

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 25/2002**door de Raad vastgesteld op 28 januari 2002****met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart**

(2002/C 113 E/02)

(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 de conclusies van de Raad Vervoer van 16 oktober 2001, en met name punt 9,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het 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) De op 11 september 2001 in New York en Washington gepleegde misdrijven illustreren dat het terrorisme een van de grootste bedreigingen vormt voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die de essentie zijn van de Europese Unie.
- (2) De bescherming van de burger in de Europese Gemeenschap dient in de burgerluchtvaart te allen tijde te worden verzekerd door wederrechtelijke daden te voorkomen.
- (3) Onverminderd de voorschriften van de lidstaten op het gebied van de nationale veiligheid en de op grond van titel VI van het Verdrag betreffende de Europese Unie te nemen maatregelen moet deze doelstelling worden bereikt door de aanneming van dienstige bepalingen op het gebied van luchtvervoerbeleid waarbij gemeenschappelijke basisnormen worden vastgesteld, gebaseerd op de huidige aanbevelingen van Document 30 van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC). Er moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden gedelegeerd om de desbetreffende nadere uitvoeringsbepalingen vast te stellen. Om wederrechtelijke daden te voorkomen moeten deze uitvoeringsbepalingen gedeeltelijk geheim blijven en niet worden gepubliceerd.

⁽¹⁾ PB C 51 E van 26.2.2002, blz. 221.

⁽²⁾ PB C 48 van 21.2.2002, blz. 70.

⁽³⁾ Advies uitgebracht op 23 november 2001 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 november 2001, gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 28 januari 2002 en besluit van het Europees Parlement van ...

- (4) Deze verordening eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie worden erkend.
- (5) De verschillende soorten burgerluchtvaartactiviteiten zijn niet noodzakelijkerwijs blootgesteld aan hetzelfde soort bedreiging. Het is daarom nodig dat de nadere uitvoeringsbepalingen worden aangepast aan de speciale omstandigheden van elke activiteit en de gevoeligheid van bepaalde maatregelen.
- (6) Op kleine luchthavens zou de toepassing van gemeenschappelijke basisnormen buiten proportie kunnen zijn of zou de uitvoering ervan om objectieve praktische redenen onmogelijk kunnen zijn. In dergelijke gevallen zouden de bevoegde autoriteiten van de lidstaten de mogelijkheid moeten hebben andere maatregelen toe te passen die een passend beschermingsniveau bieden. De Commissie zou moeten onderzoeken of die maatregelen om objectieve praktische redenen gerechtvaardigd zijn en of zij een passend beschermingsniveau bieden.
- (7) Het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago) voorziet in minimumnormen om de beveiliging van de burgerluchtvaart te verzekeren.
- (8) Om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken, dient elke lidstaat een nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart alsmede een daarbij behorend kwaliteitscontrole- en opleidingsprogramma aan te nemen.
- (9) Met het oog op de verscheidenheid van de partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van beveiligingsmaatregelen op nationaal niveau is het nodig dat elke lidstaat één bevoegde autoriteit aanwijst die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van de programma's voor de beveiliging van de luchtvaart.
- (10) De lidstaten moeten de mogelijkheid krijgen strengere maatregelen toe te passen.
- (11) Het toezicht op de beveiligingsmaatregelen vereist het opzetten op nationaal niveau van passende kwaliteitscontrolesystemen en de organisatie van inspecties onder toezicht van de Commissie, teneinde de doeltreffendheid van elk nationaal systeem te verifiëren.

- (12) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld 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 ⁽¹⁾.
- (13) Op 2 december 1987 hebben het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk in Londen overeenstemming bereikt over regelingen voor meer samenwerking inzake het gebruik van de luchthaven van Gibraltar, in de vorm van een gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van beide landen; deze regelingen moeten nog van toepassing worden.
- (14) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de vaststelling en toepassing van dienstige bepalingen op het gebied van het luchtvaartbeleid, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, aangezien deze verordening voor geheel Europa geldt, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel beperkt deze verordening zich tot de gemeenschappelijke basisnormen die vereist zijn om de doelstellingen van beveiliging van de luchtvaart te bereiken en gaat zij niet verder dan hetgeen voor dat doel nodig is,

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

1. Het hoofddoel van deze verordening is de vaststelling en uitvoering van dienstige communautaire maatregelen om tegen de burgerluchtvaart gerichte wederrechtelijke daden te voorkomen.
2. Bijkomend doel is het verschaffen van een basis voor een gemeenschappelijke interpretatie van de desbetreffende bepalingen van het Verdrag van Chicago, in het bijzonder bijlage 17 daarvan.
3. De middelen om de in de leden 1 en 2 genoemde doelstellingen te bereiken zijn:
 - a) het vaststellen van gemeenschappelijke basisnormen betreffende maatregelen voor beveiliging van de luchtvaart;
 - b) het treffen van passende regelingen voor toezicht op de naleving.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „luchthaven”: ieder terrein in een lidstaat dat beschikbaar is voor commercieel luchtvervoer;
2. „Verdrag van Chicago”: verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de bijlagen daarbij, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;
3. „beveiliging van de luchtvaart”: combinatie van maatregelen en menselijke en natuurlijke hulpbronnen, bedoeld om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.

Artikel 3

Werkingssfeer

1. De bij deze verordening vastgestelde maatregelen zijn van toepassing op alle luchthavens die gelegen zijn op het grondgebied van de lidstaten waarop het Verdrag van toepassing is.
2. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is, onverlet.
3. De toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort tot de datum waarop de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden. De regeringen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk zullen de Raad van die datum in kennis stellen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke normen

1. De gemeenschappelijke basisnormen betreffende maatregelen voor beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in de bijlage.
2. De nodige maatregelen voor de uitvoering en de technische aanpassing van deze gemeenschappelijke basisnormen worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 9, lid 2, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de verschillende soorten activiteiten en met de gevoeligheid van de maatregelen in verband met:
 - a) prestatiecriteria en acceptatietests voor apparatuur;
 - b) gedetailleerde procedures die gevoelige informatie bevatten;
 - c) gedetailleerde criteria voor vrijstelling van beveiligingsmaatregelen.
3. De bevoegde autoriteit van een lidstaat kan, op basis van een plaatselijke risicobeoordeling, wanneer de toepassing van de beveiligingsmaatregelen, vermeld in de bijlage bij deze verordening, buiten proportie zijn of wanneer deze maatregelen om objectieve praktische redenen niet kunnen worden uitgevoerd, nationale beveiligingsmaatregelen vaststellen om een passend beschermingsniveau te bieden op luchthavens:
 - a) met jaarlijks gemiddeld twee commerciële vluchten per dag; of
 - b) met uitsluitend vluchten van algemene luchtvaart; of

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.1.1999, blz. 23.

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

rekening houdend met de kenmerken van dergelijke kleine luchthavens.

De lidstaat in kwestie stelt de Commissie van deze maatregelen in kennis.

4. De Commissie beziet of de door een lidstaat overeenkomstig lid 3 getroffen maatregelen om objectieve praktische redenen gerechtvaardigd zijn en een passend beschermingsniveau bieden. Indien de maatregelen niet aan deze criteria voldoen, neemt de Commissie een besluit volgens de procedure van artikel 9, lid 3; in dat geval trekt de lidstaat de maatregelen in of past hij deze aan.

Artikel 5

Nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart

1. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van deze verordening stelt elke lidstaat een nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart vast teneinde te verzekeren dat de gemeenschappelijke normen, bedoeld in artikel 4, lid 1, en de maatregelen, vastgesteld overeenkomstig artikel 4, lid 2, uiterlijk op de in die maatregelen genoemde datum worden toegepast.

2. Ondanks dat binnen een lidstaat een of meer instanties of organen bij de luchtvaartbeveiliging betrokken kunnen zijn, wijst elke lidstaat een bevoegde autoriteit aan die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van zijn nationale programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart.

3. Binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening verzoekt iedere lidstaat zijn bevoegde autoriteit zorg te dragen voor de opstelling en uitvoering van een nationaal programma voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart, met als doel de doeltreffendheid van zijn nationale programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart te waarborgen.

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.

5. Iedere lidstaat verzoekt de bevoegde autoriteit zorg te dragen voor de opstelling en uitvoering van een nationaal opleidingsprogramma voor beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 6

Strengere maatregelen

De lidstaten kunnen, met inachtneming van het Gemeenschapsrecht, strengere maatregelen toepassen dan die welke in deze

verordening zijn neergelegd. Zo spoedig mogelijk nadat die maatregelen van toepassing zijn geworden, stellen de lidstaten de Commissie en de andere lidstaten in kennis van de aard daarvan.

Artikel 7

Toezicht op de naleving

1. De specificaties voor het door de lidstaten uit te voeren programma voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 9, lid 2. Dat programma wordt gebaseerd op beste praktijken en maakt snelle opsporing en correctie van fouten mogelijk. In ieder programma wordt bepaald dat alle in de betrokken lidstaat gelegen luchthavens regelmatig worden gecontroleerd onder verantwoordelijkheid van de in artikel 5, lid 2, bedoelde bevoegde autoriteit. Voor deze controles wordt een gemeenschappelijke methodiek gebruikt en zij worden verricht door controleurs die volgens gemeenschappelijke criteria gekwalificeerd zijn.

2. Na zes maanden, gerekend vanaf de inwerkingtreding van deze verordening overeenkomstig artikel 12, voert de Commissie in samenwerking met de in artikel 5, lid 2, bedoelde bevoegde autoriteit inspecties uit, waaronder inspecties van een passende steekproef van luchthavens, om toezicht te houden op de toepassing van deze verordening door de lidstaten. Bij dergelijke inspecties wordt rekening gehouden met de informatie die is verkregen vanuit de nationale programma's voor kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart, in het bijzonder auditverslagen. De procedures voor de uitvoering van dergelijke inspecties worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 9, lid 2.

3. De ambtenaren die door de Commissie gemachtigd zijn om overeenkomstig lid 2 inspecties uit te voeren, oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een schriftelijke machtiging waarin onderwerp, doel en begindatum van de inspectie zijn vermeld. 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 de inspecties en zorgt ervoor dat betrokken instanties of personen zich eveneens aan de inspecties onderwerpen.

4. De inspectieverslagen worden door de Commissie verstrekt aan de betrokken lidstaat, die binnen drie maanden na de kennisgeving mededeelt welke maatregelen zijn genomen om eventuele tekortkomingen te verhelpen. Het verslag en het antwoord van de in artikel 5, lid 2, bedoelde bevoegde autoriteit worden aan het bij artikel 9, lid 1, ingestelde comité toegezonden.

Artikel 8

Verspreiding van informatie

1. Onverminderd het recht van het publiek op toegang tot documenten, neergelegd in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie ⁽¹⁾

⁽¹⁾ PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

- a) zijn de maatregelen in verband met
- i) prestatiecriteria en acceptatietests voor apparatuur,
 - ii) gedetailleerde procedures die gevoelige informatie bevatten,
 - iii) gedetailleerde criteria voor vrijstelling van beveiligingsmaatregelen,
- bedoeld in artikel 4, lid 2,
- b) de specificaties, bedoeld in artikel 7, lid 1, en
- c) de inspectieverslagen en de antwoorden van de lidstaten, bedoeld in artikel 7, lid 4,

geheim. Zij worden niet gepubliceerd. Zij worden alleen beschikbaar gesteld aan de in artikel 5, lid 2, bedoelde autoriteiten, die daarvan, overeenkomstig de toepasselijke nationale regels voor de verspreiding van gevoelige informatie, alleen mededeling doen aan belanghebbenden die niet zonder die informatie kunnen.

2. De lidstaten behandelen informatie met betrekking tot andere lidstaten, afkomstig uit inspectieverslagen en antwoorden van lidstaten, zoveel mogelijk als vertrouwelijk, overeenkomstig het toepasselijke nationale recht.

3. Tenzij het duidelijk is dat de inspectieverslagen en de antwoorden al dan niet mogen worden vrijgegeven, treden de lidstaten of de Commissie in overleg met de betrokken lidstaat.

Artikel 9

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.
2. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn bedraagt één maand.

3. In de gevallen waarin naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 6 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

4. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 10

Publicatie van informatie

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.

Artikel 11

Sancties

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

Artikel 12

Inwerkingtreding

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

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE

1. DEFINITIES

1. „Begeleide ruimbagage”: bagage die wordt aanvaard voor vervoer in het ruim van een vliegtuig en die is ingecheckt door een passagier die aan boord van dat vliegtuig is.
2. „Luchtzijde”: zone van een luchthaven waar de vliegtuigbewegingen plaatsvinden, de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan.
3. „Beveiligingscontrole van een vliegtuig”: een inspectie van de binnenkant van een vliegtuig waartoe passagiers zich toegang kunnen hebben verschaft en een inspectie van het ruim met het oog op het opsporen van verboden voorwerpen.
4. „Beveiligingsdoorzoeking van een vliegtuig”: een grondige inspectie van de binnenkant en de buitenkant van het vliegtuig met het oog op het opsporen van verboden voorwerpen.
5. „Achtergrondcontrole”: een controle van de identiteit en de vroegere ervaring van een persoon, met inbegrip van een eventueel strafblad, als deel van de beoordeling of een persoon in aanmerking komt voor niet-begeleide toegang tot zones met een om beveiligingsredenen beperkte toegang.
6. „Handbagage”: bagage die bestemd is om in de cabine van een vliegtuig te worden meegenomen.
7. „Commerciële vlucht”: een geregelde of ongeregelde vlucht of vluchtactiviteit die tegen vergoeding aan het grote publiek of aan privé-groepen wordt verhuurd.
8. „Co-mat”: afkorting van company materials, bedrijfsmaterieel van de luchtvaartmaatschappij dat binnen haar netwerk van luchthavens wordt vervoerd.
9. „Co-mail”: afkorting van company mail, bedrijfspost van een luchtvaartmaatschappij die binnen haar netwerk van luchthavens wordt vervoerd.
10. „Voortdurende steekproeven”: controles die gedurende de hele activiteitenperiode steekproefsgewijs worden uitgevoerd.
11. „Algemene luchtvaart”: alle geregelde of ongeregelde vluchtactiviteiten die niet aan het grote publiek worden aangeboden of niet voor het grote publiek beschikbaar zijn.
12. „EDS — explosive detection system (explosievendetectiesysteem)”: een systeem of een samenstel van verschillende technologieën dat de mogelijkheid biedt explosieve materialen in bagage te detecteren en de aanwezigheid daarvan door middel van een alarm aan te geven, ongeacht het materiaal waarvan de koffer of tas is vervaardigd.
13. „EDDS — explosive device detection system (explosietuigdetectiesysteem)”: een systeem of een samenstel van verschillende technologieën dat de mogelijkheid biedt een explosietuig in bagage te detecteren door detectie van een of meer onderdelen van het explosietuig, en de aanwezigheid daarvan met een alarm aan te geven, ongeacht het materiaal waarvan de koffer of tas is vervaardigd.
14. „Ruimbagage”: bagage die bestemd is om in het ruim van een vliegtuig te worden vervoerd.
15. „Bekende afzender”:
 - a) voor vracht: een afzender die voor eigen rekening goederen voor vervoer door de lucht aanbiedt en die regelmatig zaken doet met een erkend agent of een luchtvaartmaatschappij op basis van in deze bijlage nader omschreven criteria;
 - b) voor post: een afzender die voor eigen rekening post voor vervoer door de lucht aanbiedt en die regelmatig zaken doet met een erkende postdienst of postinstelling.
16. „Landzijde”: zone van een luchthaven die niet tot de luchtzijde behoort en die alle openbare gedeelten omvat.
17. „Post”: zendingen van correspondentie en andere voorwerpen die aangeboden worden door en bedoeld zijn voor levering aan postinstellingen. De definitie van postdienst/postinstelling wordt vastgesteld door de lidstaten.
18. „Verboden voorwerp”: een voorwerp dat voor een wederrechtelijke daad kan worden gebruikt en dat niet aangegeven en aan de toepasselijke wet- en regelgeving onderworpen is. Een indicatieve lijst van dergelijke voorwerpen is opgenomen in het aanhangsel.
19. „PEDS — primary explosive detection system (primair explosievendetectiesysteem)”: een systeem of een samenstel van verschillende technologieën dat de mogelijkheid biedt explosieve materialen in bagage te detecteren en de aanwezigheid daarvan met een alarm aan te geven, ongeacht het materiaal waarvan de koffer of tas is vervaardigd.

20. „Erkend agent”: een agent, expeditie of andere persoon die zaken doet met een luchtvaartmaatschappij en zorg draagt voor de beveiligingsmaatregelen die door de bevoegde autoriteit met betrekking tot vracht, koerier- en expresstukken of post worden aanvaard dan wel geëist.
21. „Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone”: zone aan de luchtzijde van een luchthaven waarvan de toegang wordt gecontroleerd teneinde de veiligheid van de burgerluchtvaart te waarborgen. Dergelijke zones zijn onder meer alle voor het vertrek van passagiers bestemde zones tussen de controleposten en het vliegtuig, het platform, bagageafhandelingsruimten, vrachtlodsen, postcentra en schoonmaak- en cateringruimten aan de luchtzijde.
22. „Beveiligingsmaatregelen”: middelen ter voorkoming van het binnenbrengen van verboden voorwerpen.
23. „Beveiligingsonderzoek”: de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben verboden voorwerpen aan te wijzen en/of te detecteren.
24. „Niet-begeleide ruimbagage”: bagage die wordt aanvaard voor vervoer in het ruim van een vliegtuig en die is ingecheckt door een passagier die niet aan boord van dat vliegtuig is.
25. „Terminal”: hoofdgebouw of groep van gebouwen waar de formaliteiten voor commerciële passagiers en vracht worden verricht en passagiers en vracht aan boord van het vliegtuig gaan, respectievelijk wordt gebracht.
26. „TIP — threat image projection (beeldprojectie van voor bedreiging geschikte voorwerpen)”: programmatuur die op bepaalde röntgenapparatuur kan worden geïnstalleerd en virtuele beelden van voorwerpen waarmee kan worden bedreigd (bijvoorbeeld vuurwapen, mes, geïmproviseerd explosief) projecteert op het röntgenbeeld van een echte koffer of tas die wordt onderzocht, met onmiddellijke feedback aan de bediener van de röntgenapparatuur die deze helpt dergelijke voorwerpen te detecteren.
27. „TDE — trace detection equipment (sporendetectieapparatuur)”: technisch systeem of een samenstel van verschillende technologieën dat de mogelijkheid biedt zeer kleine hoeveelheden (1 miljardste gram) van explosieve materialen in bagage of in andere aan een onderzoek onderworpen voorwerpen te detecteren en de aanwezigheid daarvan met een alarm aan te geven.

2. BEVEILIGING VAN LUCHTHAVENS

2.1. Eisen inzake ruimtelijke indeling van luchthavens

Bij het ontwerp en de indeling van luchthavens, passagiersterminals, vrachtterminals en andere gebouwen die rechtstreeks toegang geven tot de luchtzijde, moet rekening worden gehouden met de essentiële eisen inzake:

- a) de toepassing van beveiligingsmaatregelen op passagiers, bagage, vracht, koerier- en expresstukken, post en catering, opslagruiden en voorraden van de luchtvaartmaatschappij;
- b) de bescherming en de controle van de toegang tot de luchtzijde, de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en andere gevoelige zones en voorzieningen van de luchthaven;
- c) doelmatig gebruik van de beveiligingsuitrusting.

2.1.1. Grenzen tussen luchtzijde en landzijde

Er worden grenzen tussen zones aan de luchtzijde en zones aan de landzijde vastgesteld.

2.1.2. Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones

Op alle luchthavens worden om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones ingesteld.

2.2. Toegangscontrole

2.2.1. Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en andere zones aan de luchtzijde

- i) De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en andere zones aan de luchtzijde wordt te allen tijde gecontroleerd teneinde te waarborgen dat onbevoegden geen toegang tot deze zones krijgen en dat geen verboden voorwerpen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of in vliegtuigen kunnen worden binnengebracht.
- ii) Al het personeel dat toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moet krijgen, wordt onderworpen aan een achtergrondcontrole die op ten minste vijf jaar betrekking heeft. De controle wordt regelmatig, maar ten minste om de vijf jaar herhaald.

- iii) Al het personeel dat toegang moet krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moet ook regelmatig opleiding in luchtvaartbeveiliging krijgen (zie punt 12.3), onder meer over gevaren voor de veiligheid van de luchtvaart, en moet de instructie krijgen om iedere gebeurtenis die een bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart kan betekenen aan de bevoegde autoriteit te melden.
- iv) Er worden luchthavenidentiteitskaarten afgegeven aan het gehele luchthavenpersoneel en aan personeel dat de luchthaven regelmatig bezoekt (met inbegrip van werknemers van de luchthaven en van luchtvaartmaatschappijen en werknemers van andere organisaties). De luchthavenidentiteitskaart draagt de naam en een foto van de houder. Zij is slechts een beperkte periode geldig. De bevoegde autoriteit bepaalt wanneer een permanente luchthavenidentiteitskaart aan regelmatig bezoekers wordt verstrekt.
- v) De luchthavenidentiteitskaart moet tijdens de dienst steeds zichtbaar worden gedragen.
- vi) Voertuigen die aan de luchtzijde moeten worden gebruikt, moeten zoveel mogelijk aan de luchtzijde blijven.
- vii) Voertuigen die tussen zones aan de luchtzijde en zones aan de landzijde moeten bewegen, krijgen een pas die alleen voor dat bepaalde voertuig geldt en goed zichtbaar op dat voertuig wordt bevestigd. Andere voertuigen die toegang tot de luchtzijde moeten hebben, worden daar alleen toegelaten nadat ze zijn geïnspecteerd en voorzien zijn van een tijdelijke pas. Voertuigen die in noodgevallen worden gebruikt, kunnen van deze voorschriften worden vrijgesteld.
- viii) Luchthavenidentiteitskaarten en voertuigpassen worden bij alle controleposten van de zones aan de luchtzijde en de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones gecontroleerd.

2.2.2. Terminalzones

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.

2.2.3. Andere openbare zones

Er wordt voorzien in middelen voor 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 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.

2.3. Beveiligingsonderzoek van personeelsleden, meegedragen voorwerpen en voertuigen

- 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 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 voorwerpen worden meegevoerd en er worden dezelfde methoden gebruikt als bij het beveiligingsonderzoek van passagiers en handbagage.
- b) Voertuigen en voorraden die naar de luchtzijde of naar andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones worden gebracht, worden steekproefsgewijs onderzocht.

2.4. Fysieke beveiliging en patrouilles

- a) Platforms en andere stelplaatsen worden voldoende verlicht en de aangebrachte verlichting bestrijkt in het bijzonder kwetsbare zones van de luchthaven.
- 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, verkeersstorens 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.

- 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.
- d) Toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones via aan derden verhuurde kantoorruimten op de luchthaven, onderhoudsloodsen, vrachtvoorzieningen en andere gebouwen voor diensten en voorzieningen worden beperkt tot het strikt noodzakelijke.

3. BEVEILIGING VAN Vliegtuigen

3.1. Doorzoeking van vliegtuigen

- 1. Vliegtuigen worden als volgt doorzocht:
 - 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, maar moeten worden beveiligd of bewaakt vanaf het begin van de doorzoeking tot het vertrek; en
 - b) vliegtuigen die in dienst zijn, worden in de tijd tussen landing en vertrek of tijdens transitstops onderworpen aan een „beveiligingscontrole van het vliegtuig” onmiddellijk nadat de passagiers van boord zijn gegaan of zo kort mogelijk voordat de passagiers aan boord gaan en de bagage/vracht aan boord wordt gebracht.
- 2. Alle beveiligingsdoorzoeken en beveiligingscontroles van vliegtuigen worden uitgevoerd zodra alle dienstverleners (catering- en schoonmaakpersoneel, personeel voor belastingvrije verkoop en anderen), met uitzondering van beveiligingspersoneel, het vliegtuig hebben verlaten, en de veilige status van het vliegtuig wordt gehandhaafd tot aan en gedurende de gehele procedure van het aan boord gaan en de tijd voor het vertrek.

3.2. Bescherming van vliegtuigen

- 1. Er wordt een persoon aangewezen die verantwoordelijk is voor de controle op de toegang tot geparkeerde vliegtuigen; de controle wordt als volgt verricht:
 - a) voor in dienst zijnde vliegtuigen wordt de toegang gecontroleerd vanaf het begin van de beveiligingscontrole van het vliegtuig tot aan het vertrek, teneinde de integriteit van de controle te handhaven;
 - b) voor niet in dienst zijnde vliegtuigen die zijn doorzocht en naar een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone zijn gebracht, wordt de toegang gecontroleerd vanaf het begin van de beveiligingsdoorzoeking van het vliegtuig tot aan het vertrek, teneinde de integriteit van de doorzoeking te handhaven.
- 2. Ieder in dienst zijnde vliegtuig wordt onder voldoende toezicht geplaatst om betreding door onbevoegden te detecteren.
- 3. De toegang tot niet in dienst zijnde vliegtuigen wordt als volgt gecontroleerd:
 - a) de cabinedeuren worden gesloten;
 - b) aviobruggen en/of buiktrappen worden beveiligd, teruggetrokken of ingetrokken, naar gelang van het geval; of
 - c) de deuren van het vliegtuig worden verzegeld.
- 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.
- 5. Vliegtuigen worden, indien dat mogelijk is, op enige afstand van de omheiningen aan de buitenrand of van andere afsluitingen waar men gemakkelijk door of over raakt en in goed verlichte zones geparkeerd.

4. PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

4.1. Beveiligingsonderzoek van passagiers

- 1. Alle vertrekkende passagiers (dat wil zeggen, passagiers die voor een eerste vlucht vertrekken en transferpassagiers, tenzij zij reeds overeenkomstig de in deze bijlage vastgestelde normen zijn onderzocht), met uitzondering van de in punt 3 hierna bedoelde passagiers, worden onderzocht teneinde te voorkomen dat verboden voorwerpen in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone en aan boord van het vliegtuig worden gebracht. Passagiers worden onderzocht volgens de onderstaande methoden:
 - a) fouilleren; of

- 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:
 - i) wordt de persoon opnieuw met behulp van de metaaldetectiepoort onderzocht; of
 - ii) wordt de persoon gefouilleerd, waarbij een draagbare metaaldetector kan worden gebruikt.
- 2. Wanneer gebruik wordt gemaakt van metaaldetectiepoorten, wordt de gevoeligheid van de detector zodanig ingesteld dat kleine metalen voorwerpen met redelijke zekerheid worden gedetecteerd.
- 3. De bevoegde autoriteiten kunnen categorieën instellen van personen die onderworpen worden aan speciale onderzoeksprocedures of die van het beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld.
- 4. Er worden beveiligingsvoorzieningen getroffen voor passagiers die de orde kunnen verstoren.

4.2. Scheiding van passagiers

Er mag geen vermenging mogelijk zijn van onderzochte vertrekkende passagiers met aankomende passagiers die mogelijk 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.

4.3. Beveiligingsonderzoek van handbagage

- 1. De handbagage van alle vertrekkende passagiers (dat wil zeggen, passagiers die voor een eerste vlucht vertrekken en transferpassagiers, tenzij zij reeds overeenkomstig de in deze bijlage vastgestelde normen zijn onderzocht), wordt onderzocht voordat de passagiers toegang krijgen tot een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone en aan boord van het vliegtuig worden toegelaten. Alle verboden voorwerpen worden de passagier ontnomen, of de passagier wordt de toegang geweigerd tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of het vliegtuig, naar gelang van het geval. Handbagage wordt onderzocht volgens een van de onderstaande methoden:
 - a) een volledig onderzoek met de hand van de inhoud van elke koffer of tas, waarbij elke koffer of tas speciaal wordt onderzocht op verdachte tekenen, zoals abnormaal gewicht, enz.; of
 - b) een onderzoek met conventionele röntgenapparatuur, waarbij tevens bij wijze van voortdurende steekproef onderzoek met de hand wordt verricht van de onderzochte koffers of tassen bij ten minste 10 % van de personen wier handbagage wordt onderzocht, daaronder begrepen de personen die de bediener verdacht lijken; of
 - c) onderzoek met hogedefinitieröntgenapparatuur die uitgerust is met een geactiveerd TIP-systeem. Alleen koffers of tassen die de bediener verdacht lijken, moeten met de hand worden doorzocht, maar dit kan worden ondersteund door gebruik te maken van sporendetectieapparatuur.
- 2. Handbagage van de in punt 4.1, onder 3, vermelde personen kan onderworpen worden aan speciale onderzoeksprocedures of kan van onderzoek worden vrijgesteld.

4.4. Onderzoek van diplomaten

Onverminderd de bepalingen van het Verdrag van Wenen inzake diplomatiek verkeer kunnen diplomaten en andere personen die voorrechten genieten alsmede hun persoonlijke bagage, diplomatieke tassen uitgezonderd, voor beveiligingsdoeleinden worden onderzocht. Het personeel van de luchtvaartmaatschappij dat verantwoordelijk is voor de inontvangstneming van diplomatieke tassen, vergewist zich ervan dat deze daadwerkelijk zijn verzonden door officiële ambtenaren van de betrokken missies. Diplomatieke koeriers en hun persoonlijke bagage zijn niet vrijgesteld van onderzoek.

5. RUIMBAGAGE

5.1. Connectie tussen bagage en passagiers

1. Ruimbagage wordt slechts aan boord van een vliegtuig gebracht wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) ruimbagage draagt een duidelijke markering aan de buitenkant aan de hand waarvan zij aan de betrokken passagier kan worden gekoppeld; en
 - b) de passagier aan wie de bagage toebehoort, heeft ingecheckt voor de vlucht waarmee de bagage zal worden vervoerd; en
 - c) voordat de ruimbagage in het vliegtuig wordt geladen, wordt zij bewaard in een zone van de luchthaven waartoe alleen bevoegde personen toegang hebben; en
 - d) elk stuk bagage dat door een luchtvaartmaatschappij onder zich wordt genomen om in het ruim van een vliegtuig te worden vervoerd, wordt als begeleid of niet-begeleid ingedeeld. Deze indeling kan manueel of automatisch gebeuren.
2. Er worden maatregelen genomen om te waarborgen dat de ruimbagage van passagiers die voor een vlucht inchecken en bagage aan de luchtvaartmaatschappij overdragen, maar vervolgens niet aan boord van het vliegtuig gaan, uit het vliegtuig wordt verwijderd en niet met die vlucht wordt vervoerd.
3. Er wordt een lijst van ruimbagage of een ander bewijsstuk opgesteld dat de indeling en het onderzoek van niet-begeleide ruimbagage bevestigt.

5.2. Onderzoek van ruimbagage

1. Begeleide ruimbagage: alle stukken begeleide ruimbagage (zowel ruimbagage die voor een eerste vlucht vertrekt als transferruimbagage, tenzij zij reeds overeenkomstig de in deze bijlage vastgestelde normen is onderzocht), worden volgens een van de onderstaande methoden onderzocht voordat zij in het vliegtuig worden geladen:
 - a) een onderzoek met de hand; of
 - b) een onderzoek met conventionele röntgenapparatuur, waarbij ten minste 10 % van de onderzochte bagage tevens wordt onderworpen aan
 - i) een onderzoek met de hand; of
 - ii) een onderzoek met een explosieëndetectiesysteem (EDS) of een explosietuigdetectiesysteem (EDDS) of een primair explosieëndetectiesysteem (PEDS); of
 - iii) een onderzoek met conventionele röntgenapparatuur, waarbij elk stuk bagage op dezelfde onderzoekslocatie door dezelfde bediener vanuit twee verschillende hoeken wordt bekeken; of
 - c) een onderzoek met conventionele röntgenapparatuur, uitgerust met een geactiveerd TIP-systeem; of
 - d) een onderzoek met een explosieëndetectiesysteem (EDS) of een explosietuigdetectiesysteem (EDDS); of
 - e) een onderzoek met een primair explosieëndetectiesysteem (PEDS); of
 - f) een onderzoek met sporendetectieapparatuur (TDE) in open bagagestukken.
2. Niet-begeleide ruimbagage: alle stukken niet-begeleide ruimbagage, zowel ruimbagage die voor een eerste vlucht vertrekt als transferruimbagage, worden volgens een van de onderstaande methoden onderzocht voordat zij in het vliegtuig worden geladen:
 - a) een onderzoek met een explosieëndetectiesysteem (EDS); of
 - b) een onderzoek met een primair explosieëndetectiesysteem (PEDS) met verschillende niveaus, waarbij de bedieners de beelden van alle stukken bagage op niveau 2 bekijken; of
 - c) een onderzoek met conventionele röntgenapparatuur, waarbij elk stuk bagage op dezelfde onderzoekslocatie door dezelfde bediener vanuit twee verschillende hoeken wordt bekeken; of
 - d) een onderzoek met de hand, aangevuld met een onderzoek met sporendetectieapparatuur (TDE) in open bagagestukken,tenzij de niet-begeleide ruimbagage, die reeds overeenkomstig de in deze bijlage vastgestelde normen is onderzocht, gescheiden is ten gevolge van factoren waarop de passagiers geen invloed hebben, en de niet-begeleide bagage onder de hoede was van de luchtvaartmaatschappij.

5.3. Bescherming van ruimbagage

Ruimbagage die bestemd is om in een vliegtuig te worden vervoerd, wordt beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het tijdstip waarop de luchtvaartmaatschappij de ruimbagage onder zich neemt tot het vertrek van het vliegtuig waarin de ruimbagage zal worden vervoerd. Ter bescherming van ruimbagage worden de volgende maatregelen genomen:

- a) voordat de ruimbagage in het vliegtuig wordt geladen, wordt zij bewaard in de bagageafhandelingsruimte of in een andere opslagruimte van de luchthaven waartoe alleen bevoegde personen toegang hebben;
- b) personen die zonder machtiging een bagageafhandelingsruimte of -opslagruimte betreden, worden staande gehouden en uit de zone weggeleid;
- 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;
- 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;
- e) de toegang tot bureaus voor gevonden voorwerpen in de terminal wordt beperkt om ongeoorloofde toegang tot bagage en materialen te voorkomen.

6. VRACHT, KOERIER- EN EXPRESSTUKKEN

6.1. Toepassing

Alle vracht, koerier- en expresstukken die bestemd zijn om aan boord van een passagiers- of vrachtvliegtuig te worden vervoerd, worden alvorens aan boord te worden gebracht aan de hierna genoemde beveiligingsmaatregelen onderworpen.

6.2. Kwalificaties voor een erkend agent

Erkende agenten zijn:

- a) aangewezen, erkend of in een lijst opgenomen door de bevoegde autoriteit;
- b) verplicht zich aan bepaalde verplichtingen te houden.

6.3. Beveiligingsmaatregelen

1. Vracht, koerier- en expresstukken worden uitsluitend door de lucht vervoerd wanneer de volgende beveiligingsmaatregelen zijn genomen:

- a) de inontvangstneming, verwerking en behandeling van vracht wordt verricht door naar behoren aangekomen en opgeleid personeel;
- b) vracht wordt:
 - i) met de hand onderzocht of aan fysieke controle onderworpen; of
 - ii) onderzocht met röntgenapparatuur; of
 - iii) in een simulatieruimte geplaatst; of
 - iv) onderworpen aan andere middelen, zowel technische als biosensorische (bijvoorbeeld snuffelhonden, sporendetectors, explosievenzoekhonden, enz.),

zodat er redelijke zekerheid bestaat dat de vracht geen verboden voorwerp als genoemd in de punten iv) en v) van het aanhangsel bevat, tenzij het aangegeven en naar behoren aan de toepasselijke beveiligingsmaatregelen onderworpen is.

Indien geen van bovengenoemde middelen en methoden voor beveiligingscontrole kan worden toegepast vanwege de aard van de goederen, kan de bevoegde autoriteit een opslagperiode vaststellen.

2. Wanneer de beveiligingsmaatregelen zijn uitgevoerd, ook op vracht van bekende afzenders, hetzij op of buiten het terrein van de luchthaven, wordt de veilige status van de goederen gehandhaafd totdat zij aan boord van het vliegtuig zijn gebracht en tot aan het vertrek van het vliegtuig.

3. De in punt 1 genoemde beveiligingsmaatregelen behoeven niet te worden toegepast ten aanzien van:

- a) vracht die van een bekende afzender is ontvangen;
- b) overslagvracht;
- c) vracht waarvan de herkomst en de manipulatievoorwaarden garanderen dat er geen gevaar is voor de veiligheid;
- d) vracht waarvoor voorschriften gelden die een passend beveiligingsniveau bieden.

6.4. Criteria voor bekende afzenders

Een erkend agent of een luchtvaartmaatschappij kan een afzender uitsluitend op de navolgende wijze erkennen als bekende afzender:

- a) de identiteit en het adres van de afzender en de agenten die gemachtigd zijn om namens de afzender leveringen uit te voeren, worden vastgesteld en geregistreerd; en
- b) de afzender moet verklaren
 - i) dat hij de zendingen in beveiligde ruimten gereedmaakt; en
 - ii) dat de zendingen door betrouwbaar personeel gereed worden gemaakt; en
 - iii) dat hij de zendingen beschermt tegen manipulatie door onbevoegden tijdens het gereedmaken, de opslag en het vervoer; en
- c) de afzender
 - i) dient schriftelijk te verklaren dat de zending geen verboden voorwerpen bevat als genoemd in de punten iv) en v) van het aanhangsel; en
 - ii) dient te aanvaarden dat de verpakking en de inhoud van de zending om beveiligingsredenen worden onderzocht.

6.5. Vervoer in vrachtvliegtuigen

Wanneer zendingen met zekerheid uitsluitend voor vervoer met vrachtvliegtuigen zijn bestemd, zijn de onder punt 6.4 vermelde criteria niet van toepassing, op voorwaarde dat de bekende afzender:

- a) een bevestigd betrouwbaar handelsadres heeft; en
- b) voorheen reeds zendingen met de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij heeft verzonden; en
- c) regelmatig zaken doet met de erkende agent of de luchtvaartmaatschappij; en
- d) er zorg voor draagt dat alle zendingen tegen manipulatie door onbevoegden beschermd worden totdat de luchtvaartmaatschappij de zendingen overneemt.

6.6. Overslagvracht

Op door de lucht aangevoerde overslagvracht behoeven de in punt 6.3, onder 1, vermelde beveiligingsmaatregelen niet te worden toegepast, op voorwaarde dat de vracht op de transitluchthaven beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden. Andere overslagvracht, zoals vracht die is aangevoerd over de weg, de binnenwateren of per spoor, die op het punt van vertrek of onderweg niet aan beveiligingsmaatregelen is onderworpen, wordt onderzocht overeenkomstig punt 6.3, onder 1, letter b), en beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

7. POST

7.1. Toepassing

Post die met een passagiers-, vracht- of postvliegtuig wordt vervoerd, wordt alvorens aan boord van het vliegtuig te worden gebracht aan beveiligingsmaatregelen onderworpen.

7.2. Kwalificaties voor erkende postdiensten/postinstellingen

Erkende postdiensten/postinstellingen die post door een luchtvaartmaatschappij laten vervoeren, moeten aan de volgende minimumvoorwaarden voldoen:

- a) door de bevoegde autoriteit aangewezen, erkend of op een lijst opgenomen zijn;
- b) voldoen aan de verplichtingen ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen wat de toepassing van de vereiste beveiligingsmaatregelen betreft;
- c) naar behoren aangeworven en opgeleid personeel bezitten; en
- d) de post die zij onder zich hebben, beschermen tegen manipulatie door onbevoegden.

7.3. Beveiligingsmaatregelen

1. Tijdgevoelige post: tijdgevoelige post (dat wil zeggen met een bezorgtermijn tot 48 uur) wordt uitsluitend door de lucht vervoerd wanneer de volgende beveiligingsmaatregelen zijn genomen:

- a) de ontvangst, de verwerking en de behandeling van de post worden verricht door naar behoren aangeworven en opgeleid personeel;
- b) post wordt:
 - i) met de hand onderzocht of aan fysieke controle onderworpen;
 - ii) met röntgenapparatuur onderzocht;
 - iii) in een simulatieruimte geplaatst;
 - iv) onderworpen aan andere procedurele, technische of biosensorische middelen (bijvoorbeeld snuffelhonden, sporendetectoren, explosievenzoekhonden, enz.)

zodat er redelijke zekerheid bestaat dat de post geen verboden voorwerpen bevat, en

- c) de vluchtgegevens en de vliegtuigroute waarlangs de post wordt vervoerd, blijven vertrouwelijk.

2. Overige post: niet-tijdgevoelige post mag door de lucht worden vervoerd wanneer de in punt 1, onder a) en b), genoemde maatregelen zijn toegepast. De in punt 1, onder b), genoemde beveiligingsmaatregelen behoeven uitsluitend te worden toegepast op een willekeurig deel van de post.

3. De in punt 1, onder b), genoemde beveiligingsmaatregelen behoeven niet te worden toegepast ten aanzien van:

- a) post die van een bekende afzender is ontvangen;
- b) brieven beneden een bepaald gewicht of een bepaalde dikte;
- c) betrouwbare zendingen van levensreddende materialen;
- d) waardevolle goederen die op zodanige wijze zijn beveiligd dat ten minste aan de in punt 1, onder b), genoemde normen is voldaan;
- e) post die wordt vervoerd op alle postvluchten tussen de communautaire luchthavens;
- f) overslagpost.

7.4. Criteria voor bekende afzenders

Een erkende postdienst/postinstelling kan een afzender uitsluitend op de navolgende wijze erkennen als bekende afzender:

- a) de identiteit en het adres van de afzender en de agenten die gemachtigd zijn om namens de afzender leveringen uit te voeren, worden vastgesteld en geregistreerd; en
- b) de afzender moet verklaren dat hij de zendingen beschermt tegen manipulatie door onbevoegden tijdens het gereedmaken, de opslag en het vervoer; en

c) de afzender

- i) dient schriftelijk te verklaren dat de postzending geen verboden voorwerpen bevat als genoemd in de punten iv) en v) van het aanhangsel; en
- ii) dient te aanvaarden dat de verpakking en de inhoud van de postzending onderworpen worden aan de in punt 7.3 genoemde beveiligingsmaatregelen.

7.5. Overslagpost

Op door de lucht aangevoerde overslagpost behoeven de in punt 7.3, genoemde beveiligingsmaatregelen niet te worden toegepast, op voorwaarde dat de post op de transitluchthaven beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden. Andere overslagpost, zoals post die is aangevoerd over de weg, de binnenwateren of per spoor, die op het punt van vertrek of onderweg niet aan beveiligingsmaatregelen is onderworpen, wordt onderzocht overeenkomstig punt 7.3, onder 1, en beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

8. POST EN MATERIEEL VAN DE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ

8.1. Toepassing

Post en materieel van een luchtvaartmaatschappij die deze met haar eigen vliegtuigen vervoert, wordt alvorens aan boord van het vliegtuig te worden gebracht aan beveiligingsmaatregelen onderworpen.

8.2. Definities

Onder post en materieel wordt verstaan interne zendingen van correspondentie en materieel zoals documentatie, voorraden, onderdelen voor onderhoud, catering- en schoonmaakproducten en andere artikelen, bestemd voor aflevering aan de eigen maatschappij of aan een gecontracteerde organisatie voor gebruik bij de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij.

8.3. Beveiligingsmaatregelen

Voor alle zendingen van bedrijfspost („co-mail”) of bedrijfsmaterieel („co-mat”) gelden de volgende regels:

- a) zij worden gecontroleerd en aan een beveiligingsonderzoek onderworpen om na te gaan of de zendingen van de maatschappij geen verboden voorwerpen bevatten; en
- b) zij worden niet onbewaakt achtergelaten alvorens zij aan boord van het vliegtuig worden gebracht.

9. CATERING, BENODIGDHEDEN EN BOORDVOORRADEN VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

9.1. Toepassing

Catering, benodigdheden en voorraden aan boord van vliegtuigen worden onderworpen aan beveiligingsmaatregelen teneinde te voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord van een vliegtuig worden gebracht.

9.2. Beveiligingsmaatregelen

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:
 - a) er wordt een beveiligingsfunctionaris aangesteld die verantwoordelijk is voor de uitvoering van en het toezicht op de beveiligingsmaatregelen in het bedrijf;
 - b) bij de aanwerving van personeel worden hoge normen inzake betrouwbaarheid gehanteerd;
 - c) elk personeelslid dat toegang heeft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt onderworpen aan achtergrondcontroles en houdt zich aan de instructies van de luchthavenautoriteit;
 - d) het bedrijf voorkomt toegang tot zijn voorzieningen en voorraden door onbevoegden;

- e) indien het bedrijf zich buiten de luchthaven bevindt, worden alle voorraden in gesloten of verzegelde voertuigen naar het vliegtuig gebracht; en
 - f) de verwerking en behandeling van benodigdheden en voorraden wordt verricht door naar behoren aange-
worven en opgeleid personeel.
2. Na de levering worden benodigdheden en voorraden steekproefsgewijs onderzocht.
3. Benodigdheden en voorraden, afkomstig van een bedrijf dat de onder 1 omschreven beveiligingsmaatregelen niet heeft genomen, worden niet aan boord van een vliegtuig gebracht.

10. SCHOONMAAK, BENODIGDHEDEN EN VOORRADEN

10.1. Toepassing en doel

Luchtvaartmaatschappijen en schoonmaakbedrijven nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat door schoonmaak en het aan boord nemen van benodigdheden en voorraden geen verboden voorwerpen aan boord komen die de veiligheid van het vliegtuig in gevaar kunnen brengen.

10.2. Beveiligingsmaatregelen

1. Bedrijven die aan luchtvaartmaatschappijen schoonmaakdiensten, benodigdheden en voorraden leveren, treffen de nodige beveiligingsmaatregelen om te voorkomen dat verboden voorwerpen worden gestopt in schoonmaakbenodigdheden die bestemd zijn om aan boord van een vliegtuig te worden gebracht.

De volgende beveiligingsmaatregelen worden genomen:

- a) er wordt een beveiligingsfunctionaris aangesteld die verantwoordelijk is voor de uitvoering van en het toezicht op de beveiligingsmaatregelen in het bedrijf;
 - b) bij de aanwerving van personeel worden hoge normen inzake betrouwbaarheid gehanteerd;
 - c) elk personeelslid dat toegang heeft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt onderworpen aan achtergrondcontroles en houdt zich aan de instructies van de luchthavenautoriteit;
 - d) het bedrijf voorkomt toegang tot zijn voorzieningen door onbevoegden;
 - e) indien het bedrijf zich buiten de luchthaven bevindt, worden schoonmaakbenodigdheden naar het vliegtuig gebracht in gesloten of verzegelde voertuigen;
 - f) de verwerking en behandeling van schoonmaakbenodigdheden wordt verricht door naar behoren aange-
worven en opgeleid personeel; en
 - g) het beveiligingsonderzoek van schoonmaakbenodigdheden vindt plaats voordat de benodigdheden als co-
mail naar andere bestemmingen worden verzonden.
2. Na de levering worden schoonmaakbenodigdheden steekproefsgewijs onderzocht.
3. Benodigdheden afkomstig van een bedrijf dat de onder 1 hierboven omschreven beveiligingsmaatregelen niet heeft genomen, worden niet aan boord van een vliegtuig gebracht.

11. ALGEMENE LUCHTVAART

11.1. Beveiligingsmaatregelen

1. Vliegtuigen voor algemene luchtvaart worden op luchthavens niet in de onmiddellijke nabijheid geparkeerd van vliegtuigen die voor commerciële vluchten worden gebruikt, teneinde te voorkomen dat inbreuk wordt gemaakt op de beveiligingsmaatregelen die worden toegepast ten aanzien van laatstgenoemde vliegtuigen en de bagage, vracht en post die aan boord moeten worden gebracht.
2. Er worden maatregelen genomen om onderzochte passagiers van commerciële vluchten te scheiden van inzittenden van vliegtuigen voor algemene luchtvaart, op basis van de volgende criteria:
- a) op grote luchthavens worden fysieke voorzieningen en/of beveiligingsmaatregelen getroffen om vermen-
ging te voorkomen van vertrekkende en aankomende inzittenden van vliegtuigen voor algemene luchtvaart met passagiers die reeds aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen;

- b) indien mogelijk, maken vertrekkende en aankomende inzittenden van vliegtuigen voor algemene luchtvaart gebruik van een afzonderlijke terminal voor algemene luchtvaart, en worden zij wanneer zij in- of uitstappen op het platform, gescheiden van onderzochte passagiers of vervoerd in een speciale bus of voertuig, dan wel constant onder toezicht gehouden;
- c) indien er geen afzonderlijke terminal beschikbaar is, moeten de inzittenden van vliegtuigen voor algemene luchtvaart:
 - i) zich door een apart gedeelte van het terminalgebouw begeven en worden begeleid of met een bus of voertuig worden vervoerd naar en van het vliegtuig;
 - ii) worden onderworpen aan een beveiligingsonderzoek voordat zij de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone betreden, indien het betreden van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van het terminalgebouw onvermijdelijk is; of
 - iii) worden onderworpen aan andere beveiligingsmaatregelen die hetzelfde effect hebben, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden.

12. AANWERVING EN OPLEIDING VAN PERSONEEL

12.1. Nationaal opleidingsprogramma op het gebied van beveiliging van de luchtvaart

Elke bevoegde autoriteit moet een nationaal opleidingsprogramma op het gebied van beveiliging van de luchtvaart opstellen en uitvoeren, teneinde het boordpersoneel en het grondpersoneel in staat te stellen de voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart toe te passen en te reageren op wederrechtelijke daden.

12.2. Beveiligingspersoneel

1. Het nationale opleidingsprogramma op het gebied van beveiliging van de luchtvaart moet onder meer voorzien in de selectie, kwalificatie, opleiding, certificering en motivering van beveiligingspersoneel. Personen wier functie geheel of gedeeltelijk bestaat uit beveiligingstaken, moeten voldoen aan de volgende door de bevoegde autoriteit vastgestelde voorschriften:
 - a) managers die een beveiligingsopleiding voor beveiligingspersoneel en grondpersoneel van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens ontwikkelen en verzorgen, bezitten de nodige certificaten, kennis en ervaring, hetgeen ten minste het volgende omvat:
 - i) een ruime ervaring in aangelegenheden betreffende luchtvaartbeveiliging;
 - ii) een certificaat dat door de nationale bevoegde autoriteit is erkend, of een andere equivalente erkenning van de nationale bevoegde autoriteit; en
 - iii) kennis op de volgende gebieden:
 1. beveiligingssystemen en toegangscontrole;
 2. beveiliging op de grond en tijdens de vlucht;
 3. onderzoek voor het instappen;
 4. beveiliging van bagage en vracht;
 5. beveiliging en doorzoeken van vliegtuigen;
 6. wapens en verboden voorwerpen;
 7. terrorisme in het algemeen;
 8. andere gebieden en maatregelen in verband met beveiliging, die nuttig worden geacht om de aandacht voor beveiliging te verhogen;
 - b) managers en instructeurs die betrokken zijn bij en verantwoordelijk zijn voor de beveiligingsopleiding van beveiligingspersoneel en grondpersoneel worden jaarlijks bijgeschoold op het gebied van luchtvaartbeveiliging en de laatste ontwikkelingen terzake.

2. Opleiding van beveiligingspersoneel

Beveiligingspersoneel moet worden opgeleid voor de taken die het zal moeten vervullen; de opleiding moet ten minste de volgende beveiligingsaspecten omvatten:

1. onderzoekstechnologie en -technieken;
2. onderzoekshandelingen op controleposten;
3. onderzoekstechnieken voor handbagage en ruimbagage;
4. beveiligingssystemen en toegangscontrole;
5. controle voor het instappen;
6. beveiliging van bagage en vracht;
7. beveiliging en doorzoeken van vliegtuigen;
8. wapens en aan beperkingen onderworpen voorwerpen;
9. terrorisme in het algemeen; en
10. andere gebieden en maatregelen in verband met beveiliging, die nuttig worden geacht om de aandacht voor beveiliging te verhogen.

De opleiding kan worden uitgebreid naar gelang van de behoeften op het gebied van luchtvaartbeveiliging en de technologische ontwikkeling. De beginopleiding van personeel voor beveiligingsonderzoek mag niet korter zijn dan de termijn die in de aanbeveling van de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) wordt aangegeven.

3. *Certificering van beveiligingspersoneel*

Personeel voor beveiligingsonderzoek moet worden erkend of gecertificeerd door de nationale bevoegde autoriteit.

4. *Motivering van beveiligingspersoneel*

De nodige maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat beveiligingspersoneel sterk gemotiveerd is, zodat het zijn taken op doeltreffende wijze uitvoert.

12.3. **Overig personeel**

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:

1. beveiligingssystemen en toegangscontrole;
2. beveiliging op de grond en tijdens de vlucht;
3. controle voor het instappen;
4. beveiliging van bagage en vracht;
5. beveiliging en doorzoeken van vliegtuigen;
6. wapens en verboden voorwerpen;
7. terrorisme in het algemeen;
8. andere gebieden en maatregelen in verband met beveiliging, die nuttig worden geacht om de aandacht voor beveiliging te verhogen.

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.

13. RICHTSNOEREN VOOR APPARATUUR

De apparatuur die ten behoeve van de beveiliging van de luchtvaart wordt gebruikt, moet door de bevoegde autoriteit worden erkend overeenkomstig de onderstaande richtsnoeren.

13.1. Metaaldetectieapparatuur

1. Metaaldetectiepoorten

Metaaldetectiepoorten die worden gebruikt bij het passagiersonderzoek op luchthavens, moeten aan de volgende eisen voldoen.

a) Beveiliging

- i) De apparatuur moet in alle voorzienbare omstandigheden het kleinste voorwerp van verschillende metalen kunnen detecteren, met een hogere gevoeligheid voor ferrometalen.
- ii) De apparatuur moet metalen objecten, ongeacht hun oriëntatie en locatie binnen het poortframe, kunnen detecteren.
- iii) De gevoeligheid van de apparatuur moet binnen het gehele frame zo uniform mogelijk zijn en stabiel blijven, en regelmatig worden gecontroleerd.

b) Werkingseisen

De werking van de apparatuur mag niet worden beïnvloed door de omgeving.

c) Alarmmeldingen

Wanneer metaal wordt gedetecteerd, wordt dat automatisch gemeld, zonder dat de bediener van de apparatuur daar invloed op heeft („go/no go“-indicatorsysteem).

d) Bediening

- i) De apparatuur en het volume van het geluidsalarm moeten kunnen worden ingesteld om aan alle gespecificeerde detectie-eisen te voldoen.
- ii) De bediening voor de aanpassing van detectieniveaus wordt zodanig ontworpen dat toegang door onbevoegden kan worden voorkomen. De instellingen moeten duidelijk aangegeven zijn.

e) Afstelling

De afstellingsprocedures worden niet ter beschikking van onbevoegden gesteld.

2. Draagbare metaaldetectoren

Draagbare metaaldetectoren die voor passagiersonderzoek worden gebruikt, moeten aan de volgende eisen voldoen:

- a) de apparatuur moet in alle voorzienbare omstandigheden zeer kleine hoeveelheden metaal detecteren, zonder in direct contact met het object te komen;
- b) de apparatuur moet zowel ferrometalen als non-ferrometalen kunnen detecteren;
- c) de detectorspoel moet zodanig ontworpen zijn, dat het gedetecteerde metaal gemakkelijk wordt gelokaliseerd;
- d) de apparatuur moet uitgerust zijn met een geluidsalarm en/of zichtbare indicatoren.

13.2. Normen en testprocedures voor röntgenapparatuur

1. Toepasselijkheid

a) Apparatuur

Deze eisen en richtsnoeren voor röntgenbeveiligingsapparatuur zijn van toepassing op alle onderzoeksapparatuur die gebruikmaakt van röntgenstraling en een beeld levert dat door de bediener moet worden geïnterpreteerd. Dit betreft zowel conventionele röntgenstraling als EDS/EDDS in indicatieve modus.

b) Voorwerpen

Voorts zijn deze eisen en richtsnoeren voor röntgenbeveiligingsapparatuur van toepassing op elk onderzocht voorwerp, ongeacht type of grootte. Elk voorwerp dat aan boord van een vliegtuig wordt gebracht, wordt, als het moet worden onderzocht, volgens de normen van deze bijlage onderzocht.

2. Prestatie-eisen

a) Beveiliging

De röntgenapparatuur maakt een zodanige detectie mogelijk, gemeten in termen van resolutie, doordringingsvermogen en discriminerend vermogen, dat kan worden voorkomen dat verboden voorwerpen aan boord van een vliegtuig worden gebracht.

b) Tests

De prestatie wordt beoordeeld met behulp van geschikte testprocedures.

c) Operationele eisen

De röntgenapparatuur vertoont een volledig beeld van elk voorwerp dat in de tunnel past. Alle hoeken van het beeld moeten goed zichtbaar zijn.

De vervorming van het vertoonde voorwerp moet zo gering mogelijk zijn.

De band van de machine moet gemarkeerd zijn om aan te geven waar de bagage moet worden geplaatst, teneinde optimale beelden te verkrijgen.

Contrasttekening: de röntgenapparatuur moet groepen grijsniveaus kunnen weergeven (een kleiner bereik scannen).

Het beeld van elk onderdeel van het onderzochte voorwerp moet ten minste vijf seconden op het scherm worden vertoond. Bovendien moet de bediener de mogelijkheid hebben de band te stoppen en, indien nodig, in tegengestelde richting te laten lopen wanneer verder onderzoek noodzakelijk is.

Schermgrootte: het scherm van de monitor moet voldoende groot zijn om comfortabel mee te werken (doorgaans 14 inches en groter).

Kenmerken van het scherm: het scherm moet flikkervrij zijn en moet ten minste 800 lijnen hebben (doorgaans $1\,024 \times 1\,024$ pixels, zoals bij hogeresolutiebeeldschermen).

Wanneer twee beeldschermen worden gebruikt, moet één beeldscherm monochroom zijn.

De röntgenapparatuur moet een visuele indicatie geven bij ondoordringbare materialen.

De röntgenapparatuur moet organische en anorganische stripping mogelijk maken.

De systemen moeten voorzien zijn van automatische gevaarherkenning om het zoeken door de bediener te vergemakkelijken.

3. Onderhoud

Er worden geen ongeoorloofde veranderingen, bijvoorbeeld bij onderhoud of reparatie, uitgevoerd. Er worden geen veranderingen aangebracht in de hardware of de programmatuur van de apparatuur zonder dat wordt geverifieerd of de beeldprestaties niet ongunstig worden beïnvloed.

De samenstelling van het materiaal van de band wordt niet gewijzigd zonder dat wordt geverifieerd of dit niet tot veranderingen in de beeldprestaties leidt.

Indien onderhoud en upgrade via een modem mogelijk zijn, moet de modemtoegang aan controle en toezicht onderworpen zijn.

*Aanhangsel***Richtsnoeren voor de indeling van verboden voorwerpen**

Dit zijn richtsnoeren inzake de mogelijke vorm van wapens en aan beperkingen onderworpen voorwerpen. De vraag of een voorwerp als wapen kan worden gebruikt, moet met gezond verstand worden beoordeeld.

- i) Vuurwapens: elk wapen waaruit een schot kan worden afgevuurd door de kracht van een explosie, gecomprimeerde lucht of gas, met inbegrip van startpistolen en lichtkogelpistolen.
- ii) Messen en snij-instrumenten: met inbegrip van sabels, zwaarden, kartonmessen, jachtmessen, souvenirsmessen, vechtsportartikelen, professionele instrumenten en andere messen met een blad van 6 cm of langer en/of messen die op grond van de plaatselijke wetgeving verboden zijn.
- iii) Slagwapens: ploertendoders, wapenstokken, honkbalknuppels en soortgelijke instrumenten.
- iv) Explosieven/munitie/brandbare vloeistoffen/bijtende vloeistoffen: alle explosieven en brandbare stoffen, die alleen of in combinatie met andere voorwerpen een explosie of brand kunnen veroorzaken. Deze stoffen omvatten explosief materiaal, slagpijpjes, vuurwerk, benzine, andere brandbare vloeistoffen, munitie, enz., of een combinatie daarvan. Bijtende en giftige stoffen, met inbegrip van gassen, al dan niet onder druk.
- v) Middelen en voorwerpen die personen uitschakelen of weerloos maken: alle soorten traangas, pepperspray en soortgelijke chemicaliën en gassen, in een pistool, een patroon of een andere houder, en andere personen uitschakelende middelen zoals elektrische wapenstokken, elektronische middelen, enz.
- vi) Andere artikelen: ijspriemen, bergstokken, scheermessen, lange scharen, en voorwerpen die meestal niet als dodelijke of gevaarlijke wapens worden beschouwd, maar wel als wapen kunnen worden gebruikt, met inbegrip van speelgoed- of nepwapens en -granaten.
- vii) Alle soorten artikelen waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat ze kunnen worden gebruikt om een dodelijk wapen te simuleren, zoals onder andere: voorwerpen die op explosietuigen lijken of andere voorwerpen die eruitzien als een wapen of een gevaarlijk voorwerp.
- viii) Stoffen en voorwerpen die bij een chemische/biologische aanval kunnen worden gebruikt: de mogelijkheden voor chemische/biologische aanvallen omvatten het gebruik van chemische of biologische wapens voor het plegen van wederrechtelijke daden. Tot dergelijke aan beperkingen onderworpen chemische/biologische stoffen behoren, onder andere: zwavelmosterd, VX, chlorine, sarin, blauwzuur, miltvuur, botulisme, pokken, tularemie en virale hemorragische koorts (VHF).

Zaken die eruitzien als chemische/biologische stoffen of die een dergelijke stof doen vermoeden, worden onmiddellijk gesignaleerd aan de luchthavenautoriteit, de politie, een militaire of andere terzake bevoegde autoriteit en worden buiten de voor het publiek toegankelijke terminalzones gehouden.

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft op 12 oktober 2001 een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ingediend. Dit voorstel is gebaseerd op artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag.

Het Europees Parlement heeft tijdens zijn zitting van 29 november 2001 in eerste lezing advies uitgebracht.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft op 28 november 2001 advies uitgebracht.

Het Comité van de Regio's heeft op 23 november 2001 een standpunt ingenomen.

De Raad heeft op 28 januari 2002 zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag.

II. ACHTERGROND

Het Commissievoorstel past in het kader van het plan ter bestrijding van het terrorisme zoals de Europese Raad dit heeft vastgesteld tijdens zijn buitengewone bijeenkomst van 21 september 2001. Dit plan is door de Europese Unie vastgesteld in reactie op de terroristische aanslagen in de Verenigde Staten van 11 september 2001.

III. DOELSTELLINGEN

Het voorstel heeft tot doel:

- het vertrouwen in het luchtvervoer in Europa te versterken;
- de bescherming van de burger in de burgerluchtvaart binnen de Europese Gemeenschap te allen tijde te verzekeren, door wederrechtelijke daden te voorkomen;
- gemeenschappelijke basisnormen vast te stellen, die gebaseerd zijn op de aanbevelingen van document 30 van de ECAC (Europese Burgerluchtvaartconferentie);
- door elke lidstaat een nationaal programma voor de veiligheid in de burgerluchtvaart te laten vaststellen en één bevoegde autoriteit te laten aanwijzen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van deze programma's, alsmede een passende kwaliteitscontrole op te laten zetten en inspecties onder toezicht van de Commissie te laten organiseren;
- een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie van de desbetreffende bepalingen van het op 7 december 1944 te Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, in het bijzonder bijlage 17 daarvan;

Om deze doelstellingen te bereiken, voorziet de tekst van de verordening in de volgende middelen:

- het vaststellen van gemeenschappelijke basisnormen betreffende maatregelen voor beveiliging van de luchtvaart;
- het treffen van passende regelingen voor toezicht op de naleving.

IV. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Algemene opmerkingen

In de bijlage van het gemeenschappelijk standpunt zijn gemeenschappelijke basisnormen opgenomen die van toepassing zijn op de maatregelen voor beveiliging van de luchtvaart. In het Commissievoorstel waren deze normen gelijk aan die van ECAC-document 30 en was bepaald dat deze normen later via een comitologieprocedure aangepast zouden kunnen worden aan de bestaande behoeften van de Gemeenschap.

De Raad is van mening dat door een dergelijke procedure de vaststelling van de thans vereiste maatregelen aanzienlijk zou worden vertraagd. Hij heeft derhalve de pluridisciplinaire ad-hoc-groep die na de buitengewone Raad van 14 september 2001 is opgericht, opdracht gegeven deze normen nu al aan de bestaande behoeften aan te passen.

Specifieke opmerkingen: de belangrijkste wijzigingen die in het Commissievoorstel zijn aangebracht

- a) Met betrekking tot de nationale programma's voor beveiliging van de burgerluchtvaart (artikel 5)

De Raad heeft deze bepaling veel helderder gesteld. Hij heeft met name voorzien in de vaststelling van nationale programma's voor het controleren van de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart, die voor een strenger toezicht op de nationale programma's voor beveiliging van de burgerluchtvaart moeten zorgen.

- b) Met betrekking tot strengere maatregelen (artikel 6)

De Raad heeft deze bepaling zodanig gewijzigd dat de Commissie niet meer de mogelijkheid heeft om te beslissen dat discriminerend of nodeloos restrictief geachte maatregelen moeten worden ingetrokken.

De Raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het Verdrag reeds toereikende bepalingen bevat die de Commissie in staat stellen om in het licht van de beginselen van het Verdrag toezicht te houden op de besluiten van de lidstaten. Het is derhalve niet nodig daartoe specifieke bepalingen in de verordening op te nemen. Overigens is dit een wijziging die ook door het Europees Parlement wenselijk werd geacht.

- c) Met betrekking tot de verspreiding van informatie (artikel 8)

Met deze door de Raad ingevoegde nieuwe bepaling wordt beoogd een evenwicht te waarborgen tussen enerzijds het recht van het publiek op toegang tot informatie en anderzijds de noodzaak om het geheime karakter van bepaalde gevoelige maatregelen te beschermen.

- d) Met betrekking tot de straffen (artikel 11)

Volgens deze door de Raad ingevoegde nieuwe bepaling moeten de straffen op overtreding van de bepalingen van de verordening doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

- e) Met betrekking tot de inwerkingtreding (artikel 12)

De Raad acht het dienstig dat een aantal bepalingen van de bijlage op 31 december van dit jaar in werking treden. Dit is overigens in overeenstemming met de daartoe geuite wens van het Europees Parlement.

V. STANDPUNT VAN DE RAAD MET BETREKKING TOT DE AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

De Raad heeft in zijn gemeenschappelijk standpunt de amendementen nrs. 21, 4, 5, 7, 13 (eerste gedeelte) en 14 integraal dan wel naar de geest overgenomen.

De amendementen nrs. 1, 2, 3, 22, 10, 19 en amendement nr. 13 (tweede gedeelte) strekken ertoe dat bepaalde aanvullende beveiligingsmaatregelen zoals die in de verordening zijn opgenomen, ten minste in een eerste fase door de overheid worden bekostigd. De Raad acht het in dit stadium niet dienstig deze amendementen over te nemen, omdat een standpunt van de Raad in dezen mogelijkerwijs vooruit zou lopen op het resultaat van het meer algemene debat dat momenteel op communautair niveau gevoerd wordt over het doorberekenen van kosten aan de verschillende vervoerwijzen.

Amendement nr. 8 is niet overgenomen, omdat de Raad het voor een juiste en doeltreffende uitvoering van de inspecties noodzakelijk acht dat de betrokken lidstaat tijdig vóór de inspectie op de hoogte wordt gesteld.

Amendement nr. 20 is niet overgenomen, omdat de Raad van mening is dat met dit amendement het toepassingsgebied van de verordening zoals bepaald in artikel 1, lid 1, zou worden overschreden.