commissie op de naleving van de beveiligingseisen voor de burgerluchtvaart objectief en volgens een standaardmethode plaatsvinden.

Om dit doel te bereiken, heeft de Commissie twee uitgebreide handboeken opgesteld met gedetailleerde aanwijzingen en richtsnoeren voor de EU-inspecteurs op het terrein. Eén handboek heeft betrekking op alle hoofdstukken behalve luchtvracht en –post, het andere uitsluitend op luchtvracht en –post, gezien de complexiteit van het toezicht op de naleving op deze laatste twee domeinen.

¹¹ Besluit C(2010) 774 definitief, op 13.4.2010 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet bekendgemaakt in het PB (vertrouwelijk).

¹² Besluit C(2010) 2604 definitief, op 23.4.2010 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet bekendgemaakt in het PB (vertrouwelijk).

¹³ Besluit C(2010) 3572 definitief, op 30.6.2010 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet bekendgemaakt in het PB (vertrouwelijk).

¹⁴ Besluit C(2010) 9139 definitief, op 20.12.2010 bekendgemaakt aan alle lidstaten; niet bekendgemaakt in het PB (vertrouwelijk).

DEEL DRIE

VERSLAGEN, TESTS EN STUDIES

1. VERSLAGEN

Naar aanleiding van de incidenten met luchtvracht eind oktober 2010 (cartridgebommen uit Jemen en brandbommen die via EU-koerierdiensten werden verzonden) en na een bijzondere vergadering van het regelgevend comité voor de beveiliging van de luchtvaart op 5 november 2010, is het EU-voorzitterschap, dat de EU-Raad en de Commissie vertegenwoordigt, tijdens de vergadering van de Raad van 8 november 2010 gevraagd om een groep op hoog niveau op te richten om te kijken hoe de beveiliging van luchtvracht kan worden versterkt. De groep op hoog niveau heeft zijn verslag en actieplan op 2 december 2010 voorgelegd aan de Raad Vervoer en de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken, die ze hebben goedgekeurd.

In het verleden werden transfervracht en –post bij de transfer in EU-luchthavens als een laag risico beschouwd omdat de luchtvracht en –post al in de luchthaven van vertrek aan een beveiligingsonderzoek moesten zijn onderworpen, overeenkomstig het ICAO-beginsel¹⁵ waarbij de staat van vertrek verantwoordelijk is voor de beveiliging.

Dit beginsel wordt ook weerspiegeld in de huidige versie van het nieuwe wetgevingskader, waarbij transfervracht en -post die per vliegtuig aankomen, worden vrijgesteld van screening (mits ze beschermd zijn tegen wederrechtelijke daden van het ogenblik van aankomst tot het ogenblik van vertrek van het luchtvaartuig waarmee ze moeten worden vervoerd).

In het licht van de bovenvermelde Jemen-incidenten wordt in het verslag aanbevolen om sneller werk te maken van de vaststelling van maatregelen ter verbetering van de beveiliging van luchtvracht en –post die afkomstig zijn van buiten de EU. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan een risicogebaseerde benadering en wordt rekening gehouden met de beveiliging van de toeleveringsketen, die in de EU-wetgeving is geregeld en een mondiaal beginsel van de ICAO-regels vormt.

In reactie op de bovenvermelde incidenten met brandbommen die via EU-koerierdiensten werden verzonden, wordt in het verslag voorts ook aanbevolen de bestaande regeling voor de beveiliging van EU-vracht en –post te versterken en verder te harmoniseren.

Dit dient te gebeuren door a) na te gaan hoe de EU-regeling inzake erkende agenten en bekende verzenders kan worden uitgebreid door te voorzien in de mogelijkheid om in derde landen gevestigde erkende agenten en bekende verzenders goed te keuren of op onafhankelijke wijze te valideren, b) screeningmethoden en -technologieën verder te analyseren en, indien nodig, te verbeteren, c) samenwerking tussen inlichtingen- en ordehandhavingsdiensten met het oog op een gemeenschappelijke EU-beoordeling van bedreigingen van de luchtvaartveiligheid, en d) de mondiale normen inzake wetgevingskaders en capaciteitsopbouw te verbeteren.

2. TESTS

In de zin van de EU-luchtvaartbeveiligingswetgeving wordt een "test" uitgevoerd wanneer een lidstaat met de Commissie overeenkomt dat hij gedurende een beperkte periode bepaalde niet in de wetgeving erkende middelen of methoden zal gebruiken ter vervanging van een

¹⁵

International Civil Aviation Organisation (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie).

erkende beveiligingsmethode, op voorwaarde dat dergelijke tests geen gevolgen hebben voor het algemene beveiligingsniveau. In juridische zin wordt niet van "test" gesproken wanneer een lidstaat of entiteit een evaluatie uitvoert van een nieuwe beveiligingsmethode die wordt gebruikt naast een of meer methoden die al onder de wetgeving vallen.

In 2010 zijn een aantal tests – in beide betekenissen – uitgevoerd in Duitsland, Spanje, Frankrijk, Italië, Nederland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Zwitserland en Noorwegen. Deze tests hadden betrekking op het gebruik van beveiligingsscaners voor het screenen van passagiers en bemanningsleden (inclusief millimetergolfapparatuur), van systemen voor het opsporen van vloeibare springstoffen voor het screenen van handbagage, en van explosievensporendetectie voor het screenen van hoofddeksels van passagiers.

3. STUDIES

Eind 2010 werd een studieverlag opgesteld over de wettelijke situatie met betrekking tot de beveiliging van vluchten uit derde landen naar de EU. In dit verslag werden een aantal aanbevelingen gedaan om de EU beter in staat te stellen de beveiligingsnormen voor vluchten uit derde landen te monitoren en te versterken.

Bovendien heeft de Commissie eind 2010 twee studies gelanceerd over a) het gebruik van de EU-databank van erkende agenten en bekende verzenders, en b) het gebruik van 'Threat Image Projection'-technologie bij het screenen van ruim- en handbagage.

DEEL VIER

OVERLEG MET INTERNATIONALE INSTANTIES EN DERDE LANDEN

1. ALGEMEEN

De Commissie werkt nauw samen met internationale organen en belangrijke partners uit derde landen en is regelmatig vertegenwoordigd op internationale bijeenkomsten, waar zij meestal het standpunt van de EU coördineert en vaak presentaties geeft of documenten indient. Indien nodig wordt ook overleg met derde landen gepleegd over kwesties van lokaal of gezamenlijk belang, zoals vrijstellingen van de normale eisen inzake het meenemen van vloeistoffen die gekocht zijn in belastingvrije winkels. Door dergelijke contacten blijft de EU op de hoogte, kan zij goede praktijken verspreiden en kan zij de mondiale besluitvorming beïnvloeden. Het verband en de samenhang tussen de interne en externe beveiligingsbehoeften moeten worden gegarandeerd. Volgens het nieuwe wetgevingskader dat bij het Verdrag van Lissabon is opgesteld, wordt de EEAS geraadpleegd wanneer contacten met internationale organen en derde landen plaatsvinden, teneinde de samenhang en complementariteit met specifiek politiek overleg van het EEAS te garanderen.

2. INTERNATIONALE INSTANTIES

De Commissie neemt deel aan het jaarlijkse AvSec-panel van de ICAO en heeft in 2010 documenten ingediend over het screenen van vloeistoffen en de beveiliging van luchtvracht. Al deze documenten werden positief onthaald.

De Commissie neemt ook regelmatig deel aan vergaderingen van de technische taakgroep en de opleidingstaakgroep van de ECAC. De conclusies van deze groepen vormden de basis voor besprekingen tijdens de vergaderingen van het regelgevend comité en de bijbehorende werkgroepen.

3. DERDE LANDEN

De Commissie heeft op diverse fora actief gesprekken gevoerd met de VS over luchtvaartbeveiligingskwesties, met name in de EU-VS-groep "samenwerking op het gebied van de beveiliging van vervoer", waardoor vooruitgang is geboekt op weg naar one-stop-security¹⁶. De Commissie is ook een aantal keren tussenbeide gekomen nadat lidstaten hun bijzondere bezorgdheid hebben geuit over aanvullende beveiligingseisen van de VS, die de indruk wekten dat onvoldoende rekening werd gehouden met de reeds bestaande EU-systemen. Soms hadden de opmerkingen van de lidstaten betrekking op de aanhoudende praktijk van de VS om, zonder voorafgaand overleg, spoedamendementen vast te stellen op de eisen die gelden voor luchtvaartmaatschappijen die actief zijn vanuit de EU, hetgeen ernstige moeilijkheden veroorzaakte voor EU-stakeholders.

De Commissie heeft deelgenomen aan één inspectie op een luchthaven in de Verenigde Staten van Amerika om de mogelijkheid van een toekomstige 'one stop'-overeenkomst te onderzoeken.

CONCLUSIE

In het algemeen is het beveiligingsniveau in de EU hoog, maar de inspecties van de Commissie hebben toch bepaalde tekortkomingen aan het licht gebracht. Traditionele maatregelen hebben tekortkomingen aan het licht gebracht op het gebied van de screening van personeelsleden en passagiers en de eisen inzake de verwerking en screening van vracht, die meestal voortvloeien uit menselijke factoren. Aanvullende maatregelen in het kader van het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 hebben verdere gevallen van niet-naleving aan het licht gebracht, die betrekking hadden op patrouilles op luchthavens, risicobeoordeling en screening van boord- en luchthavenbenodigdheden. De door de Commissie aanbevolen corrigerende maatregelen werden in het algemeen goed opgevolgd, maar de bevindingen van de inspecteurs wijzen niettemin op het belang van een robuuste EU-inspectieregeling en passende kwaliteitsborging op het niveau van de lidstaten. De Commissie zet haar inspanningen voort om te garanderen dat alle juridische eisen volledig en correct worden nageleefd; indien nodig leidt zij formele inbreukprocedures in.

Op wetgevend vlak zijn in 2010 gedetailleerde uitvoeringsbepalingen vastgesteld om te garanderen dat de nieuwe basisverordening (Verordening (EG) nr. 300/2008) op geharmoniseerde wijze wordt toegepast. De incidenten met vracht uit Jemen en met EU-postpakketten, eind oktober 2010, herinnerden ons eraan dat de burgerluchtvaart nog steeds heeft af te rekenen met nieuwe en innoverende bedreigingen, die op afdoende wijze en met risicogebaseerde beschermingsmaatregelen moeten worden afgewend. Zoals haar werd opgedragen in het actieplan inzake beveiliging van luchtvracht heeft de Commissie haar acties op dit gebied uitgebreid.

¹⁶ Van toepassing vanaf 1.4.2011 voor luchtvaartuigen, passagiers en hun handbagage en ruimbagage die aankomen uit de VS – Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 286 van 4.11.2010, blz. 1.

Bijlage

Inspecties door de Commissie op 31.12.2010

Land	Aantal inspecties 01/2010 – 12/2010 (inclusief follow-upinspecties)	Totaal aantal inspecties 2004-2010 (inclusief follow-upinspecties)
Oostenrijk	1	9
België	2	9
Bulgarije	2	5
Cyprus	0	5
Tsjechië	0	5
Denemarken	1	7
Estland	0	4
Finland	0	7
Frankrijk	2	12
Duitsland	2	14
Griekenland	1	12
Hongarije	1	5
Ierland	2	8
Italië	1	12
Letland	0	4
Litouwen	1	4
Luxemburg	0	5
Malta	0	3
Nederland	1	7
Polen	1	7
Portugal	1	8
Roemenië	1	3
Slowakije	0	4
Slovenië	0	4
Spanje	2	12
Zweden	2	9
Verenigd Koninkrijk	2	13
Zwitserland	0	4
TOTAAL	26	202

Inspecties door de Toezichhoudende Autoriteit van de EVA op 31.12.2010

Land	Aantal inspecties 01/2010 – 12/2010 (inclusief follow-upinspecties)	Totaal aantal inspecties 2004-2010 (inclusief follow-upinspecties)
IJsland	1	7
Noorwegen	3	31
TOTAAL	4	38