Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B

VERORDENING (EU) Nr. 185/2010 VAN DE COMMISSIE

van 4 maart 2010

houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

(PB L 55 van 5.3.2010, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EU) nr. 357/2010 van de Commissie van 23 april 2010	L 105	10	27.4.2010
►M2	Verordening (EU) nr. 358/2010 van de Commissie van 23 april 2010	L 105	12	27.4.2010
►M3	Verordening (EU) nr. 573/2010 van de Commissie van 30 juni 2010	L 166	1	1.7.2010
►M4	Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010	L 286	1	4.11.2010
►M5	Verordening (EU) nr. 334/2011 van de Commissie van 7 april 2011	L 94	12	8.4.2011
►M6	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 859/2011 van de Commissie van 25 augustus 2011	L 220	9	26.8.2011
►M7	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1087/2011 van de Commissie van 27 oktober 2011	L 281	12	28.10.2011
►M8	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1147/2011 van de Commissie van 11 november 2011	L 294	7	12.11.2011
►M9	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 173/2012 van de Commissie van 29 februari 2012	L 59	1	1.3.2012
►M10	Uitvoeringsverordening (EU) nr. 711/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012	L 209	1	4.8.2012

▼B

VERORDENING (EU) Nr. 185/2010 VAN DE COMMISSIE

van 4 maart 2010

houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gelet op Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 ([1]), en met name op artikel 4, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 300/2008 moet de Commissie gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de in artikel 4, lid 1, vermelde gemeenschappelijke basisnormen en van de in artikel 4, lid 2, bedoelde algemene maatregelen ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen vaststellen.

(2) Als deze maatregelen gevoelige beveiligingssinformatie bevatten, dienen ze als gerubriceerde EU-gegevens in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde ([2]) te worden beschouwd, zoals bepaald in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 en mogen ze niet worden gepubliceerd. Deze maatregelen moeten afzonderlijk worden vastgesteld in een beschikking die aan de lidstaten is gericht.

(3) Verordening (EG) nr. 300/2008 is volledig van toepassing vanaf de datum die vermeld is in de uitvoeringsregels welke overeenkomstig de procedures van artikel 4, leden 2 en 3, van die verordening zijn vastgesteld, maar uiterlijk vanaf 29 april 2010. De onderhavige verordening dient derhalve ook van toepassing te zijn met ingang van 29 april 2010, teneinde de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten ervan te harmoniseren.

(4) In de loop van de tijd zullen methoden, inclusief technologieën, voor de detectie van vloeibare springstoffen worden ontwikkeld. In lijn met technologische ontwikkelingen en praktische ervaring, zowel op communautair als op mondiaal niveau, zal de Commissie, voor zover nodig, voorstellen doen om de technologische en exploitatiebepalingen inzake de screening van vloeistoffen, spuitbussen en gels te herzien.

(5) 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 ([3]), Verordening (EG) nr. 1486/2003 van de Commissie van 22 augustus 2003 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart ([4]), Verordening (EG) nr. 1138/2004 van de Commissie van 21 juni 2004 tot vaststelling van een gemeenschappelijke definitie van de meest

([1]) PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72.
([2]) PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.
([3]) PB L 169 van 8.7.2003, blz. 44
([4]) PB L 213 van 23.8.2003, blz. 3.

▼B

kwetsbare sectoren van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens [1] en Verordening (EG) nr. 820/2008 van de Commissie van 8 augustus 2008 houdende vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging [2], zijnde alle uitvoeringsverordeningen van Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart [3], moeten derhalve worden ingetrokken.

(6) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij artikel 19, lid 1, van Verordening (EG) nr. 300/2008 ingestelde Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

In deze verordening worden gedetailleerde maatregelen vastgesteld voor de uitvoering van gemeenschappelijke basisnormen ter bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die de beveiliging van de burgerluchtvaart in gevaar kunnen brengen, alsook algemene maatregelen ter aanvulling van deze gemeenschappelijke basisnormen.

Artikel 2

Uitvoeringsregels

1. De in artikel 1 bedoelde maatregelen worden in de bijlage uiteengezet.

2. Overeenkomstig artikel 10, lid 1, van Verordening (EG) nr. 300/2008 moet deze verordening in acht worden genomen bij de vaststelling van nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 3

Intrekking

Verordeningen (EG) nr. 1217/2003, (EG) nr. 1486/2003, (EG) nr. 1138/2004 en (EG) nr. 820/2008 worden ingetrokken met ingang van 29 april 2010.

Artikel 4

Inwerkingtreding

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

Zij is van toepassing met ingang van 29 april 2010.

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

[1] PB L 221 van 22.6.2004, blz. 6.
[2] PB L 221 van 19.8.2008, blz. 8.
[3] PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

▼B

BIJLAGE

1. **LUCHTHAVENBEVEILIGING**

1.0. ALGEMENE BEPALINGEN

1.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

1.0.2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden vliegtuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen als onderdelen van een luchthaven beschouwd.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „beveiligde bagage" verstaan: aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende ruimbagage die op een zodanige wijze fysiek wordt beschermd dat wordt voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd.

1.0.3. Onverminderd de criteria voor afwijkingen, zoals uiteengezet in Verordening (EG) nr. 272/2009, mag de bevoegde autoriteit toestemming geven voor bijzondere beveiligingsprocedures of afwijkingen met betrekking tot de bescherming en beveiliging van de zones aan de luchtzijde van luchthavens op dagen waarop niet meer dan acht vertrekkende vluchten zijn gepland, voor zover slechts één luchtvaartuig tegelijk wordt geladen, gelost, geëmbarkeerd of gedebarkeerd in het kritieke deel van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of in een luchthaven die niet onder het toepassingsgebied van punt 1.1.3 valt.

1.1. EISEN INZAKE RUIMTELIJKE INDELING VAN LUCHTHAVENS

1.1.1. **Grenzen**

1.1.1.1. De grenzen tussen de landzijde, de luchtzijde, de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, de kritieke delen en, voor zover van toepassing, de afgebakende zones moeten duidelijk identificeerbaar zijn in elke luchthaven teneinde passende beveiligingsmaatregelen in elk van deze delen mogelijk te maken.

1.1.1.2. De grens tussen de landzijde en de luchtzijde moet een fysieke versperring zijn die duidelijk zichtbaar is voor het algemene publiek en die verhindert dat onbevoegde personen zich toegang kunnen verschaffen tot de luchtzijde.

1.1.2. **Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones**

1.1.2.1. Om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones omvatten ten minste:

a) een deel van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, en

b) een deel van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft, en

c) een deel van een luchthaven dat is aangeduid voor het parkeren van te embarkeren of te laden luchtvaartuigen.

1.1.2.2. Een deel van een luchthaven wordt ten minste zolang de in punt 1.1.2.1 bedoelde activiteiten aan de gang zijn als een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschouwd.

Wanneer een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone wordt ingesteld, wordt onmiddellijk voorafgaand aan het instellen van een dergelijke zone een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze zone. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

▼B

1.1.2.3. Wanneer onbevoegden toegang kunnen hebben gehad tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, wordt zo snel mogelijk een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste zones uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze zone. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

1.1.3. **Kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones**

1.1.3.1. Kritieke delen worden ingesteld op luchthavens waar meer dan 40 personen houder zijn van een luchthavenidentificatiekaart die toegang verschaft tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.1.3.2. Kritieke delen omvatten ten minste het volgende:

a) alle delen van een luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, en

b) alle delen van een luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard, tenzij het beveiligde bagage betreft.

Een deel van een luchthaven wordt ten minste zolang de onder a) of b) bedoelde activiteiten aan de gang zijn als een kritiek deel beschouwd.

1.1.3.3. Wanneer een kritiek deel wordt ingesteld, wordt onmiddellijk voorafgaand aan het instellen van een dergelijk deel een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in dit deel. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan met betrekking tot luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen.

▼M9

1.1.3.4. Wanneer personen, passagiers of bemanningsleden die geen beveiligingsonderzoek hebben ondergaan en die aankomen uit andere dan de in aanhangsel 4-B vermelde derde landen, toegang kunnen hebben gehad tot kritieke delen, wordt zo snel mogelijk een beveiligingsdoorzoeking van de mogelijk aangetaste delen uitgevoerd teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen aanwezig zijn in deze delen.

Luchtvaartuigen die aan een beveiligingsdoorzoeking zijn onderworpen, worden geacht te voldoen aan lid 1.

Lid 1 is niet van toepassing wanneer personen die onder punt 1.3.2 en punt 4.1.1.7 vallen, toegang hebben gehad tot kritieke delen.

Wat betreft passagiers en bemanningsleden die aankomen uit andere dan de in aanhangsel 4-B vermelde derde landen, is lid 1 alleen van toepassing op die kritieke delen die worden gebruikt voor ruimbagage dat aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen en/of door vertrekkende passagiers die aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen die niet met hetzelfde luchtvaartuig als de eerder genoemde passagiers en bemanningsleden vertrekken.

▼B

1.2. TOEGANGSCONTROLE

1.2.1. **Toegang tot de luchtzijde**

1.2.1.1. Toegang tot de luchtzijde mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven.

1.2.1.2. Alleen personen die een toegangsbewijs dragen, krijgen toegang tot de luchtzijde.

1.2.1.3. Alleen voertuigen waarin een voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot de luchtzijde.

▼B

1.2.1.4. Personen die zich aan de luchtzijde bevinden, moeten op verzoek hun toegangsbewijs ter controle voorleggen.

1.2.2. **Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zones**

1.2.2.1. Toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones mag alleen worden verleend aan personen en voertuigen die een geldige reden hebben om zich daar te begeven.

1.2.2.2. Alleen personen die een van de volgende toegangsbewijzen kunnen voorleggen, krijgen toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones:

a) een geldige instapkaart of gelijkwaardig document, of

b) een geldige bemanningsidentiteitskaart, of

c) een geldige luchthavenidentiteitskaart, of

d) een geldige identiteitskaart van de nationale bevoegde autoriteit, of

e) een geldige en door de nationale bevoegde autoriteit erkende identiteitskaart van de instantie die bevoegd is voor het toezicht op de naleving.

▼M9

Bij wijze van alternatief mag ook toegang worden verleend na een positieve identificatie aan de hand van een verificatie van biometrische gegevens.

▼B

1.2.2.3. Alleen voertuigen waarin een geldige voertuigpas op een duidelijk zichtbare plaats aanwezig is, krijgen toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.2.2.4. De in punt 1.2.2.2, onder a), vermelde instapkaarten of gelijkwaardige documenten moeten worden gecontroleerd vóór een persoon toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de kaart of het document geldig is.

De in punt 1.2.2.2, onder b) tot en met e), vermelde kaarten moeten worden gecontroleerd vóór een persoon toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat de kaart geldig is en het wel degelijk de kaart van de houder betreft.

▼M9

Wanneer gebruik wordt gemaakt van biometrische identificatie moet er bij de verificatie op worden toegezien dat de persoon die toegang vraagt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, houder is van een van de in punt 1.2.2.2 vermelde toegangsbewijzen en dat dit toegangsbewijs geldig is en niet buiten werking is gesteld.

▼B

1.2.2.5. Om te voorkomen dat onbevoegde personen toegang krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, worden de toegangspunten gecontroleerd door:

a) een elektronisch systeem dat toegang verleent aan slechts één persoon tegelijkertijd, of

b) bevoegde personen die toegangscontroles uitvoeren.

1.2.2.6. Alvorens een voertuig toegang krijgt tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt de voertuigpas gecontroleerd teneinde te garanderen dat hij geldig is en overeenstemt met het desbetreffende voertuig.

1.2.2.7. De toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.2.3. **Vereisten voor communautaire bemanningsidentiteitskaarten en luchthavenidentiteitskaarten**

1.2.3.1. Een bemanningsidentiteitskaart van een bemanningslid dat in dienst is bij een communautaire luchtvaartmaatschappij en een luchthavenidentiteitskaart mogen alleen worden afgegeven aan een persoon die deze nodig heeft voor de uitoefening van zijn taken en die met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1.3 heeft ondergaan.

▼B

1.2.3.2. Bemannings- en luchthavenidentiteitskaarten worden voor een periode van hoogstens vijf jaar afgegeven.

1.2.3.3. De identiteitskaart van een persoon die niet door een achtergrondonderzoek komt, wordt onmiddellijk ingetrokken.

1.2.3.4. De identiteitskaart moet op een zichtbare plaats worden gedragen, ten minste wanneer de houder zich in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone bevindt.

Een persoon die zijn kaart niet zichtbaar draagt in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones dan die waarin passagiers aanwezig zijn, wordt staande gehouden door de personen die bevoegd zijn voor de toepassing van punt 1.5.1, onder c) en, indien nodig, aangegeven.

1.2.3.5. De identiteitskaart wordt onmiddellijk teruggegeven aan de entiteit die ze heeft afgegeven:

a) op verzoek van de entiteit die ze heeft afgegeven, of

b) op het ogenblik van beëindiging van de dienst, of

c) bij een verandering van werkgever, of

d) wanneer het niet langer nodig is dat de persoon toegang heeft tot de zones waarvoor toestemming is verleend, of

e) bij het verstrijken van de geldigheidstermijn van de kaart, of

f) wanneer de kaart wordt ingetrokken.

1.2.3.6. De entiteit die de kaart heeft afgegeven wordt onmiddellijk in kennis gesteld van het verlies, de diefstal of de niet-teruggave van een identiteitskaart.

1.2.3.7. Bij teruggave, verstrijken van de geldigheidsduur, intrekking of kennisgeving van verlies, diefstal of niet-teruggave wordt een elektronische kaart onmiddellijk buiten werking gesteld.

1.2.3.8. Communautaire bemanningsidentiteitskaarten en luchthavenidentiteitskaarten zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.2.4. **Aanvullende vereisten voor communautaire bemanningsidentiteitskaarten**

1.2.4.1. Op een bemanningsidentiteitskaart van een bemanningslid dat in dienst is bij een communautaire luchtvaartmaatschappij, dient het volgende te staan:

a) de naam en een foto van de houder, en

b) de naam van de luchtvaartmaatschappij, en

c) het woord „crew” in het Engels; dit voorschrift dient uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening te worden toegepast, en

d) de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt; dit voorschrift dient uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening te worden toegepast.

1.2.5. **Aanvullende vereisten voor luchthavenidentiteitskaarten**

1.2.5.1. Op een luchthavenidentiteitskaart dient het volgende te staan:

a) de naam en een foto van de houder, en

b) de naam van de werkgever van de houder, tenzij dit elektronisch is geprogrammeerd, en

c) de naam van de entiteit die de kaart heeft afgegeven of van de luchthaven, en

d) de zones waartoe de houder toegang krijgt, en

▼B

e) de datum waarop de geldigheid van de kaart verstrijkt, tenzij dit elektronisch is geprogrammeerd.

De namen en zones waartoe de kaart toegang verschaft, mogen worden vervangen door een gelijkwaardige identificatie.

1.2.5.2. Om misbruik van luchthavenidentiteitskaarten te voorkomen, wordt een systeem opgezet om redelijkerwijs te garanderen dat pogingen tot het gebruik van verloren, gestolen of niet teruggegeven kaarten worden gedetecteerd. Bij detectie worden passende maatregelen genomen.

1.2.6. **Vereisten voor voertuigpassen**

1.2.6.1. Een voertuigpas mag alleen worden afgegeven als dit operationeel noodzakelijk is.

1.2.6.2. Een voertuigpas geldt alleen voor dat bepaalde voertuig; op de pas wordt het volgende vermeld:

a) de zones waartoe het voertuig toegang krijgt, en

b) de datum waarop de geldigheid van de pas verstrijkt.

Op een elektronische voertuigpas hoeft niet te worden vermeld tot welke zones het voertuig toegang krijgt, noch op welke datum de geldigheid van de pas verstrijkt, voor zover deze informatie elektronisch leesbaar is en gecontroleerd wordt alvorens toegang wordt verleend tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

1.2.6.3. Een elektronische voertuigpas wordt zodanig op het voertuig bevestigd dat hij niet op een ander voertuig kan worden overgeplaatst.

1.2.6.4. Wanneer het voertuig zich aan de luchtzijde bevindt, wordt de voertuigpas op een zichtbare plaats aangebracht.

1.2.6.5. De voertuigpas wordt onmiddellijk teruggegeven aan de entiteit die hem heeft afgegeven:

a) op verzoek van de entiteit die hem heeft afgegeven, of

b) wanneer het voertuig niet meer wordt gebruikt aan de luchtzijde, of

c) wanneer de geldigheid van de pas is verstreken, tenzij de pas automatisch ongeldig wordt gemaakt.

1.2.6.6. De entiteit die de pas heeft afgegeven wordt onmiddellijk in kennis gesteld van het verlies, de diefstal of de niet-teruggave van een voertuigpas.

1.2.6.7. Bij teruggave, verstrijken van de geldigheidsduur of kennisgeving van verlies, diefstal of niet-teruggave wordt een elektronische voertuigpas onmiddellijk buiten werking gesteld.

1.2.6.8. Om misbruik van voertuigpassen te voorkomen, wordt een systeem opgezet om redelijkerwijs te garanderen dat pogingen tot het gebruik van verloren, gestolen of niet teruggegeven voertuigpassen worden gedetecteerd. Bij detectie worden passende maatregelen genomen.

▼M9

1.2.6.9. Voertuigen die alleen aan de luchtzijde worden gebruikt en die niet op de openbare weg mogen rijden, kunnen worden vrijgesteld van de toepassing van de punten 1.2.6.2 tot en met 1.2.6.8, voor zover aan de buitenzijde van het voertuig duidelijk is aangegeven dat het operationele voertuigen betreft die in gebruik zijn op de desbetreffende luchthaven.

▼B

1.2.7. **Begeleide toegang**

1.2.7.1. Andere bemanningsleden dan die welke houder zijn van een geldige luchthavenidentiteitskaart worden begeleid telkens wanneer ze zich in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevinden dan:

a) zones waar passagiers aanwezig kunnen zijn, en

b) zones in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartuig waarmee ze zijn aangekomen of zullen vertrekken, en

c) voor bemanningsleden aangeduide zones ►M9 , en ◄

▼M9

d) de zone die wordt gevormd door de afstand tussen de terminal of het toegangspunt en het luchtvaartuig waarmee de bemanningsleden zijn aangekomen of zullen vertrekken.

▼B

1.2.7.2. Een persoon kan bij wijze van uitzondering worden vrijgesteld van de vereisten van punt 1.2.5.1 en van de verplichtingen inzake een achtergrondonderzoek voor zover hij altijd wordt begeleid wanneer hij zich in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones bevindt.

1.2.7.3. Een begeleider moet:

a) houder zijn van een geldige identiteitskaart, zoals vermeld in punt 1.2.2.2, onder c), d) of e), en

b) geautoriseerd zijn om als begeleider op te treden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, en

c) de begeleide personen te allen tijde in het oog houden, en

d) redelijkerwijs garanderen dat de begeleide personen geen inbreuk op de beveiliging begaan.

1.2.7.4. Een voertuig kan worden vrijgesteld van de vereisten van punt 1.2.6 voor zover het altijd wordt begeleid wanneer het zich aan de luchtzijde bevindt.

1.2.8. **Overige vrijstellingen**

Overige vrijstellingen zijn onderhevig aan de bepalingen van een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.3. BEVEILIGINGSONDERZOEKEN VAN PERSONEN DIE GEEN PASSAGIER ZIJN EN VAN DE VOORWERPEN DIE ZIJ BIJ ZICH DRAGEN

▼M10

1.3.1. **Beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en van de voorwerpen die zij bij zich dragen**

1.3.1.1. De beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn, worden met een van de volgende methoden uitgevoerd:

a) fouilleren;

b) metaaldetectiepoorten (WTMD);

c) explosievenspeurhonden;

d) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD);

e) beveiligingsscanners die geen ioniserende straling gebruiken.

1.3.1.2. De punten 4.1.1.3 tot en met 4.1.1.6 en punt 4.1.1.10 zijn van toepassing op beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn.

1.3.1.3. Explosievenspeurhonden en ETD-apparatuur mogen alleen worden gebruikt als aanvullende methode voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken of onvoorspelbaar afgewisseld met fouilleren, WTMD of beveiligingsscanners.

▼M10

1.3.1.4. De beveiligingsonderzoeken van voorwerpen die personen die geen passagier zijn bij zich dragen, worden met een van de volgende methoden uitgevoerd:

a) onderzoek met de hand;

b) röntgenapparatuur;

c) explosievendetectiesystemen (EDS);

d) explosievenspeurhonden;

e) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD).

1.3.1.5. De punten 4.1.2.4 tot en met 4.1.2.7 zijn van toepassing op beveiligingsonderzoeken van voorwerpen die personen die geen passagier zijn bij zich dragen.

1.3.1.6. Explosievenspeurhonden en ETD-apparatuur mogen alleen worden gebruikt als aanvullende methode voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken of onvoorspelbaar afgewisseld met onderzoek met de hand, röntgenapparatuur of EDS-apparatuur.

1.3.1.7. De in aanhangsel 4-C vermelde voorwerpen mogen alleen worden meegedragen als de desbetreffende persoon daartoe geautoriseerd is om taken uit te voeren die van essentieel belang zijn voor de exploitatie van luchthavenfaciliteiten of luchtvaartuigen, of voor het uitvoeren van taken tijdens de vlucht.

1.3.1.8. Voor continu willekeurige beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en van de voorwerpen die zij bij zich dragen, wordt de frequentie door de bevoegde autoriteit vastgesteld op basis van een risicobeoordeling.

1.3.1.9. Beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn en de voorwerpen die zij bij zich dragen, zijn eveneens onderworpen aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼B

1.3.2. **Vrijstellingen en bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken**

1.3.2.1. De bevoegde autoriteit mag, om objectieve redenen, andere personen dan passagiers vrijstellen van beveiligingsonderzoeken of aan bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken onderwerpen voor zover ze worden begeleid door een persoon die daartoe is gemachtigd overeenkomstig punt 1.2.7.3.

1.3.2.2. Aan een beveiligingsonderzoek onderworpen andere personen dan passagiers die tijdelijk kritieke delen verlaten, mogen worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek bij hun terugkeer voor zover ze onder constant toezicht hebben gestaan van geautoriseerde personen en dit toezicht volstond om redelijkerwijs te garanderen dat ze geen verboden voorwerpen in die kritieke delen hebben binnengebracht.

1.3.2.3. Vrijstellingen en bijzondere procedures voor beveiligingsonderzoeken zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.4. ONDERZOEK VAN VOERTUIGEN

1.4.1. **Voertuigen die zich in kritieke delen begeven**

1.4.1.1. Alle voertuigen worden onderzocht alvorens zich in kritieke delen te begeven. Ze worden beschermd tegen wederrechtelijke daden vanaf het ogenblik van het onderzoek tot het ogenblik waarop ze zich in kritieke delen begeven.

1.4.1.2. De bestuurder en de andere inzittenden mogen zich tijdens het onderzoek niet in het voertuig bevinden. Ze moeten hun persoonlijke bezittingen uit het voertuig nemen en meenemen voor een beveiligingsonderzoek.

1.4.1.3. Er worden methoden vastgesteld om te garanderen dat de selectie van de te onderzoeken delen willekeurig gebeurt.

1.4.1.4. Voertuigen die zich in kritieke delen begeven, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼B

1.4.2. **Voertuigen die zich in andere dan de kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones begeven**

1.4.2.1. De bestuurder en de andere inzittenden mogen zich tijdens het onderzoek niet in het voertuig bevinden. Ze moeten hun persoonlijke bezittingen uit het voertuig nemen en meenemen voor een beveiligingsonderzoek.

1.4.2.2. Er worden methoden vastgesteld om te garanderen dat de selectie van zowel de voertuigen als de te onderzoeken delen willekeurig gebeurt.

1.4.2.3. Voertuigen die zich in andere dan de kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones begeven, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.4.3. **Onderzoeksmethoden**

1.4.3.1. Een onderzoek met de hand bestaat uit een grondige handmatige controle van de geselecteerde delen, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in aanwezig zijn.

1.4.3.2. De volgende methoden mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt:

a) explosievenspeurhonden, en

b) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD).

1.4.3.3. Onderzoeksmethoden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.4.4. **Vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures**

1.4.4.1. De bevoegde autoriteit mag, om objectieve redenen, toestemming geven om voertuigen vrij te stellen van onderzoeken of te onderwerpen aan bijzondere onderzoeksprocedures, voor zover ze worden begeleid door een persoon die daartoe is geautoriseerd overeenkomstig punt 1.2.7.3.

1.4.4.2. Vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures voor beveiligingsonderzoeken zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

1.5. BEWAKING, PATROUILLES EN ANDERE FYSIEKE CONTROLES

1.5.1. Via bewaking of patrouilles wordt toezicht gehouden op:

a) de grenzen tussen landzijde, luchtzijde, om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke zones, kritieke delen en, voor zover van toepassing, afgebakende zones, en

b) delen van of in de nabijheid van de terminal die toegankelijk zijn voor het publiek, inclusief parkeerterreinen en toegangswegen, en

c) het zichtbaar dragen en de geldigheid van identiteitskaarten in andere om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones dan die waarin passagiers aanwezig zijn, en

d) het zichtbaar aanwezig zijn en de geldigheid van voertuigpassen wanneer het voertuig zich aan de luchtzijde bevindt, en

e) ruimbagage, vracht en post, vluchtbenodigdheden en bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen die in kritieke delen aanwezig zijn in afwachting dat ze worden ingeladen.

▼M9

1.5.2. De frequentie van de bewaking en patrouilles en de middelen waarmee ze worden uitgevoerd, worden gebaseerd op een risicobeoordeling die door de bevoegde autoriteit wordt goedgekeurd. Bij het vaststellen van de frequentie en de middelen wordt rekening gehouden met:

a) de grootte van de luchthaven, inclusief het aantal en de aard van de activiteiten, en

▼M9

b) de indeling van de luchthaven, met name de onderlinge verbanden tussen de in de luchthaven vastgestelde zones, en

c) de mogelijkheden en beperkingen met betrekking tot het uitvoeren van de bewaking en patrouilles.

De delen van de risicobeoordeling die verband houden met de frequentie en de middelen voor het uitvoeren van de bewaking en patrouilles worden op verzoek schriftelijk ter beschikking gesteld met het oog op het toezicht op de naleving.

▼B

1.5.3. De bewaking en patrouilles mogen geen voorspelbaar patroon volgen. De geldigheid van identiteitskaarten wordt op willekeurige basis gecontroleerd.

1.5.4. Er worden maatregelen genomen om personen te ontmoedigen overtredingen aan controleposten te begaan en, mocht dit toch gebeuren, om het mogelijk te maken dergelijke overtredingen en de gevolgen ervan onmiddellijk recht te zetten.

2. AFGEBAKENDE ZONES VAN LUCHTHAVENS

De verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

3. BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.0. ALGEMENE BEPALINGEN

3.0.1. Tenzij anders vermeld, zorgen de luchtvaartmaatschappijen voor de toepassing van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen met betrekking tot hun luchtvaartuigen.

3.0.2. De derde landen die beveiligingsnormen hanteren die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 3-B.

3.0.3. Een luchtvaartuig hoeft niet te worden onderworpen aan een beveiligingscontrole. Het wordt onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking overeenkomstig punt 3.1.

3.0.4. Een luchtvaartmaatschappij wordt er op verzoek door de luchthavenexploitant van in kennis gesteld of haar luchtvaartuig zich in een kritiek deel bevindt. Wanneer hieromtrent geen duidelijkheid bestaat, wordt aangenomen dat het luchtvaartuig zich in een ander dan een kritiek deel bevindt.

3.0.5. Wanneer een zone niet langer als een kritiek deel wordt beschouwd ten gevolge van een wijziging van de beveiligingsstatus, brengt de luchthaven de betrokken luchtvaartmaatschappijen daarvan op de hoogte.

3.1. BEVEILIGINGSDOORZOEKING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.1.1. **Wanneer moet een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig worden uitgevoerd?**

3.1.1.1. Een luchtvaartuig wordt aan een beveiligingsdoorzoeking onderworpen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat onbevoegde personen toegang hebben gehad tot het luchtvaartuig.

3.1.1.2. Een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig bestaat uit een onderzoek van welbepaalde delen van een luchtvaartuig, die in een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn vastgesteld.

3.1.1.3. Een luchtvaartuig dat vanuit een niet in aanhangsel 3-B vermeld derde land aankomt in een kritiek deel wordt onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking nadat de passagiers zijn uitgestapt en/of het ruim is leeggemaakt.

▼B

3.1.1.4. Een luchtvaartuig dat aankomt uit een lidstaat waar het in transit was na te zijn aangekomen uit een niet in aanhangsel 3-B vermeld derde land wordt beschouwd als een luchtvaartuig dat aankomt uit een derde land.

3.1.1.5. Wanneer een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig moet worden uitgevoerd, is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

3.1.2. **Hoe moet een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig worden uitgevoerd?**

De wijze waarop een beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig moet worden uitgevoerd, is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

3.1.3. **Informatie over de beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig**

De hierna vermelde informatie over de beveiligingsdoorzoeking van een vertrekkend luchtvaartuig wordt geregistreerd en gedurende 24 uur of de duur van de vlucht, indien deze langer dan 24 uur duurt, bewaard op een andere plaats dan in het luchtvaartuig.

— het vluchtnummer, en

— de bestemming, en

— de plaats van herkomst van de vorige vlucht, en

— een indicatie of al dan niet een beveiligingsdoorzoeking van het luchtvaartuig is uitgevoerd.

Indien een beveiligingsdoorzoeking van het luchtvaartuig is uitgevoerd, moet eveneens het volgende in deze informatie worden opgenomen:

— de datum en het tijdstip waarop de beveiligingsdoorzoeking werd uitgevoerd, en

— de naam en de handtekening van de persoon die verantwoordelijk is voor het uitvoeren van de beveiligingsdoorzoeking van het luchtvaartuig.

3.2. BESCHERMING VAN LUCHTVAARTUIGEN

3.2.1. **Bescherming van luchtvaartuigen — algemeen**

3.2.1.1. Ongeacht de plaats waar een luchtvaartuig in een luchthaven is geparkeerd, wordt het tegen toegang door onbevoegden beschermd door:

a) te garanderen dat onbevoegden die zich toegang trachten te verschaffen tot het luchtvaartuig onmiddellijk staande worden gehouden, of

b) de buitendeuren van het luchtvaartuig gesloten te houden. Wanneer het luchtvaartuig zich in een kritiek deel bevindt, worden buitendeuren die onbereikbaar zijn vanaf de grond als gesloten beschouwd als de toegangshulpmiddelen zijn verwijderd en voldoende ver van het luchtvaartuig zijn geplaatst om redelijkerwijs de toegang tot het luchtvaartuig te verhinderen, of

c) te voorzien in elektronische middelen die toegang door onbevoegden onmiddellijk detecteren.

3.2.1.2. Punt 3.2.1.1 is niet van toepassing op een luchtvaartuig dat in een gesloten hangar is geparkeerd of op andere wijze beschermd is tegen toegang door onbevoegden.

3.2.2. **Aanvullende bescherming van luchtvaartuigen met gesloten buitendeuren in een ander dan een kritiek deel**

3.2.2.1. Wanneer de buitendeuren zijn gesloten en het luchtvaartuig zich in een ander dan een kritiek deel bevindt, gelden de volgende verplichtingen met betrekking tot alle buitendeuren:

a) de toegangshulpmiddelen moeten verwijderd zijn, of

b) de deur moet verzegeld zijn, of

▼B

c) de deur moet vergrendeld zijn, of

d) de deur moet onder toezicht staan.

Punt a) geldt niet voor deuren die vanaf de grond toegankelijk zijn.

3.2.2.2. Wanneer, met betrekking tot deuren die niet vanaf de grond toegankelijk zijn, de toegangshulpmiddelen zijn verwijderd, moeten ze ver genoeg van het luchtvaartuig worden geplaatst om redelijkerwijs de toegang tot het luchtvaartuig te verhinderen.

3.2.2.3. Als de buitendeuren vergrendeld zijn, mogen alleen personen met een operationele behoefte in staat zijn ze te ontgrendelen.

3.2.2.4. Wanneer buitendeuren onder toezicht staan, moet dit toezicht garanderen dat toegang door onbevoegden onmiddellijk wordt gedetecteerd.

3.2.2.5. De bescherming van luchtvaartuigen met gesloten buitendeuren in een ander dan een kritiek deel is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

AANHANGSEL 3-A

BEVEILIGINGSDOORZOEKING VAN LUCHTVAARTUIGEN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de beveiligingsdoorzoeking van luchtvaartuigen zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

AANHANGSEL 3-B

BEVEILIGING VAN LUCHTVAARTUIGEN

DERDE LANDEN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

Met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen wordt erkend dat de volgende landen beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen:

▼M4

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de EU.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land toegepaste beveiligingsnormen is hersteld..

▼B

4. **PASSAGIERS EN HANDBAGAGE**

4.0. ALGEMENE BEPALINGEN

4.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

4.0.2. De derde landen die beveiligingsnormen hanteren die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake passagiers en handbagage worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 4-B.

▼B

4.0.3. Passagiers en hun handbagage die aankomen uit een lidstaat waar het luchtvaartuig in transit was na te zijn aangekomen uit een derde land dat niet in aanhangsel 4-B is vermeld, worden beschouwd als passagiers en handbagage die aankomen uit een derde land, tenzij bevestigd is dat deze passagiers en hun handbagage in die lidstaat aan een beveiligingsonderzoek zijn onderworpen.

▼M2

4.0.4. In deze bijlage wordt verstaan onder:

a) „vloeistoffen, spuitbussen en gels" (LAG's): dit omvat ook pasta's, lotions, mengsels van vaste stoffen en vloeistoffen en de inhoud van drukrecipiënten, bijvoorbeeld tandpasta, haargel, dranken, soepen, siropen, parfum, scheerschuim en substanties met een soortgelijke consistentie;

b) „manipulatieaantonende tas": een tas die beantwoordt aan de aanbevolen richtsnoeren inzake beveiligingscontrole van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

▼B

4.1. BEVEILIGINGSONDERZOEK VAN PASSAGIERS EN CABINEBAGAGE

4.1.1. **Beveiligingsonderzoek van passagiers**

▼M8

4.1.1.1. Jassen en colberts moeten voor het beveiligingsonderzoek worden uitgetrokken en als handbagage aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen. De screener kan de passagier waar nodig verzoeken meer kledingsstukken uit te trekken.

4.1.1.2. Het beveiligingsonderzoek van passagiers gebeurt door middel van:

a) fouillering, of

b) metaaldetectiepoorten (WTMD), of

c) explosievenspeurhonden in combinatie met punt a), of

d) beveiligingsscanners die geen ioniserende straling gebruiken.

Wanneer de screener niet kan bepalen of de passagier al dan niet verboden voorwerpen bij zich heeft, krijgt de passagier geen toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of wordt hij opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

▼B

4.1.1.3. Het fouilleren gebeurt zodanig dat redelijkerwijs kan worden gegarandeerd dat de persoon geen verboden voorwerpen bij zich draagt.

4.1.1.4. Wanneer het alarm van een metaaldetectiepoort wordt geactiveerd, wordt nagegaan wat de oorzaak daarvan is.

4.1.1.5. Draagbare metaaldetectoren mogen alleen als aanvullend middel voor een beveiligingsonderzoek worden gebruikt. Ze vervangen niet een fouillering en de daarbij horende vereisten.

4.1.1.6. Wanneer toestemming wordt verleend om een levend dier mee te nemen in de cabine van een luchtvaartuig, wordt het als een passagier of als handbagage aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

4.1.1.7. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van passagiers die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

▼B

4.1.1.8. Beveiligingsonderzoeken van passagiers zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M3

4.1.1.9 Explosievenspeurhonden mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.

▼M8

4.1.1.10. Wanneer voor de uitvoering van beveiligingsonderzoeken van passagiers een beveiligingsscanner met een menselijke operator wordt gebruikt, als gedefinieerd in punt 12.11.1, tweede alinea, moet aan de volgende minimumvoorwaarden worden voldaan:

a) beveiligingsscanners mogen geen beelden opslaan, bewaren, kopiëren, afdrukken of opzoeken. Elk tijdens het beveiligingsonderzoek gegenereerd beeld blijft beschikbaar gedurende de tijd die de operator nodig heeft om het te analyseren en wordt gewist zodra de controle van de passagier afgelopen is. Elke onrechtmatige toegang of ongeoorloofd gebruik van de beelden is verboden en wordt verhinderd;

b) de operator die de beelden analyseert, dient zich in een gescheiden ruimte te bevinden zodat hij/zij de onderzochte passagier niet kan zien;

c) in de gescheiden ruimte waar de beelden worden geanalyseerd, mag zich geen technische apparatuur bevinden waarmee beelden kunnen worden opgeslagen, gekopieerd, gefotografeerd of op een andere wijzen worden geregistreerd;

d) het beeld mag niet worden gekoppeld aan gegevens betreffende de onderzochte persoon en zijn of haar identiteit dient anoniem te blijven;

e) een passagier mag eisen dat het beeld van zijn/haar lichaam wordt geanalyseerd door een screener van een door hem/haar gekozen geslacht;

f) het beeld wordt vervaagd of verduisterd om te voorkomen dat het gezicht van de passagier herkenbaar is.

De punten a) en d) gelden eveneens voor beveiligingsscanners met automatische dreigingsdetectie.

Passagiers hebben het recht een onderzoek met een beveiligingsscanner te weigeren. In dat geval zal de passagier worden onderzocht middels een alternatieve methode voor beveiligingsonderzoek, met inbegrip van minstens een fouillering overeenkomstig aanhangsel 4-A van Besluit (2010)774 van de Commissie. Wanneer het alarm van de beveiligingsscanner wordt geactiveerd, wordt nagegaan wat de oorzaak daarvan is.

Voor het beveiligingsonderzoek met een beveiligingsscanner wordt de passagier ingelicht over de gebruikte technologie, de daaraan verbonden voorwaarden en de mogelijkheid om een onderzoek met een beveiligingsscanner te weigeren.

▼B

4.1.2. **Beveiligingsonderzoek van handbagage**

4.1.2.1. Draagbare computers en andere grote elektrische voorwerpen worden vóór het beveiligingsonderzoek uit de handbagage verwijderd en afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

4.1.2.2. Vóór het beveiligingsonderzoek worden vloeistoffen, spuitbussen en gels uit de handbagage verwijderd en afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen, tenzij de apparatuur die gebruikt wordt voor het beveiligingsonderzoek van handbagage ook in staat is om meerdere gesloten verpakkingen van vloeistoffen, spuitbussen en gels die zich in bagage bevinden, te onderzoeken.

Als vloeistoffen, spuitbussen en gels uit de handbagage verwijderd zijn, presenteert de passagier:

a) alle vloeistoffen, spuitbussen en gels in individuele containers met een capaciteit van hoogstens 100 ml of gelijkwaardig, in één transparante hersluitbare plastic zak met een inhoud van hoogstens één liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de zak past en de zak volledig gesloten is, en

▼B

b) andere vloeistoffen, spuitbussen en gels afzonderlijk.

4.1.2.3. Het beveiligingsonderzoek van handbagage gebeurt aan de hand van:

a) een onderzoek met de hand, of

b) röntgenapparatuur, of

c) explosievendetectiesystemen (EDS)

▼M3

d) explosievenspeurhonden in combinatie met punt a).

▼B

Als de onderzoeker niet kan bepalen of de handbagage al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt de handbagage geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

4.1.2.4. Een onderzoek met de hand van handbagage bestaat uit een handmatige controle van de bagage, inclusief de inhoud ervan, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in aanwezig zijn.

4.1.2.5. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur, wordt elk beeld door de screener bekeken.

4.1.2.6. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur, wordt elk alarmsignaal tot tevredenheid van de screener onderzocht, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen worden meegenomen in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig.

4.1.2.7. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur wordt elk voorwerp waarvan de dichtheid de screener verhindert om de inhoud van de handbagage te analyseren, uit de bagage genomen. De bagage wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en het voorwerp wordt afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen als handbagage.

4.1.2.8. Bagage waarin zich een groot elektrisch voorwerp bevindt, wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen nadat het voorwerp uit de bagage is verwijderd; het elektrisch voorwerp wordt afzonderlijk aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

4.1.2.9. Explosievendetectiehonden en apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD) mogen alleen als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt.

4.1.2.10. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van handbagage die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

4.1.2.11. De bevoegde autoriteit mag toestemming geven om een diplomatieke tas vrij te stellen van een beveiligingsonderzoek of te onderwerpen aan bijzondere beveiligingsprocedures, voor zover de eisen van het Verdrag van Wenen inzake diplomatiek verkeer worden nageleefd.

4.1.2.12. Beveiligingsonderzoeken van handbagage zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

4.1.3. **Beveiligingsonderzoek van vloeistoffen, spuitbussen en gels**

4.1.3.1. Het beveiligingsonderzoek van vloeistoffen, spuitbussen en gels gebeurt met behulp van:

a) röntgenapparatuur;

b) explosievendetectiesystemen (EDS);

c) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD);

d) strips voor het testen van chemische reacties, of

e) scanners voor vloeistoffen in flessen.

▼B

4.1.3.2. Proeven of testen op de huid mag als aanvullende onderzoeksmethode worden gebruikt.

4.1.3.3. Beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen, spuitbussen en gels zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M2

4.1.3.4. Vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) die passagiers bij zich dragen, mogen worden vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek voor zover ze:

a) zich in individuele verpakkingen bevinden met een capaciteit van hoogstens 100 milliliter of gelijkwaardig en verpakt zijn in één transparante hersluitbare plastic zak met een capaciteit van hoogstens 1 liter, waarbij de inhoud gemakkelijk in de plastic zak past en de zak volledig gesloten is; of

b) tijdens de reis worden gebruikt en nodig zijn om medische redenen of met het oog op een speciaal dieet, inclusief babyvoeding. De betrokken passagier moet op verzoek een bewijs van authenticiteit van de vrijgestelde LAG voorleggen; of

▼M9

c) aan de luchtzijde van een luchthaven, voorbij het punt waarop de instapkaarten worden gecontroleerd, gekocht zijn in een verkooppunt dat aan goedgekeurde beveiligingsprocedures in het kader van het beveiligingsprogramma van de luchthaven is onderworpen, voor zover ze verpakt zijn in een manipulatieaantonende verzegelde tas waarin duidelijk is aangegeven dat de inhoud in de voorbije 24 uur aan de luchtzijde van die luchthaven is gekocht, of

▼M2

d) in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone zijn verkregen in een verkooppunt dat aan goedgekeurde beveiligingsprocedures in het kader van het beveiligingsprogramma van de luchthaven is onderworpen; of

▼M9

e) in een andere luchthaven in de Unie zijn verkregen, op voorwaarde dat ze verpakt zijn in een manipulatieaantonende verzegelde tas waarin duidelijk is aangegeven dat de inhoud in de voorbije 24 uur aan de luchtzijde van die luchthaven is gekocht, of

f) aan boord van een luchtvaartuig van een communautaire luchtvaartmaatschappij zijn verkregen, op voorwaarde dat ze verpakt zijn in een manipulatieaantonende verzegelde tas waarin duidelijk is aangegeven dat de inhoud in de voorbije 24 uur aan boord van dat luchtvaartuig is gekocht, of

▼M5

g) zijn verkregen in een luchthaven in een derde land die in aanhangsel 4-D is vermeld, op voorwaarde dat ze verpakt zijn in een manipulatieaantonende tas waarin duidelijk is aangegeven dat de inhoud tijdens de voorbije 36 uur aan de luchtzijde van die luchthaven is gekocht. De uitzonderingen waarin dit punt voorziet, verstrijken op 29 april 2013.

▼B

4.2. BESCHERMING VAN PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

De bescherming van passagiers en handbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

4.3. PASSAGIERS DIE DE ORDE KUNNEN VERSTOREN

4.3.1. Een luchtvaartmaatschappij wordt van tevoren schriftelijk door de betreffende bevoegde autoriteit in kennis gesteld van het voornemen om een passagier die de orde kan verstoren aan boord van haar luchtvaartuig te laten gaan.

4.3.2. De kennisgeving dient de volgende gegevens te bevatten:

a) de identiteit en het geslacht van de persoon, en

b) de reden voor het vervoer, en

c) de naam en functie van de begeleiders, indien beschikbaar, en

▼B

d) een risicobeoordeling door de betreffende bevoegde autoriteit, met inbegrip van de redenen voor het al dan niet begeleiden, en

e) vooraf bepaalde zitplaatsen, indien nodig, en

f) de aard van de beschikbare reisdocumenten.

De luchtvaartmaatschappij stelt de gezagvoerder in kennis van deze informatie vóór de passagiers aan boord gaan van het luchtvaartuig.

4.3.3. De betreffende bevoegde autoriteit ziet erop toe dat personen die in hechtenis zijn, altijd worden begeleid.

4.4. VERBODEN VOORWERPEN

4.4.1. Passagiers mogen de in aanhangsel 4-C vermelde voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van een luchtvaartuig.

4.4.2. Vrijstelling van punt 4.4.1 kan worden verleend voor zover:

a) de bevoegde autoriteit toestemming heeft verleend om het voorwerp mee te nemen, en

b) de luchtvaartmaatschappij vóór de passagiers aan boord gaan van het luchtvaartuig informatie heeft ontvangen over de desbetreffende passagier en het voorwerp dat hij meeneemt, en

c) de toepasselijke veiligheidsregels worden nageleefd.

Deze voorwerpen worden vervolgens in veilige omstandigheden aan boord van het luchtvaartuig bewaard.

4.4.3. De luchtvaartmaatschappij zorgt ervoor dat passagiers vóór het voltooien van de check-in informatie krijgen over de in aanhangsel 4-C vermelde verboden voorwerpen.

AANHANGSEL 4-A

VEREISTEN MET BETREKKING TOT FOUILLEREN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot fouilleren zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

AANHANGSEL 4-B

PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

DERDE LANDEN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

Met betrekking tot passagiers en handbagage wordt erkend dat de volgende derde landen beveiligingsnormen toepassen die als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen worden erkend:

▼M4

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de EU.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land toegepaste beveiligingsnormen is hersteld..

▼B

AANHANGSEL 4-C

PASSAGIERS EN HANDBAGAGE

LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN

Onverminderd de toepasselijke veiligheidsregels, mogen passagiers de volgende voorwerpen niet meenemen in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en aan boord van luchtvaartuigen:

▼B

a) *vuurwapens en andere apparaten die projectielen kunnen afvuren* — apparaten waarmee een projectiel kan worden afgevuurd en aldus ernstig letsel kan worden toegebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:

— alle types vuurwapens, zoals pistolen, revolvers, geweren, jachtgeweren

— speelgoedgeweren, replica- en imitatiegeweren die voor echte wapens kunnen worden aangezien

— onderdelen van vuurwapens, met uitzondering van telescopische kijkers

— luchtdruk- en CO2-geweren, zoals pistolen, hagelgeweren, geweren en BB-guns

— alarmpistolen en startpistolen

— bogen, kruisbogen en pijlen

— harpoen- en speergeweren

— katapulten

b) *verdovingsapparaten* — apparaten die specifiek ontworpen zijn om te verdoven of te immobiliseren, zoals:

— apparaten waarmee schokken kunnen worden toegebracht, zoals stunguns, taserwapens en stroomstokken

— apparaten om dieren te verdoven en te doden

— chemische stoffen, gassen en sprays, zoals mace, pepperspray, traangas, zuurspray en sprays om dieren te verjagen, waarmee personen kunnen worden uitgeschakeld of onschadelijk gemaakt

c) *voorwerpen met een scherpe punt of een scherpe rand* — voorwerpen met een scherpe punt of een scherpe rand waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht, zoals:

— voorwerpen die ontworpen zijn om mee te hakken, zoals bijlen, hak- en kapmessen

— ijsbijlen en ijspikken

— scheermessen

— cuttermessen

— messen met een blad van meer dan 6 cm

— scharen met bladen van meer dan 6 cm, gemeten vanaf het scharnierpunt

— vechtsportmateriaal met een scherpe punt of rand

— zwaarden en sabels

d) *gereedschap* — gereedschap waarmee ernstige verwondingen kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:

— breekijzers

— boren en boorkoppen, inclusief draagbare draadloze elektrische boren

— gereedschap met een blad of schacht van meer dan 6 cm, dat als wapen kan worden gebruikt, zoals schroevendraaiers en beitels

— zagen, inclusief draagbare draadloze elektrische zagen

— soldeerlampen

— penschietpistolen en schiethamers

▼B

e) *stompe voorwerpen* — voorwerpen waarmee kan worden geslagen en aldus ernstige verwondingen kunnen worden toegebracht, zoals:

— honkbal- en softbalknuppels

— knuppels en stokken, zoals houten stokken, gummiknuppels en wapenstokken

— vechtsportmateriaal

f) *explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten* — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, of die de indruk wekken daarvoor te kunnen worden gebruikt, zoals:

— munitie

— slagpijpjes

— ontstekers en lonten

— replica's of imitaties van explosieve voorwerpen

— mijnen, granaten en andere militaire explosieven

— vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal

— rookblikken en -patronen

— dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen

▼M2

AANHANGSEL 4-D

Luchthaven(s) vanaf dewelke vluchten vertrekken naar luchthavens in de Unie:

— **Canada:**

Alle internationale luchthavens

— **de Republiek Kroatië:**

De luchthaven van Dubrovnik (DBV)

De luchthaven van Pula (PUY)

De luchthaven van Rijeka (RJK)

De luchthaven van Split (SPU)

De luchthaven van Zadar (ZAD)

De luchthaven van Zagreb (ZAG)

— **Maleisië**

De Internationale luchthaven van Kuala Lumpur (KUL)

— **de Republiek Singapore:**

De luchthaven van Changi (SIN)

— **Verenigde Staten van Amerika**

Alle internationale luchthavens

▼B

5. **RUIMBAGAGE**

5.0. ALGEMENE BEPALINGEN

5.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de ten-uitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

5.0.2. De derde landen waarvan de gehanteerde beveiligingsnormen als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot ruimbagage worden erkend, zijn opgesomd in aanhangsel 5-A.

5.0.3. Ruimbagage die aankomt uit een lidstaat waar het luchtvaartuig in transit was na te zijn aangekomen uit een derde land dat niet in aanhangsel 5-A is vermeld, wordt beschouwd als ruimbagage die aankomt uit een derde land, tenzij bevestigd is dat deze ruimbagage in die lidstaat aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen.

5.0.4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „beveiligde bagage" aan een beveiligingsonderzoek onderworpen vertrekkende ruimbagage verstaan die fysiek beveiligd is om te voorkomen dat voorwerpen aan de bagage worden toegevoegd.

5.1. BEVEILIGINGSONDERZOEK VAN RUIMBAGAGE

5.1.1. De volgende methoden worden, individueel of in combinatie met elkaar, gebruikt om ruimbagage te onderzoeken:

a) een onderzoek met de hand, of

b) röntgenapparatuur, of

c) explosievendetectiesystemen (EDS), of

d) apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD)

▼M3

e) explosievenspeurhonden.

▼B

Als de screener niet kan bepalen of de ruimbagage al dan niet verboden voorwerpen bevat, wordt ze geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

5.1.2. Een onderzoek met de hand bestaat uit een grondige handmatige controle van de bagage, inclusief alle inhoud ervan, teneinde redelijkerwijs te garanderen dat ze geen verboden voorwerpen bevat.

5.1.3. Wanneer gebruik wordt gemaakt van röntgen- of EDS-apparatuur wordt elk voorwerp waarvan de dichtheid de screener verhindert om de inhoud van de bagage te analyseren, op een andere wijze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

5.1.4. Beveiligingsonderzoeken met behulp van apparatuur voor detectie van explosievensporen (ETD) bestaan uit een analyse van monsters van zowel de binnen- als de buitenkant van de bagage en van de inhoud. De inhoud mag ook met de hand worden onderzocht.

5.1.5. De bevoegde autoriteit kan categorieën opstellen van ruimbagage die, om objectieve redenen, worden onderworpen aan bijzondere onderzoeksprocedures of die van een beveiligingsonderzoek worden vrijgesteld. De Commissie wordt in kennis gesteld van deze categorieën.

5.1.6. Beveiligingsonderzoek van ruimbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼B

5.2. BESCHERMING VAN RUIMBAGAGE

5.2.1. Passagiers krijgen geen toegang tot ruimbagage die aan een beveiligingsonderzoek is onderworpen, tenzij het hun eigen bagage betreft en ze onder toezicht staan, teneinde te garanderen dat:

a) geen van de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen aan de ruimbagage worden toegevoegd, of

b) geen van de in aanhangsel 4-C vermelde verboden voorwerpen uit de ruimbagage worden gehaald en in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones of aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht.

5.2.2. Ruimbagage die niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden wordt opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

5.2.3. De bescherming van ruimbagage is eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

5.3. CONTROLE OP DE CONNECTIE TUSSEN BAGAGE EN PASSAGIERS

5.3.1. **Identificatie van ruimbagage**

5.3.1.1. Tijdens de instapprocedure ziet een luchtvaartmaatschappij erop toe dat een passagier een geldige instapkaart of een gelijkwaardig document voorlegt dat overeenstemt met de ingecheckte ruimbagage.

5.3.1.2. Een luchtvaartmaatschappij zorgt voor een procedure voor het identificeren van ruimbagage van passagiers die niet aan boord van het luchtvaartuig zijn gegaan of die vóór het vertrek het luchtvaartuig hebben verlaten.

5.3.1.3. Als de passagier niet aan boord van het luchtvaartuig is, wordt de ruimbagage die overeenstemt met zijn instapkaart of gelijkwaardig document als onbegeleid beschouwd.

5.3.1.4. Een luchtvaartmaatschappij ziet erop toe dat duidelijk kan worden vastgesteld dat voor elk stuk onbegeleide ruimbagage toestemming voor vervoer door de lucht is gegeven.

5.3.2. **Factoren buiten controle van de passagier**

5.3.2.1. De reden waarom de bagage als onbegeleid wordt beschouwd, wordt geregistreerd vóór de bagage in een luchtvaartuig wordt geladen, tenzij de in punt 5.3.3 bedoelde beveiligingscontroles worden toegepast.

5.3.2.2. Aanvullende gedetailleerde bepalingen met betrekking tot factoren buiten controle van de passagier zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

5.3.3. **Passende beveiligingscontroles voor onbegeleide ruimbagage**

5.3.3.1. Onbegeleide ruimbagage die niet onder punt 5.3.2 valt, wordt aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 5.1.1 vastgestelde methoden en, indien van toepassing, door de vereisten van een afzonderlijke beschikking van de Commissie toe te passen.

▼M9

5.3.3.2. Ruimbagage die als onbegeleide bagage wordt beschouwd ten gevolge van andere dan de in punt 5.3.2 vermelde factoren wordt uit het luchtvaartuig verwijderd en opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze weer wordt ingeladen.

▼B

5.3.3.3. Aanvullende gedetailleerde bepalingen met betrekking tot passende beveiligingscontroles voor onbegeleide ruimbagage zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

5.4. VERBODEN VOORWERPEN

5.4.1. Passagiers mogen de in aanhangsel 5-B vermelde voorwerpen niet meenemen in hun ruimbagage.

▼B

5.4.2. Vrijstelling van punt 5.4.1 kan worden verleend voor zover:

a) de nationale regels van de bevoegde autoriteit toestaan dat het voorwerp wordt meegenomen, en

b) de toepasselijke veiligheidsregels worden nageleefd.

5.4.3. Passagiers krijgen informatie over de in aanhangsel 5-B vermelde verboden voorwerpen alvorens de check-in is voltooid.

AANHANGSEL 5-A

RUIMBAGAGE

DERDE LANDEN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

Met betrekking tot ruimbagage wordt erkend dat de volgende landen beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen:

▼M4

Verenigde Staten van Amerika

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt dat de door het derde land gehanteerde normen voor de beveiliging die een belangrijk effect hebben op het algehele niveau van de luchtvaartbeveiliging in de EU, niet langer gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen van de EU.

De Commissie moet de bevoegde autoriteiten van de lidstaten onverwijld in kennis stellen wanneer zij over informatie beschikt inzake maatregelen, met inbegrip van compenserende maatregelen, waaruit blijkt dat de gelijkwaardigheid van de betrokken, door het derde land toegepaste beveiligingsnormen is hersteld..

▼B

AANHANGSEL 5-B

RUIMBAGAGE

LIJST VAN VERBODEN VOORWERPEN

Passagiers mogen de volgende artikelen niet meenemen in hun ruimbagage:

explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten — explosieven en brandgevaarlijke stoffen en apparaten waarmee ernstig letsel kan worden toegebracht of waarmee de veiligheid van het luchtvaartuig in gevaar kan worden gebracht, zoals:

— munitie

— slagpijpjes

— ontstekers en lonten

— mijnen, granaten en andere militaire explosieven

— vuurwerk en ander pyrotechnisch materiaal

— rookblikken en -patronen

— dynamiet, buskruit en kneedspringstoffen

6. **VRACHT EN POST**

6.0. ALGEMENE BEPALINGEN

6.0.1. De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit, zoals gedefinieerd in dit hoofdstuk, zorgt voor de toepassing van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

▼M9

6.0.2. In vracht- en postzendingen wordt het volgende als verboden voorwerpen beschouwd:

— samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten die niet overeenkomstig de toepasselijke veiligheidsregels worden vervoerd.

———————

▼B

6.1. BEVEILIGINGSCONTROLES — ALGEMENE BEPALINGEN

6.1.1. Alle vracht en post wordt door een erkend agent aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen, tenzij:

a) een erkend agent de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een bekende afzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden, of

c) een vaste afzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden en niet in een passagiersluchtvaartuig wordt vervoerd, of

d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld en tegen manipulatie door onbevoegden is beschermd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werd tot het ogenblik van inladen.

▼M6

6.1.2. Als er redenen zijn om aan te nemen dat een zending die aan beveiligingscontroles is onderworpen, tekenen van manipulatie vertoont of niet beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat die controles zijn uitgevoerd, wordt ze door een erkende agent aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens in een luchtvaartuig te worden geladen. Zendingen die tekenen van ernstige manipulatie vertonen of die om andere redenen verdacht zijn, worden behandeld als risicovracht of -post overeenkomstig punt 6.7.

▼B

6.1.3. Een persoon die onbegeleide toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost die aan de vereiste beveiligingscontroles is onderworpen, moet met succes een achtergrondonderzoek of een aan de indienstname voorafgaande controle overeenkomstig punt 11.1 hebben doorstaan.

6.2. BEVEILIGINGSONDERZOEK

6.2.1. **Beveiligingsonderzoek**

6.2.1.1. Wanneer vracht of post aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen:

a) dienen de middelen of de methoden te worden gebruikt die het mogelijk maken met de grootste waarschijnlijkheid verboden voorwerpen te detecteren, rekening houdende met de aard van de zending, en

b) dienen de gebruikte middelen of methoden te voldoen aan een norm die voldoende hoog is om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de zending zijn verborgen.

6.2.1.2. Wanneer de screener niet zeker is dat de zending geen verboden voorwerpen bevat, wordt de zending geweigerd of opnieuw aan een beveiligingsonderzoek onderworpen tot de screener tevreden is over het resultaat.

▼B

6.2.1.3. Beveiligingsonderzoeken van vracht en post zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

6.2.2. **Vrijstelling van het beveiligingsonderzoek**

Bepalingen met betrekking tot vrijstelling van het beveiligingsonderzoek zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

6.3. ERKEND AGENTEN

6.3.1. **Goedkeuring van erkend agenten**

6.3.1.1. Erkend agenten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als erkend agent is locatiegebonden.

Een entiteit die de in punt 6.3.2 vermelde beveiligingscontroles toepast, wordt goedgekeurd als erkend agent. Dit omvat tevens leveranciers van logistieke diensten die als derde partij verantwoordelijk zijn voor geïntegreerde opslag- en vervoersdiensten, alsook luchtvaartmaatschappijen en afhandelaars.

Een erkend agent mag:

a) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een ander erkend agent;

b) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een andere entiteit, wanneer de controles op de locatie van de erkend agent of op een luchthaven worden uitgevoerd, en onder het beveiligingsprogramma van de erkend agent of de luchthaven vallen;

c) al de in punt 6.3.2 bedoelde beveiligingscontroles uitbesteden aan een andere entiteit, wanneer de controles elders dan in de vestigingsplaats van de erkend agent of op een luchthaven worden uitgevoerd, en de entiteit door de bevoegde autoriteit is gecertificeerd, goedgekeurd of op een lijst geplaatst met het oog op het verlenen van deze diensten, en

d) de bescherming en het vervoer van zendingen uitbesteden aan een vervoersonderneming die aan de vereisten van punt 6.6 voldoet.

6.3.1.2. De bevoegde autoriteit van elke lidstaat legt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, de verantwoordelijkheden vast voor de tenuitvoerlegging van de volgende procedure inzake de goedkeuring van erkend agenten:

a) de aanvrager vraagt de goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de in de aanvraag opgenomen locaties zich bevinden.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In het programma worden de methoden en procedures beschreven die de agent moet volgen om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de agent toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures. Een beveiligingsprogramma van een luchtvaartmaatschappij waarin de methoden en procedures zijn beschreven die door de luchtvaartmaatschappij moeten worden gevolgd om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen, wordt geacht te voldoen aan de vereisten voor een beveiligingsprogramma van een erkend agent.

De aanvrager moet ook de in aanhangsel 6-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Erkend agent" indienen. Deze verbintenisverklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging.

▼B

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de desbetreffende bevoegde autoriteit.

b) de bevoegde autoriteit of de onafhankelijke validateur die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde plaatsen uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

De bevoegde autoriteit of de onafhankelijke validateur die namens deze autoriteit optreedt, moet rekening houden met het feit of de aanvrager houder is van het in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 van de Commissie [1] tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 [2] vermelde AEO-certificaat.

c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de onder de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de agent uiterlijk de volgende werkdag in de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders" worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

Als de bevoegde autoriteit niet tevreden is met de onder a) en b) verstrekte informatie deelt zij de redenen hiervoor onmiddellijk mee aan de entiteit die de goedkeuring als erkend agent heeft aangevraagd.

Als in een beveiligingsprogramma van een luchtvaartmaatschappij de methoden en procedures zijn beschreven die door de luchtvaartmaatschappij moeten worden gevolgd om aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan te voldoen, wordt de luchtvaartmaatschappij geacht te voldoen aan de vereisten van de punten a) en b) voor alle in het programma gespecificeerde plaatsen. Uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening moet een controle ter plaatse van de in het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij gespecificeerde plaatsen worden uitgevoerd.

Als een erkend agent is goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2320/2002 van de Commissie of Verordening (EG) nr. 820/2008 van de Commissie en Beschikking C(2008) 4333 van de Commissie, mag hij met het oog op de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan worden beschouwd als erkend agent voor alle plaatsen waar een controle ter plaatse is uitgevoerd.

d) Een erkend agent wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders".

6.3.1.3. Een erkend agent duidt per plaats minstens een persoon aan die verantwoordelijk is voor de tenuitvoerlegging van het ingediende beveiligingsprogramma. Deze persoon moet met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1 hebben doorlopen.

6.3.1.4. Een erkend agent moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of hij nog steeds voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Een inspectie op de terreinen en in de gebouwen van de erkend agent door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle eisen waaraan moet worden voldaan met het oog op de goedkeuring.

[1] PB L 360 van 19.12.2006, blz. 64.
[2] PB L 253 van 11.10.1993, blz. 1.

▼B

6.3.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de erkend agent voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, trekt zij de status van erkend agent voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de agent wordt ingevoerd in de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders".

6.3.1.6. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 6.3 goedgekeurde erkend agent in alle lidstaten erkend.

6.3.1.7. De eisen van punt 6.3.1, behalve punt 6.3.1.2, onder d), zijn niet van toepassing wanneer de bevoegde autoriteit zelf een aanvraag tot goedkeuring als erkent agent indient.

6.3.2. **Door erkend agenten toe te passen beveiligingscontroles**

6.3.2.1. Wanneer een erkend agent een zending aanvaardt, gaat hij na of de entiteit van wie hij de zending ontvangt een erkend agent, een bekende afzender, een vaste afzender of geen van deze is.

6.3.2.2. De persoon die de zending afgeeft bij de erkend agent of de luchtvaartmaatschappij dient een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met zijn/haar foto voor te leggen, die is afgegeven of wordt erkend door de nationale autoriteit. De kaart of het document wordt gebruikt om de identiteit vast te stellen van de persoon die de zendingen afgeeft.

6.3.2.3. Als de erkend agent zendingen aanvaardt waarop niet alle vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast, ziet hij erop toe dat ze overeenkomstig punt 6.2 aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

6.3.2.4. Nadat de in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.3 van deze verordening en in punt 6.3 van een afzonderlijke beschikking van de Commissie vermelde beveiligingscontroles zijn uitgevoerd, ziet de erkend agent erop toe dat:

a) de toegang tot deze zendingen wordt gecontroleerd, en

b) deze zendingen tot het ogenblik waarop ze aan een ander erkend agent of luchtvaartmaatschappij worden overgedragen, beveiligd worden tegen manipulatie door onbevoegden.

6.3.2.5. Nadat de beveiligingscontroles waarnaar wordt verwezen in de punten 6.3.2.1 tot en met 6.3.2.4 van deze verordening zijn uitgevoerd, ziet de erkend agent erop toe dat alle zendingen die aan een luchtvaartmaatschappij of een andere erkend agent worden aangeboden, vergezeld gaan van passende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief ofwel in de vorm van een afzonderlijke verklaring, hetzij schriftelijk, hetzij in elektronisch formaat.

▼M9

6.3.2.6. De bevoegde autoriteit moet de documenten op elk ogenblik kunnen inspecteren tot de zending aan boord van een luchtvaartuig wordt geladen en daarna gedurende 24 uur of de duur van de vlucht, indien deze langer dan 24 uur duurt; de documenten moeten de volgende informatie bevatten:

a) de van de passende autoriteit ontvangen unieke alfanumerieke identificatiecode van de erkend agent;

b) een unieke identificatiecode van de zending, zoals het nummer van de house-luchtvrachtbrief of de master-luchtvrachtbrief;

▼M9

c) de inhoud van de zending, behalve voor zendingen die zijn vermeld in punt 6.2.3, onder d) en e), van Besluit C(2010) 774 final van de Commissie van 13 april 2010 ([1]);

d) de beveiligingsstatus van de zending, met vermelding van:

— „SPX" veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, of

— „SCO" veilig voor vracht- en postluchtvaartuigen, of

— „SHR" veilig voor passagiers-, vracht- en postluchtvaartuigen, overeenkomstig de eisen met betrekking tot grote risico's;

e) de reden waarom de beveiligingsstatus is afgegeven, met vermelding van:

— „KC" ontvangen van bekende afzender, of

— „AC" ontvangen van vaste afzender, of

— de gebruikte middelen of methoden voor het beveiligingsonderzoek, of

— de redenen waarom de zending is vrijgesteld van het beveiligingsonderzoek;

f) de naam van de persoon die de beveiligingsstatus heeft afgegeven, of een gelijkwaardige identificatie, en de datum en het tijdstip van afgifte;

g) de van de bevoegde autoriteit ontvangen unieke identificatiecode van een erkend agent die de door een andere erkend agent aan een zending gegeven beveiligingsstatus heeft geaccepteerd.

6.3.2.7. In het geval van consolidaties wordt geacht te zijn voldaan aan de eisen van de punten 6.3.2.5 en 6.3.2.6 wanneer:

a) de erkend agent die de consolidatie uitvoert de krachtens punt 6.3.2.6, onder a) tot en met g), vereiste informatie voor elke individuele zending bijhoudt gedurende 24 uur of voor de duur van de vlucht(en), als deze langer duurt (duren), en

b) de documenten bij de consolidatie de alfanumerieke code bevatten van de erkend agent die de consolidatie heeft uitgevoerd, alsook een unieke identificatiecode van de consolidatie en de veiligheidsstatus ervan.

Het bepaalde onder a) is niet van toepassing op consolidaties die altijd aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen of die zijn vrijgesteld van een beveiligingsonderzoek overeenkomstig punt 6.2.3, onder d) en e), van Besluit C(2010) 774 als de erkend agent een unieke identificatiecode toekent aan de consolidatie, de beveiligingsstatus vermeldt en een reden opgeeft waarom deze beveiligingsstatus is toegekend.

▼B

6.3.2.8. Wanneer de erkend agent zendingen aanvaardt die niet aan alle vereiste beveiligingscontroles zijn onderworpen, mag hij ook er ook voor kiezen de in punt 6.3.2 vermelde beveiligingscontroles niet uit te voeren, maar de zendingen over te dragen aan een andere erkend agent om deze controles te laten uitvoeren.

([1]) Nog niet bekendgemaakt.

▼B

Met betrekking tot beveiligingscontroles die door een erkend agent moeten worden uitgevoerd, zijn ook aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

6.4. BEKENDE AFZENDERS

6.4.1. **Goedkeuring van bekende afzenders**

6.4.1.1. Bekende afzenders moeten worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als bekende afzender geldt voor een bepaalde locatie.

6.4.1.2. De bevoegde autoriteit van elke lidstaat legt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, de verantwoordelijkheden vast voor de tenuitvoerlegging van de volgende procedure inzake de goedkeuring van bekende afzenders:

a) de aanvrager vraagt de goedkeuring van de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin zijn locatie zich bevindt.

De in aanhangsel 6-B opgenomen „Richtsnoeren voor bekende afzenders" worden aan de aanvrager verstrekt.

b) De bevoegde autoriteit of de onafhankelijke validateur die namens deze autoriteit optreedt, voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Om na te gaan of de aanvrager voldoet aan deze vereisten, maakt de bevoegde autoriteit of de onafhankelijke validateur die namens deze autoriteit optreedt, gebruik van de in aanhangsel 6-C opgenomen „Validatiecontrolelijst voor bekende afzenders". Deze controlelijst bevat een verbintenisverklaring die moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de aanvrager of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de desbetreffende locatie.

De bevoegde autoriteit of de onafhankelijke validateur die namens deze autoriteit optreedt, moet rekening houden met het feit of de aanvrager houder is van het in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 vermelde AEO-certificaat.

De informatie op de ingevulde controlelijst wordt als vertrouwelijk behandeld.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt door de bevoegde autoriteit of de onafhankelijke validateur bewaard en op verzoek ter beschikking van de betrokken instantie gesteld.

c) Als de bevoegde autoriteit tevreden is met de onder de punten a) en b) verstrekte informatie, zorgt zij ervoor dat de nodige gegevens van de afzender uiterlijk de volgende werkdag in de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders" worden ingevoerd. Bij de invoer van de gegevens in de gegevensbank geeft de bevoegde autoriteit elke goedgekeurde locatie een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat.

Als de bevoegde autoriteit niet tevreden is met de onder a) en b) verstrekte informatie deelt zij de redenen hiervoor onmiddellijk mee aan de entiteit die de goedkeuring als bekende afzender heeft aangevraagd.

d) Wanneer een bekende afzender vóór 29 april 2010 is goedgekeurd met het oog op de toepassing van de eisen van punt 6.4.2 van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, mag hij tot drie jaar na de inwerkingtreding van deze verordening worden beschouwd als een bekende afzender met het oog op de toepassing van die verordening.

▼B

e) Een bekende afzender wordt pas als goedgekeurd beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders".

6.4.1.3. Een bekende afzender duidt per locatie minstens een persoon aan die verantwoordelijk is voor de toepassing van en het toezicht op de beveiligingscontroles. Deze persoon moet met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan.

6.4.1.4. Een bekende afzender moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of de bekende afzender nog steeds voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Een inspectie op de terreinen en in de gebouwen van de bekende afzender door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle in de controlelijst van aanhangsel 6-C vermelde domeinen.

6.4.1.5. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de bekende afzender voldoet aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, trekt zij de status van bekende afzender voor de gespecificeerde locatie(s) in.

Onmiddellijk na de intrekking, en in elk geval binnen 24 uur, zorgt de bevoegde autoriteit ervoor dat de verandering van status van de afzender wordt ingevoerd in de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders".

6.4.1.6. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 6.4 goedgekeurde bekende afzender in alle lidstaten erkend.

Bekende afzenders die overeenkomstig punt 6.4.1.2, onder d), zijn goedgekeurd, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in punt 6.4 van een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

6.4.2. **Door bekende afzenders toe te passen beveiligingscontroles**

6.4.2.1. Een bekende afzender ziet erop toe dat:

a) het beveiligingsniveau op de locatie of op de terreinen en in de gebouwen voldoende is om identificeerbare luchtvracht en identificeerbare luchtpost te beschermen tegen manipulatie door onbevoegden, en

b) alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost waarop de vereiste beveiligingscontroles zijn toegepast, in dienst zijn genomen en zijn opgeleid overeenkomstig de eisen van hoofdstuk 11, en

c) identificeerbare luchtvracht en identificeerbare luchtpost tijdens de productie, verpakking, opslag, verzending en/of het vervoer, voor zover van toepassing, worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden of sabotage.

Indien deze beveiligingscontroles, om welke reden dan ook, niet zijn toegepast op een zending, of indien de bekende afzender de zending niet voor eigen rekening verstuurt, deelt de bekende afzender dit duidelijk mee aan de erkend agent, zodat punt 6.3.2.3 kan worden toegepast.

6.4.2.2. De bekende afzender gaat ermee akkoord dat zendingen waarop de passende beveiligingscontroles niet zijn toegepast, overeenkomstig punt 6.2.1 aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen.

6.5. VASTE AFZENDERS

6.5.1. Vaste afzenders worden aangewezen door een erkend agent.

▼B

6.5.2. Om als vaste afzender te worden aangewezen, moet de volgende procedure worden gevolgd:

a) De erkend agent verschaft de entiteit de in aanhangsel 6-D opgenomen „Luchtvaartbeveiligingsinstructies voor vaste afzenders" en de „Verbintenisverklaring — Vaste afzender". De instructies en de verbintenisverklaring worden aan de erkend agent verstrekt door de betreffende bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de locatie van de agent zich bevindt.

b) De entiteit dient een ondertekend exemplaar van de in aanhangsel 6-D opgenomen „Verbintenisverklaring — vaste afzender" in bij de erkend agent, tenzij de entiteit houder is van het AEO-certificaat dat vermeld is in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 van de Commissie tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93.

De entiteit duidt ook minstens één persoon aan die verantwoordelijk is voor de beveiliging op haar terreinen en in haar gebouwen en deelt de naam en de contactgegevens van deze persoon mee aan de erkend agent.

Indien van toepassing wordt de ondertekende verbintenisverklaring bewaard door de erkend agent en op verzoek ter beschikking gesteld van de betreffende bevoegde autoriteit.

Wanneer de eis om een verbintenisverklaring in te vullen niet van toepassing is omdat de vaste afzender houder is van een AEO-certificaat, dient hij de erkend agent onmiddellijk op de hoogte te brengen wanneer hij niet langer houder is van een dergelijk certificaat.

c) De erkend agent voert een validering uit door de volgende gegevens van de kandidaat-vaste afzender vast te stellen:

— de bedrijfsgegevens, inclusief het bona fide bedrijfsadres, en

— de aard van de activiteiten, en

— de contactgegevens, inclusief die van de personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging, en

— het btw-nummer of het handelsregisternummer, en

— indien de vrijstelling van punt 6.5.2, onder b), van toepassing is: het AEO-certificaat.

d) Als de erkend agent genoegen neemt met de krachtens de punten b) en c) verstrekte informatie, kan de erkend agent de entiteit aanduiden als vaste afzender.

6.5.3. De erkend agent houdt een gegevensbank bij met de in punt 6.5.2, onder c), vermelde informatie. Deze gegevensbank moet beschikbaar zijn voor inspectie door de bevoegde autoriteit.

6.5.4. Als voor rekening van de vaste afzender binnen een periode van twee jaar geen activiteiten met betrekking tot het luchtvervoer van vracht of post worden ondernomen, vervalt de status van vaste afzender.

6.5.5. Als de bevoegde autoriteit of de erkend agent er niet langer van overtuigd is dat de vaste afzender aan de instructies van aanhangsel 6-D voldoet, trekt de erkend agent onmiddellijk de status van vaste afzender in.

6.5.6. Indien de in de „Luchtvaartbeveiligingsinstructies voor vaste afzenders" gespecificeerde beveiligingscontroles, om welke reden dan ook, niet zijn toegepast op een zending, of indien de vaste afzender de zending niet voor eigen rekening verstuurt, deelt de vaste afzender dit duidelijk mee aan de erkend agent, zodat punt 6.3.2.3 kan worden toegepast.

▼B

6.6. BESCHERMING VAN VRACHT EN POST

6.6.1. **Bescherming van vracht en post tijdens het vervoer**

6.6.1.1. Teneinde te garanderen dat zendingen die de vereiste beveiligingscontroles hebben ondergaan, tijdens het vervoer beschermd worden tegen manipulatie door onbevoegden:

▼M9

a) moeten de zendingen worden verpakt of verzegeld door de erkend agent, bekende verzender of vaste verzender, teneinde te garanderen dat het duidelijk is of ermee geknoeid is; als dit niet mogelijk is, worden alternatieve beschermingsmaatregelen genomen die de integriteit van de zending garanderen, en

▼B

b) moet de vrachtruimte van het voertuig waarmee de zendingen worden vervoerd, gesloten of verzegeld zijn, of moeten huifvoertuigen beveiligd zijn met TIR-koorden, zodat manipulaties zichtbaar zijn, of moet het laadoppervlak van flatbedvoertuigen onder toezicht staan, of

c) moet de vervoerder die het vervoer namens de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender verzorgt, instemmen met de in aanhangsel 6-E opgenomen vervoerdersverklaring, tenzij de vervoerder zelf is goedgekeurd als erkend agent.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender voor wie de vervoerder het vervoer verzorgt. Op verzoek wordt een kopie van de ondertekende verbintenisverklaring ter beschikking gesteld van de erkend agent of de luchtvaartmaatschappij die de zending ontvangt of van de betrokken bevoegde autoriteit, of

d) moet de vervoerder aan de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender voor wie hij het vervoer verzorgt, het bewijs leveren dat hij gecertificeerd of goedgekeurd is door een bevoegde autoriteit.

Deze bewijzen moeten voldoen aan de eisen van aanhangsel 6-E en kopieën ervan worden bewaard door de erkend agent, bekende afzender of vaste afzender. Op verzoek wordt ook een kopie ter beschikking gesteld van de erkend agent of de luchtvaartmaatschappij die de zending ontvangt of aan een andere bevoegde autoriteit.

6.6.1.2. Punt 6.6.1.1, onder b), c) en d), is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

6.6.2. **Bescherming van vracht en post in luchthavens**

6.6.2.1. Zendingen van vracht of post die zich in een kritiek deel bevinden, worden beschouwd als zijnde beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

6.6.2.2. Zendingen van vracht of post die zich in een ander dan een kritiek deel bevinden, worden beschouwd als zijnde beschermd tegen manipulatie door onbevoegden indien:

a) ze fysiek beschermd zijn teneinde te voorkomen dat er voorwerpen aan worden toegevoegd die bij een daad van manipulatie door onbevoegden kunnen worden gebruikt, of

b) ze niet onbewaakt worden gelaten en de toegang ertoe beperkt is tot personen die betrokken zijn bij de bescherming en bij het inladen van de vracht of post in het luchtvaartuig.

▼**M6**

6.7 HOOGRISICOVRACHT EN -POST

Bepalingen met betrekking tot hoogrisicovracht en -post zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

6.8. BESCHERMING VAN VRACHT EN POST DIE VANUIT DERDE LANDEN NAAR DE UNIE WORDEN VERVOERD

6.8.1. **Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen**

6.8.1.1. Eisen tot en met 30 juni 2014:

a) Elke luchtvaartmaatschappij die vracht of post vervoert vanuit een luchthaven in een derde land dat niet is opgenomen in de lijst in aanhangsel 6-F, voor transfer, doorvoer of lossing in elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008 valt, wordt als een „luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert" (ACC3) aangewezen:

— door de in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 394/2011 van de Commissie ([1]) houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 748/2009 ([2]) betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([3]) genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend, vermelde bevoegde autoriteit van de lidstaat;

— door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven, voor luchtvaartmaatschappijen die niet zijn opgenomen in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 394/2011;

— door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de luchtvaartmaatschappij haar belangrijkste vestiging heeft in de Unie, of door een andere bevoegde autoriteit van de Unie, voor zover deze autoriteit daarmee instemt, voor luchtvaartmaatschappijen die niet in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 394/2011 zijn vermeld en geen houder zijn van een door een lidstaat afgegeven Air Operator Certificate.

b) Om als ACC3 te worden aangewezen, dient de luchtvaartmaatschappij:

— erop toe te zien dat haar beveiligingsprogramma alle punten in aanhangsel 6-G omvat, met betrekking tot vracht en post die in een derde land in haar luchtvaartuigen wordt geladen voor vervoer naar de Unie; en

— een „Verbintenisverklaring — ACC3", zoals uiteengezet in aanhangsel 6-H, in te dienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. Deze verbintenisverklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging; en

— een persoon te benoemen die namens haar de algemene verantwoordelijkheid draagt voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen inzake vracht of post in derde landen, en nadere gegevens over deze persoon te verstrekken aan de desbetreffende bevoegde autoriteit.

c) Het origineel of een kopie van de ondertekende „Verbintenisverklaring — ACC3" wordt bijgehouden door de desbetreffende bevoegde autoriteit. Als het origineel wordt bijgehouden door de luchtvaartmaatschappij, moet het minstens tijdens de geldigheidsduur ervan beschikbaar zijn voor inspectie.

([1]) PB L 107 van 27.4.2011, blz. 1.
([2]) PB L 219 van 22.8.2009, blz. 1.
([3]) PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32, gewijzigd bij Richtlijn 2008/101/EG, PB L 8 van 13.1.2009, blz. 3.

▼**M6**

d) De desbetreffende bevoegde autoriteit deelt de nodige gegevens over de luchtvaartmaatschappij mee aan de Commissie, die ze ter beschikking stelt van alle lidstaten.

e) Een overeenkomstig punt d), bij de Commissie aangemelde ACC3 wordt in alle lidstaten erkend voor alle vervoersactiviteiten van de gespecificeerde luchthaven in het derde land naar de Unie.

6.8.1.2. Eisen waaraan uiterlijk op 1 juli 2014 moet worden voldaan:

a) Naast de in punt 6.8.1.1, onder b), vermelde eisen moet de luchtvaartmaatschappij uiterlijk op 1 juli 2014 garanderen dat een onafhankelijke validateur een controle ter plaatse van haar vracht- en postactiviteiten op de desbetreffende luchthaven van het derde land heeft uitgevoerd.

b) De onafhankelijke validateur onderzoekt het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij en ziet erop toe dat het betrekking heeft op alle in aanhangsel 6-G uiteengezette punten, gaat aan de hand van de controlelijst in aanhangsel 6-C3 na of dit programma in de luchthaven van het derde land wordt nageleefd en dient een verslag in:

— bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat, zoals vermeld in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 394/2011 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 748/2009 betreffende de lijst van vliegtuigexploitanten die een in bijlage I bij Richtlijn 2003/87/EG genoemde luchtvaartactiviteit hebben uitgeoefend;

— bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het Air Operator Certificate van de luchtvaartmaatschappij heeft afgegeven, voor luchtvaartmaatschappijen die niet zijn opgenomen in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 394/2011;

— bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de luchtvaartmaatschappij haar belangrijkste vestiging heeft in de Unie, of bij een andere bevoegde autoriteit van de Unie, voor zover deze autoriteit daarmee instemt, voor luchtvaartmaatschappijen die niet in de bijlage bij Verordening (EU) nr. 394/2011 zijn vermeld en geen houder zijn van een door een lidstaat afgegeven Air Operator Certificate.

c) Als de desbetreffende bevoegde autoriteit tevreden is met het verslag van de onafhankelijke validateur, ziet zij erop toe dat de nodige nadere gegevens van de ACC3 worden ingevoerd in de EU-gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders.

d) Bij het invoeren van de gegevens kent de desbetreffende bevoegde autoriteit een unieke alfanumerieke identificatiecode in het standaardformaat toe aan de luchtvaartmaatschappij en de luchthaven in het derde land van waar zij vracht naar de Unie vervoert. Deze unieke alfanumerieke identificatiecode wordt vermeld op de documenten bij de vervoerde zendingen, schriftelijk of in elektronisch formaat.

e) Als de desbetreffende bevoegde autoriteit niet tevreden is met de door de luchtvaartmaatschappij verstrekte informatie of met het verslag van de onafhankelijke validateur, worden de redenen daarvoor onmiddellijk meegedeeld aan de luchtvaartmaatschappij die wenst te worden aangewezen als ACC3.

f) Een ACC3 die is opgenomen in de EU-gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders, overeenkomstig dit punt 6.8.1.2, wordt in alle lidstaten erkend voor alle vervoersactiviteiten van de luchthaven in het derde land naar de Unie.

▼M6

g) Een ACC3 die is opgenomen in de EU-gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders wordt uiterlijk om de vijf jaar opnieuw gevalideerd op de luchthaven in het derde land waarvoor ze is aangewezen en dient bij elke hervalidering opnieuw een verbintenisverklaring in.

6.8.2. **Beveiligingscontroles voor vracht en post die aankomen uit een derde land**

6.8.2.1. De ACC3 ziet erop toe dat alle vracht en post die aankomen voor transfer, doorvoer of lossing in een EU-luchthaven aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen, tenzij:

a) een erkende agent de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden; of

b) een bekende afzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van die controles tot het ogenblik van inladen beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden; of

c) een vaste verzender de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en de zending vanaf het ogenblik van beveiligingscontroles tot het ogenblik van inladen, beschermd is tegen manipulatie door niet-gemachtigden en niet in een passagiersluchtvaartuig wordt vervoerd; of

d) de zending van beveiligingsonderzoeken is vrijgesteld overeenkomstig punt 6.1.1, onder d), en beschermd is tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werden tot het ogenblik van inladen.

6.8.2.2. Tot 30 juni 2014 dienen de eisen van punt 6.8.2.1 minstens te beantwoorden aan de ICAO-normen. Daarna worden vracht en post die naar de Unie worden vervoerd:

a) aan een beveiligingsonderzoek onderworpen aan de hand van een van de in punt 6.2.1 vermelde middelen of methoden, volgens een norm die volstaat om redelijkerwijs te garanderen dat er geen verboden voorwerpen in zijn verborgen; of

b) onderworpen aan beveiligingscontroles door een overeenkomstig punt 6.8.3 aangewezen erkende agent, bekende verzender of vaste verzender; of

c) vrijgesteld van beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 6.1.1, onder d), en beschermd tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat ze identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost werden tot het ogenblik van inladen.

6.8.2.3. De beveiligingsstatus van de zending wordt vermeld op de begeleidende documenten, ofwel in de vorm van een luchtvrachtbrief of gelijkwaardige postdocumenten ofwel in een afzonderlijke verklaring, schriftelijk of in elektronisch formaat.

▼M9

Tot juli 2014 mag de ACC3 of een luchtvaartmaatschappij die aankomt uit een in aanhangsel 6Fii vermelde derde land de in punt 6.3.2.6, onder d), vermelde verklaringen betreffende de veiligheidsstatus afgeven voor vracht of post die bestemd zijn voor de EU. Vanaf juli 2014 mogen ook de in punt 6.8.3 vermelde erkend agenten deze verklaringen betreffende de veiligheidsstatus afgeven.

▼M6

6.8.3. **Aanwijzing van erkende agenten, bekende verzenders of vaste verzenders in derde landen**

▼**M6**

6.8.3.1. Tot 30 juni 2014 zet de ACC3 de bijzonderheden van de beveiligingscontroles die worden uitgevoerd door erkende agenten, bekende verzenders en vaste verzenders van wie zij rechtstreeks zendingen aanvaardt, uiteen in haar beveiligingsprogramma. Daarna zorgt de ACC3 er bovendien voor dat:

a) deze erkende agenten en bekende verzenders in het derde land uiterlijk om de vijf jaar onafhankelijk worden gevalideerd overeenkomstig de controlelijsten in aanhangsel 6-C2 en 6-C;

b) ingevulde controlelijsten ter beschikking staan voor inspectie door de bevoegde autoriteit of de Commissie;

c) een gegevensbank wordt bijgehouden met de volgende informatie voor elk van deze erkende agenten, bekende verzenders en vaste verzenders:

— de bedrijfsgegevens, inclusief het bona fide bedrijfsadres,

— de aard van de bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van gevoelige bedrijfsinformatie,

— de contactgegevens, inclusief die van de persoon of personen die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging,

— het registratienummer van het bedrijf, indien van toepassing.

Deze gegevensbank dient ter beschikking te staan voor inspectie.

6.8.3.2. Met betrekking tot vaste afzenders in derde landen van wie zij rechtstreeks zendingen aanvaardt, ziet de ACC3 erop toe dat de eisen van de punten 6.5.2 tot en met 6.5.6 worden nageleefd. AEO-certificaten van marktdeelnemers uit derde landen worden alleen erkend voor derde landen waarmee de Unie een overeenkomst inzake de wederzijdse erkenning van AEO-certificaten heeft gesloten.

6.8.4. **Niet-naleving**

6.8.4.1. Als de Commissie of een bevoegde autoriteit een ernstige tekortkoming met betrekking tot een ACC3-activiteit vaststelt, die naar verwachting ernstige gevolgen zal hebben voor het algemene niveau van de luchtvaartbeveiliging in de Unie:

a) stelt zij de betrokken ACC3 daar onmiddellijk van in kennis en vraagt zij haar te antwoorden;

b) stelt zij de Commissie en de andere lidstaten onmiddellijk in kennis, indien nodig.

6.8.4.2. Vervolgens kan de Commissie, overeenkomstig de in artikel 19, lid 2, van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde regelgevingsprocedure, beslissen dat de luchtvaartmaatschappij niet meer mag worden erkend als ACC3, hetzij voor specifieke, hetzij voor alle routes van derde landen naar de Unie. In dergelijke gevallen worden de gegevens van de ACC3 geschrapt uit de EU-gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders.

6.8.4.3. Een luchtvaartmaatschappij waarvan de erkenning als ACC3 is ingetrokken overeenkomstig punt 6.8.4.2, mag pas opnieuw de status van ACC3 krijgen of opnieuw worden opgenomen in de EU-gegevensbank van erkende agenten en bekende afzenders als een onafhankelijke validateur heeft bevestigd dat de ernstige tekortkoming is verholpen en als het Comité voor de beveiliging van de burgerluchtvaart daarvan in kennis is gesteld door de desbetreffende bevoegde autoriteit.

▼B

AANHANGSEL 6-A

VERBINTENISVERKLARING — ERKEND AGENT

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat,

— voor zover ik weet, de informatie in het beveiligingsprogramma van de onderneming correct en nauwkeurig is;

— de in dit beveiligingprogramma uiteengezette praktijken en procedures blijvend zullen worden toegepast op alle locaties waarop het programma betrekking heeft;

— dit beveiligingsprogramma zal worden bijgestuurd en aangepast om te voldoen aan alle relevante toekomstige wijzigingen van de EG-wetgeving, tenzij [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat hij niet langer handel wenst te drijven als erkend agent;

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] onverwijld schriftelijk in kennis stelt van:

a) kleine wijzigingen van zijn beveiligingsprogramma, zoals de naam van de onderneming, de persoon die verantwoordelijk is voor beveiligings- of contactgegevens, wijzigingen van de persoon die toegang nodig heeft tot de „EG-gegevensbank van erkend agenten en bekende afzenders”, en dit binnen uiterlijk tien werkdagen, en

b) geplande grote wijzigingen, zoals nieuwe onderzoeksprocedures, grote bouwwerken die een invloed kunnen hebben op de naleving van de relevante EG-wetgeving of wijzigingen van de plaats/het adres, en dit minstens 15 werkdagen vóór het begin van de geplande wijziging.

— [naam van de onderneming] volledig zal meewerken met alle inspecties, voor zover vereist, en toegang zal verlenen tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de overeenstemming met de relevante EG-wetgeving te garanderen;

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis zal stellen van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost, met name pogingen om verboden voorwerpen in zendingen te verbergen;

▼M9

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een passende opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden in het kader van het beveiligingsprogramma van de onderneming, en

▼B

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk op de hoogte brengt wanneer de onderneming:

a) niet langer handel drijft;

b) niet langer activiteiten met betrekking tot luchtvracht/luchtpost uitvoert, of

c) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EG-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼B

AANHANGSEL 6-B

Richtsnoeren voor bekende afzenders zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

AANHANGSEL 6-C

Bepalingen met betrekking tot de valideringscontrolelijst voor bekende afzenders zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

AANHANGSEL 6-D

INSTRUCTIES VOOR VASTE AFZENDERS MET BETREKKING TOT DE *BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART*

Deze instructies zijn opgesteld voor uw gebruik en ter informatie aan uw personeel dat betrokken is bij de voorbereiding en controle van zendingen luchtvracht/luchtpost. Deze instructies worden u verstrekt overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

Bedrijfsterreinen en -gebouwen

De toegang tot zones waar zendingen identificeerbare luchtvracht/luchtpost worden voorbereid, verpakt en/of opgeslagen, wordt gecontroleerd teneinde te garanderen dat onbevoegden geen toegang hebben tot de zendingen.

Bezoekers hebben geen toegang tot zones waar zendingen identificeerbare luchtvracht/luchtpost worden voorbereid, verpakt en/of opgeslagen, of worden te allen tijde begeleid wanneer ze toegang krijgen tot deze zones.

Personeel

De integriteit van alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd. Dit omvat minstens een controle van hun identiteit (indien mogelijk aan de hand van een identiteitskaart, rijbewijs of paspoort met foto) en een controle van hun curriculum vitae en/of referenties.

Alle personeelsleden die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht/luchtpost worden gewezen op hun beveiligingsverantwoordelijkheden, zoals uiteengezet in deze instructies.

Aangeduide verantwoordelijke

Er wordt minstens één persoon aangeduid die verantwoordelijk is voor de toepassing en controle van deze instructies (de aangeduide verantwoordelijke).

Integriteit van de zending

Zendingen luchtvracht/luchtpost mogen geen verboden voorwerpen bevatten, tenzij ze zijn aangegeven en aan de toepasselijke wetten en regels zijn onderworpen.

Zendingen luchtvracht/luchtpost worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

Zendingen luchtvracht/luchtpost worden goed verpakt, indien mogelijk met een manipulatieaantonende sluiting.

Op de documenten die bij verscheepte zendingen luchtvracht/luchtpost worden gevoegd, wordt de zending volledig beschreven en wordt het correcte adres vermeld.

Vervoer

Als de vaste afzender verantwoordelijk is voor het vervoer van zendingen luchtvracht/luchtpost, worden de zendingen beschermd tegen manipulatie door onbevoegden.

▼B

Als de vaste afzender een beroep doet op een contractant:

a) wordt de zending verzegeld vóór het vervoer, en

b) stemt de vervoerder die het vervoer namens de vaste afzender uitvoert, in met de in aanhangsel 6-E opgenomen expediteursverklaring.

De ondertekende verklaring of een kopie van het gelijkwaardige document van de bevoegde autoriteit wordt bewaard door de vaste afzender.

Onregelmatigheden

Zichtbare of vermoede onregelmatigheden met betrekking tot deze instructies worden aan de aangeduide verantwoordelijke meegedeeld. De aangeduide verantwoordelijke neemt passende maatregelen.

Zendingen uit andere bronnen

Een vaste afzender mag zendingen die hij niet voor eigen rekening vervoert, doorgeven aan een erkend agent, voor zover:

a) ze worden gescheiden van de zendingen die hij voor eigen rekening vervoert, en

b) de herkomst duidelijk is aangegeven op de zending of op de begeleidende documentatie.

Dergelijke zendingen moeten allemaal aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen alvorens ze in een luchtvaartuig worden geladen.

Onaangekondigde inspecties

Luchtvaartbeveiligingsinspecteurs van de bevoegde autoriteit kunnen onaangekondigde inspecties uitvoeren om de naleving van deze instructies te controleren. De inspecteurs moeten altijd een officiële pas bij zich dragen, die zij op verzoek moeten tonen wanneer zij een inspectie op uw terreinen en in uw gebouwen uitvoeren. Op deze pas zijn de naam en een foto van de inspecteur aangebracht.

Verboden voorwerpen

Geassembleerde explosieve en brandgevaarlijke apparaten mogen niet worden vervoerd in zendingen luchtvracht, tenzij alle veiligheidsregels volledig zijn gevolgd. ►M9 ——————— ◄

Verbintenisverklaring

De „Verbintenisverklaring — Vaste afzender” hoeft niet te worden ondertekend en niet bij de erkend agent te worden ingediend als uw onderneming houder is van een in artikel 14 bis, lid 1, onder b) of c), van Verordening (EG) nr. 1875/2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 vermeld AEO-certificaat.

U moet de erkend agent echter onmiddellijk op de hoogte brengen wanneer uw bedrijf niet langer houder is van een AEO-certificaat. In dat geval deelt de erkend agent u mee hoe u de status van vaste afzender kan behouden.

VERBINTENISVERKLARING — VASTE AFZENDER

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat,

— [naam van de onderneming] voldoet aan deze „Luchtvaartbeveiligingsinstructies voor vaste afzenders”;

— [naam van de onderneming] garandeert dat deze instructies worden meegedeeld aan personeelsleden die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost;

▼B

— [naam van de onderneming] luchtvracht/luchtpost veilig bewaart tot deze wordt overhandigd aan de erkend agent;

— [naam van de onderneming] aanvaardt dat zendingen aan beveiligingscontroles, inclusief beveiligingsonderzoeken, kunnen worden onderworpen, en

— [naam van de onderneming] instemt met onaangekondigde inspecties op zijn terreinen en in zijn gebouwen, die door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de onderneming is gevestigd, worden uitgevoerd om na te gaan of [naam van de onderneming] deze instructies naleeft.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼M9

AANHANGSEL 6-E

VERVOERDERSVERKLARING

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

bevestig ik dat de volgende beveiligingsprocedures worden gevolgd wanneer [namens *naam van de erkend agent/luchtvaartmaatschappij die beveiligingscontroles voor vracht of post toepast/bekende afzender/vaste afzender*] luchtvracht/luchtpost die aan beveiligingscontroles is onderworpen, wordt verzameld, vervoerd, opgeslagen en afgeleverd:

— al het personeel dat deze luchtvracht/luchtpost vervoert, heeft een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding gevolgd overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010;

— de integriteit van alle personeelsleden die toegang hebben tot luchtvracht/luchtpost wordt gecontroleerd; dit omvat minstens een controle van hun identiteit (indien mogelijk aan de hand van een identiteitskaart, rijbewijs of paspoort met foto) en een controle van hun curriculum vitae en/of referenties;

— de laadruimten van voertuigen worden verzegeld of gesloten. Huifvoertuigen worden beveiligd met TIR-koorden. Het laadoppervlak van flatbedvoertuigen staat onder toezicht wanneer luchtvracht wordt vervoerd;

— onmiddellijk vóór het laden wordt de laadruimte doorzocht en de integriteit van deze doorzoeking wordt behouden tot het laden is voltooid;

— elke bestuurder draagt een identiteitskaart, paspoort, rijbewijs of ander document met foto bij zich, dat door de nationale autoriteit is afgegeven of door haar wordt erkend;

— tussen het ophalen en afleveren maken de bestuurders geen ongeplande stops. Wanneer dergelijke stops onvermijdelijk zijn, controleert de bestuurder bij zijn terugkeer de beveiliging van de lading en de integriteit van de sloten en/of zegels. Als de bestuurder tekenen van manipulatie ontdekt, stelt hij zijn chef daarvan in kennis en wordt de luchtvracht/luchtpost niet afgeleverd zonder dit bij de levering te vermelden;

— het vervoer wordt niet uitbesteed aan een derde partij, tenzij de derde partij ook een vervoerdersovereenkomst heeft met [hierboven vermelde naam van de erkend agent/bekende afzender/vaste afzender, of van de bevoegde autoriteit die de vervoerder heeft goedgekeurd of gecertificeerd], en

▼M9

— andere diensten (bijv. opslag) worden niet uitbesteed aan een andere partij dan een erkend agent of aan een entiteit die door de bevoegde autoriteit is gecertificeerd of goedgekeurd en op een lijst is geplaatst voor het verlenen van deze diensten.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Naam en adres van het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼M6

AANHANGSEL 6-F

VRACHT EN POST

6-Fi

DERDE LANDEN WAARVAN DE BEVEILIGINGSNORMEN ALS GELIJKWAARDIG AAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE BASISNORMEN WORDEN ERKEND

6-Fii

DERDE LANDEN WAARVOOR AANWIJZING ALS ACC3 NIET IS VEREIST

De derde landen waarvoor aanwijzing als ACC3 niet is vereist, worden vermeld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

AANHANGSEL 6-G

BEPALINGEN INZAKE VRACHT EN POST UIT DERDE LANDEN

In het ACC3-beveiligingsprogramma wordt, voor zover van toepassing, het volgende vermeld, ofwel voor elke luchthaven in het derde land afzonderlijk of in de vorm van een algemeen document waarin alle varianten in de vermelde luchthavens in het derde land worden gespecificeerd:

a) Een beschrijving van de maatregelen met betrekking tot luchtvracht en -post

b) Procedures voor de aanvaarding

c) Regeling en criteria met betrekking tot erkende agenten

d) Regeling en criteria met betrekking tot bekende afzenders

e) Regeling en criteria met betrekking tot vaste afzenders

f) Normen voor beveiligingsonderzoeken en fysiek onderzoek

g) Plaats van beveiligingsonderzoeken en fysiek onderzoek

h) Nadere informatie over de screeningapparatuur

i) Nadere informatie over de exploitant of dienstverlener

j) Lijst van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken of fysiek onderzoek

k) Behandeling van risicovracht en –post.

AANHANGSEL 6-H

VERBINTENISVERKLARING — ACC3

Ik verklaar dat

— de informatie in het beveiligingsprogramma van het bedrijf met betrekking tot zendingen van derde landen naar de Europese Unie naar mijn weten correct en nauwkeurig is;

— de in het beveiligingsprogramma uiteengezette praktijken en procedures met betrekking tot zendingen van derde landen naar de Europese Unie worden toegepast en gehandhaafd op alle plaatsen waarop het programma betrekking heeft;

▼M6

— het beveiligingsprogramma wordt bijgesteld en aangepast om te beantwoorden aan alle toekomstige wijzigingen van de EU-wetgeving waarin eisen worden vastgesteld voor luchtvracht/luchtpost die uit derde landen naar de Europese Unie wordt gebracht, tenzij [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat zij niet langer zendingen uit derde landen naar de Unie wil vervoeren;

— [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] binnen tien dagen schriftelijk in kennis zal stellen van alle wijzigingen van de relevante delen van haar beveiligingsprogramma;

— het bedrijf [naam van de bevoegde persoon] heeft aangesteld als algemeen verantwoordelijke voor beveiligingsmaatregelen met betrekking tot luchtvracht-/postactiviteiten op [naam van de luchthavens in derde landen];

— [naam van de luchtvaartmaatschappij] vanaf 1 juli 2014 een gegevensbank zal bijhouden van erkende agenten, bekende verzenders en vaste verzenders van derde landen en deze beschikbaar zal stellen voor inspectie;

— [naam van de luchtvaartmaatschappij] volledig zal meewerken met alle inspecties, zoals vereist, en op verzoek van de inspecteurs toegang zal verlenen tot alle documenten en tot de bovenvermelde gegevensbank;

— [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis zal stellen van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant kunnen zijn voor de beveiliging van luchtvracht/luchtpost in het derde land, met name pogingen om verboden voorwerpen in zendingen te verbergen; en

— [naam van de luchtvaartmaatschappij] [naam van de bevoegde autoriteit] op de hoogte brengt wanneer zij:

a) haar handelsactiviteiten stopzet of haar naam wijzigt;

b) niet langer activiteiten met betrekking tot luchtvracht/luchtpost uitvoert; of

c) niet langer kan voldoen aan de EU-wetgeving waarin eisen zijn vastgesteld met betrekking tot luchtvracht/luchtpost die vanuit derde landen naar de Europese Unie wordt gebracht.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

AANHANGSEL 6-I

Bepalingen met betrekking risicovracht zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

AANHANGSEL 6-J

Bepalingen met betrekking tot het gebruik van screeningapparatuur zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼B

7. **BEDRIJFSPOST EN -MATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN**

7.0. ALGEMENE BEPALINGEN

Tenzij anders vermeld of tenzij de tenuitvoerlegging van de in de hoofdstukken 4, 5 en 6 vermelde beveiligingscontroles wordt verzorgd door een autoriteit, luchthavenexploitant, entiteit of andere luchtvaartmaatschappij, moet een luchtvaartmaatschappij zorgen voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen met betrekking tot haar bedrijfspost en -materiaal.

▼B

7.1. BEDRIJFSPOST EN -MATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DIE IN EEN LUCHTVAARTUIG MOETEN WORDEN GELADEN

7.1.1. Alvorens in het ruim van een luchtvaartuig te worden geladen, worden de bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en beschermd overeenkomstig hoofdstuk 5 of aan beveiligingscontroles onderworpen en beschermd overeenkomstig hoofdstuk 6.

7.1.2. Alvorens in een ander deel van een luchtvaartuig dan het ruim te worden geladen, worden de bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij aan een beveiligingsonderzoek onderworpen en beschermd overeenkomstig de in hoofdstuk 4 uiteengezette bepalingen inzake handbagage.

7.1.3. Bedrijfspost en het bedrijfsmateriaal van een luchtvaartmaatschappij die in een luchtvaartuig moeten worden geladen, zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

7.2. BEDRIJFSMATERIAAL VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN DAT WORDT GEBRUIKT VOOR PASSAGIERS- EN BAGAGEAFHANDELING

7.2.1. Bedrijfsmateriaal van luchtvaartmaatschappijen dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling en dat kan worden gebruikt om de beveiliging van het luchtvaartuig in gevaar te brengen, wordt beschermd of onder toezicht gehouden om toegang door onbevoegden te voorkomen.

„Self check-in" en toepasselijke internetmogelijkheden waar de passagiers gebruik van kunnen maken, worden beschouwd als een toegestane vorm van toegang tot dergelijke materialen.

7.2.2. Afgedankt materiaal dat kan worden gebruikt om toegang door onbevoegden te vergemakkelijken of om bagage in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig te brengen, wordt vernietigd of onbruikbaar gemaakt.

7.2.3. Vertrekcontrolesystemen en check-insystemen worden zodanig beheerd dat toegang door onbevoegden wordt voorkomen.

„Self check-in" waar de passagiers gebruik van mogen maken, wordt beschouwd als een toegestane vorm van toegang tot dergelijke systemen.

8. **VLUCHTBENODIGDHEDEN**

8.0. ALGEMENE BEPALINGEN

8.0.1. Tenzij anders vermeld zorgt de autoriteit, de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die verantwoordelijk is voor het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

8.0.2. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „vluchtbenodigdheden" alle voorwerpen die bestemd zijn om mee te nemen aan boord van een luchtvaartuig voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht, behalve:

a) handbagage,

b) voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen, en

c) bedrijfspost en -materiaal van de luchtvaartmaatschappij.

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „erkend leverancier van vluchtbenodigdheden" een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de rechtstreekse levering van vluchtbenodigdheden aan luchtvaartuigen te kunnen toestaan.

▼B

Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk betekent „bekend leverancier van vluchtbenodigdheden" een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de levering van vluchtbenodigdheden aan luchtvaartmaatschappijen of erkend leveranciers te kunnen toestaan, maar niet rechtstreeks aan luchtvaartuigen.

8.0.3. Benodigdheden worden als vluchtbenodigdheden beschouwd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbaar zijn als leveringen die aan boord van een luchtvaartuig moeten worden gebracht voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht.

▼M9

8.0.4. De lijst van verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden is dezelfde als die in aanhangsel 4-C.

▼B

8.1. BEVEILIGINGSCONTROLES

8.1.1. **Beveiligingscontroles — algemene bepalingen**

8.1.1.1. Vluchtbenodigdheden worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden binnengebracht, tenzij:

a) een luchtvaartmaatschappij die deze benodigdheden aan haar eigen luchtvaartuig levert, de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering aan het luchtvaartuig beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een erkend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de aankomst in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of, indien van toepassing, tot de levering aan de luchtvaartmaatschappij of een andere erkend leverancier beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

c) een bekend leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering aan de luchtvaartmaatschappij of aan een erkend leverancier beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

8.1.1.2. Indien van een erkend of bekend leverancier ontvangen vluchtbenodigdheden tekenen van manipulatie vertonen of indien er redenen zijn om aan te nemen dat deze vluchtbenodigdheden niet beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de controle werd uitgevoerd, worden ze aan een beveiligingsonderzoek onderworpen.

8.1.1.3. Beveiligingscontroles van vluchtbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

8.1.2. **Beveiligingsonderzoeken**

8.1.2.1. Bij de middelen of methoden voor beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden moet rekening worden gehouden met de aard van de benodigdheden; deze middelen en methoden moeten bovendien volstaan om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de benodigdheden zijn verborgen.

8.1.2.2. Beveiligingsonderzoeken van vluchtbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼B

8.1.3. **Goedkeuring van erkend leveranciers**

8.1.3.1. Erkend leveranciers worden goedgekeurd door de bevoegde autoriteit.

De goedkeuring als erkend leverancier geldt voor een bepaalde locatie.

Een entiteit die zorgt voor de beveiligingscontroles overeenkomstig punt 8.1.5 en vluchtbenodigdheden rechtstreeks aan luchtvaartuigen levert, moet worden goedgekeurd als erkend leverancier. Dit geldt niet voor een luchtvaartmaatschappij welke die beveiligingscontroles zelf uitvoert en alleen aan haar eigen luchtvaartuigen vluchtbenodigdheden levert.

8.1.3.2. De bevoegde autoriteit van elke lidstaat legt in haar nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008, de verantwoordelijkheden vast voor de tenuitvoerlegging van de volgende procedure inzake de goedkeuring van erkend leveranciers:

a) de entiteit vraagt de status van erkend leverancier aan bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waarin de entiteit is gevestigd.

De aanvrager moet een beveiligingsprogramma indienen bij de desbetreffende bevoegde autoriteit. In dat programma moet vermeld zijn welke methoden en procedures door de leverancier moeten worden gevolgd om aan de eisen van punt 8.1.5 te voldoen. In het programma is ook beschreven hoe de leverancier toezicht zal houden op de naleving van deze methoden en procedures.

De aanvrager moet ook de in aanhangsel 8-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Erkend leverancier van vluchtbenodigdheden" indienen. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger of door de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiliging.

De ondertekende verbintenisverklaring wordt bewaard door de desbetreffende bevoegde autoriteit.

b) De bevoegde autoriteit of een onafhankelijke validateur die namens deze autoriteit optreedt, onderzoekt het beveiligingsprogramma en voert een controle ter plaatse van de gespecificeerde locaties uit teneinde na te gaan of de aanvrager voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.

c) Als de bevoegde autoriteit genoegen neemt met de krachtens de punten a) en b) verstrekte informatie, kan zij de leverancier voor specifieke locaties als erkend leverancier goedkeuren. Als de autoriteit geen genoegen neemt met die informatie, deelt zij de redenen daarvoor onverwijld mee aan de entiteit die om goedkeuring als erkend leverancier heeft gevraagd.

8.1.3.3. Een erkend leverancier moet geregeld, en uiterlijk om de vijf jaar opnieuw worden goedgekeurd. Dit omvat een controle ter plaatse om na te gaan of de erkend leverancier nog steeds voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.

Een inspectie op de terreinen en in de gebouwen van de erkend leverancier door de bevoegde autoriteit, overeenkomstig haar nationaal kwaliteitscontroleprogramma, kan als een controle ter plaatse worden beschouwd voor zover ze betrekking heeft op alle eisen van punt 8.1.5.

8.1.3.4. Als de bevoegde autoriteit er niet langer van overtuigd is dat de erkend leverancier aan de eisen van punt 8.1.5 voldoet, trekt zij de status van erkend leverancier voor de gespecificeerde locaties in.

8.1.3.5. Onverminderd het recht van elke lidstaat om strengere maatregelen toe te passen overeenkomstig artikel 6 van Verordening (EG) nr. 300/2008, wordt een overeenkomstig punt 8.3.1 goedgekeurde erkend leverancier in alle lidstaten erkend.

▼B

8.1.4. **Aanwijzing van bekend leveranciers**

8.1.4.1. Een entiteit die zorgt voor de beveiligingsonderzoeken overeenkomstig punt 8.1.5.1 en die vluchtbenodigdheden levert, zij het niet rechtstreeks aan luchtvaartuigen, moet door het bedrijf waaraan zij levert, worden aangeduid als bekend leverancier. Dit geldt niet voor een erkend leverancier.

▼M9

8.1.4.2. Om als bekend leverancier te worden aangeduid, moet de entiteit de in aanhangsel 8-B opgenomen „Verbintenisverklaring — bekend leverancier van vluchtbenodigdheden" indienen bij elk bedrijf waaraan zij levert. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger.

De ondertekende verklaring wordt bij wijze van validering bewaard door het bedrijf waaraan de bekende leverancier levert.

▼B

8.1.4.3. Als geen leveringen plaatsvinden binnen een periode van twee jaar, vervalt de status van bekend leverancier.

8.1.4.4. Als de bevoegde autoriteit of het bedrijf waaraan de bekend leverancier levert er niet langer van overtuigd is dat de bekend leverancier voldoet aan de eisen van punt 8.1.5.1, trekt het desbetreffende bedrijf de status van bekend leverancier in.

▼M9

8.1.5. **Beveiligingscontroles die moeten worden uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij, een erkend leverancier of een bekende leverancier**

8.1.5.1. Luchtvaartmaatschappijen, erkend leveranciers en bekende leveranciers van vluchtbenodigdheden:

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot vluchtbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden, en

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en vluchtbenodigdheden, en

d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de vluchtbenodigdheden, en

e) brengen manipulatieaantonende zegels aan op alle voertuigen en/of containers waarin vluchtbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgen voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers.

Punt e) is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

8.1.5.2. Als een bekende leverancier een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is voor het vervoer van benodigdheden voor een luchtvaartmaatschappij of erkend leverancier, zorgt de bekende leverancier ervoor dat alle in punt 8.1.5.1 vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

8.1.5.3. Met betrekking tot de beveiligingscontroles die door luchtvaartmaatschappijen en erkend leveranciers moeten worden uitgevoerd, gelden tevens de aanvullende bepalingen die zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼B

8.2. BESCHERMING VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de bescherming van vluchtbenodigdheden zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M1

8.3. AANVULLENDE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE BEVEILIGING VAN LAG'S EN MANIPULATIEAANTONENDE TASSEN DIE BESTEMD ZIJN OM ALS VLUCHTBENODIGDHEDEN TE WORDEN GEBRUIKT

1. Manipulatieaantonende tassen die bestemd zijn om als vluchtbenodigdheden te worden gebruikt, worden geleverd in een manipulatieaantonende verpakking aan de luchtzijde van een luchthaven of aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone.

2. Vanaf de eerste inontvangstneming van de LAG's en manipulatieaantonende tassen aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone tot de verkoop ervan aan boord van het luchtvaartuig, worden de LAG's en manipulatieaantonende tassen beveiligd tegen manipulatie door onbevoegden.

3. Gedetailleerde bepalingen voor de aanvullende bepalingen met betrekking tot de beveiliging van LAG's en manipulatieaantonende tassen die bestemd zijn om als vluchtbenodigdheden te worden gebruikt, zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit.

▼B

AANHANGSEL 8-A

VERBINTENISVERKLARING

ERKEND LEVERANCIER VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat,

— voor zover ik weet, de informatie in het beveiligingsprogramma van de onderneming correct en nauwkeurig is;

— de in dit beveiligingprogramma uiteengezette praktijken en procedures blijvend zullen worden toegepast op alle locaties waarop het programma betrekking heeft;

— dit beveiligingsprogramma zal worden bijgestuurd en aangepast om te voldoen aan alle relevante toekomstige wijzigingen van de EG-wetgeving, tenzij [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] ervan in kennis stelt dat hij niet langer rechtstreeks vluchtbenodigdheden aan luchtvaartuigen wenst te leveren (en dus niet langer handel wenst te drijven als erkend leverancier);

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk in kennis stelt van:

a) kleine wijzigingen van het beveiligingsprogramma, zoals de naam van het bedrijf, de persoon die verantwoordelijk is voor de beveiligings- of de contactgegevens, en dit binnen uiterlijk tien werkdagen, en

b) geplande grote wijzigingen, zoals nieuwe onderzoeksprocedures, grote bouwwerken die een invloed kunnen hebben op de naleving van de relevante EG-wetgeving of wijzigingen van de locatie/het adres, en dit minstens 15 werkdagen vóór het begin van de geplande wijziging.

— [naam van de onderneming] volledig zal meewerken met alle inspecties, voor zover vereist, en toegang zal verlenen tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de overeenstemming met de relevante EG-wetgeving te garanderen;

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] in kennis stelt van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van vluchtbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden te verbergen;

▼M9

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een passende opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden in het kader van het beveiligingsprogramma van de onderneming, en

▼B

— [naam van de onderneming] [naam van de bevoegde autoriteit] schriftelijk op de hoogte brengt wanneer deze:

a) niet langer handel drijft;

b) niet langer vluchtbenodigdheden rechtstreeks aan luchtvaartuigen levert, of

c) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EG-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Naam:

Functie in het bedrijf:

Datum:

Handtekening:

▼M9

AANHANGSEL 8-B

VERBINTENISVERKLARING

BEKENDE LEVERANCIER VAN VLUCHTBENODIGDHEDEN

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat

— [naam van de onderneming]

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot vluchtbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden, en

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en vluchtbenodigdheden, en

d) garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de vluchtbenodigdheden, en

e) manipulatieaantonende zegels aanbrengt op alle voertuigen en/of containers waarin vluchtbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgt voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers (dit punt is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde).

Als [naam van de onderneming] voor het vervoer van benodigdheden een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier, zorgt [naam van de onderneming] ervoor dat alle hierboven vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

— [naam van de onderneming] verleent volledige medewerking met alle inspecties, voor zover vereist, en verleent toegang tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de naleving te garanderen;

— [naam van de onderneming] [naam van de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier aan wie zij vluchtbenodigdheden levert] in kennis stelt van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van vluchtbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in vluchtbenodigdheden te verbergen;

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden, en

▼M9

— [naam van de onderneming] [de luchtvaartmaatschappij of de erkend leverancier aan wie zij vluchtbenodigdheden levert] ervan in kennis stelt als zij:

a) niet langer handel drijft, of

b) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Wettelijke vertegenwoordiger

Naam:

Datum:

Handtekening:

▼B

9. **LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN**

9.0. ALGEMENE BEPALINGEN

9.0.1. Tenzij anders vermeld, of tenzij een autoriteit of entiteit de beveiligingsonderzoeken uitvoert, zorgt de luchthavenexploitant voor de tenuitvoerlegging van de in dit hoofdstuk uiteengezette maatregelen.

9.0.2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk:

a) betekent „luchthavenbenodigdheden" alle voorwerpen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor om het even welke doelen of activiteiten, in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens;

b) „bekend leverancier van luchthavenbenodigdheden": een leverancier wiens procedures in voldoende mate aan de gemeenschappelijke beveiligingsregels en -normen beantwoorden om de levering van luchthavenbenodigdheden in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijk zones te kunnen toestaan.

9.0.3. Benodigdheden worden als luchthavenbenodigdheden beschouwd vanaf het ogenblik dat ze identificeerbaar zijn als benodigdheden die worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens.

▼M9

9.0.4. De lijst van verboden voorwerpen in luchthavenbenodigdheden is dezelfde als die in aanhangsel 4-C.

▼B

9.1. BEVEILIGINGSCONTROLES

9.1.1. **Beveiligingscontroles — algemene bepalingen**

▼M9

9.1.1.1. Luchthavenbenodigdheden worden aan een beveiligingsonderzoek onderworpen alvorens ze in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone worden toegelaten, tenzij:

a) een luchthavenexploitant de benodigdheden die hij aan zijn eigen luchthaven levert, aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en deze benodigdheden vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden, of

b) een bekende leverancier de benodigdheden aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen en ze vanaf het ogenblik van deze controles tot de levering in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden.

▼B

9.1.1.2. Luchthavenbenodigdheden die afkomstig zijn uit de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone kunnen worden vrijgesteld van de beveiligingscontroles.

▼B

9.1.1.3. Indien van een bekend leverancier ontvangen luchthavenbenodigdheden tekenen van manipulatie vertonen of indien er redenen zijn om aan te nemen dat deze luchthavenbenodigdheden niet beschermd zijn tegen manipulatie door onbevoegden vanaf het ogenblik dat de beveiligingscontroles werd uitgevoerd, worden ze gescreend.

9.1.1.4. Bij levering aan de winkel in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone voert het winkelpersoneel een visuele controle van de luchthavenbenodigdheden uit om na te gaan of ze geen tekenen van manipulatie vertonen.

9.1.2. **Beveiligingsonderzoeken**

9.1.2.1. Bij de middelen of methoden voor beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden moet rekening worden gehouden met de aard van de benodigdheden; deze middelen en methoden moeten bovendien volstaan om redelijkerwijs te garanderen dat geen verboden voorwerpen in de benodigdheden zijn verborgen.

9.1.2.2. Beveiligingsonderzoeken van luchthavenbenodigdheden zijn eveneens onderhevig aan de aanvullende bepalingen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

9.1.3. **Aanwijzing van bekend leveranciers**

9.1.3.1. Een entiteit die zorgt voor de beveiligingscontroles overeenkomstig punt 9.1.4 en luchthavenbenodigdheden levert, wordt door de luchthavenexploitant aangewezen als bekend leverancier.

▼M9

9.1.3.2. Om als bekende leverancier te worden aangeduid, moet de entiteit de in aanhangsel 9-A opgenomen „Verbintenisverklaring — Bekende leverancier van luchthavenbenodigdheden” indienen bij de luchthavenexploitant. Deze verklaring moet worden ondertekend door de wettelijke vertegenwoordiger.

De ondertekende verklaring wordt bij wijze van validering door de luchthavenexploitant bewaard.

▼B

9.1.3.3. Als geen leveringen plaatsvinden binnen een periode van twee jaar, verstrijkt de status van bekend leverancier.

9.1.3.4. Als de bevoegde autoriteit of de luchthavenexploitant er geen genoegen meer mee neemt dat de bekend leverancier aan de eisen van punt 9.1.4 voldoet, trekt de luchthavenexploitant de status van bekend leverancier in.

▼M9

9.1.4. **Beveiligingscontroles die moeten worden uitgevoerd door bekende leveranciers of luchthavenexploitanten**

Een bekende leverancier van vluchtbenodigdheden of een luchthavenexploitant die luchthavenbenodigdheden aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone levert:

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot luchthavenbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden, en

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en luchthavenbenodigdheden, en

d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de luchthavenbenodigdheden, en

▼M9

e) brengt manipulatieaantonende zegels aan op alle voertuigen en/of containers waarin luchthavenbenodigdheden worden vervoerd.

Punt e) is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde.

Als een bekende leverancier voor het vervoer van benodigdheden naar de luchthaven een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchthavenexploitant, zorgt de bekende leverancier ervoor dat alle in dit punt vermelde beveiligingscontroles worden toegepast.

▼B

9.2. BESCHERMING VAN LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN

Gedetailleerde bepalingen met betrekking tot de bescherming van luchthavenbenodigdheden zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M1

9.3. AANVULLENDE BEPALINGEN MET BETREKKING TOT DE LEVERING VAN LAG'S EN MANIPULATIEAANTONENDE TASSEN

1. Manipulatieaantonende tassen worden geleverd in een manipulatieaantonende verpakking aan de luchtzijde van een luchthaven, voorbij het punt waarop de instapkaarten worden gecontroleerd, of aan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone.

2. Vanaf de eerste inontvangstneming van de LAG's en manipulatieaantonende tassen aan de luchtzijde of in een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone tot de verkoop ervan in het verkooppunt, worden de LAG's en manipulatieaantonende tassen beveiligd tegen manipulatie door onbevoegden.

3. Gedetailleerde bepalingen voor de aanvullende bepalingen met betrekking tot de beveiliging van LAG's en manipulatieaantonende tassen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit.

▼M9

AANHANGSEL 9-A

VERBINTENISVERKLARING

BEKENDE LEVERANCIER VAN LUCHTHAVENBENODIGDHEDEN

Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 300/2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de uitvoeringsbepalingen daarvan,

verklaar ik dat

— [naam van de onderneming]

a) een persoon aanstelt die binnen de onderneming verantwoordelijk is voor beveiliging, en

b) ervoor zorgt dat personen met toegang tot luchthavenbenodigdheden een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding krijgen overeenkomstig punt 11.2.7 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 alvorens toegang te krijgen tot die benodigdheden, en

c) verhindert dat onbevoegden toegang krijgen tot hun terreinen, gebouwen en luchthavenbenodigdheden, en

d) redelijkerwijs garandeert dat geen verboden voorwerpen verborgen zijn in de luchthavenbenodigdheden, en

e) manipulatieaantonende zegels aanbrengt op alle voertuigen en/of containers waarin luchthavenbenodigdheden worden vervoerd en/of zorgt voor fysieke beveiliging van deze voertuigen en/of containers (dit punt is niet van toepassing tijdens vervoer aan de luchtzijde);

▼M9

Als [naam van de onderneming] voor het vervoer van benodigdheden een beroep doet op een andere onderneming die geen bekende leverancier is van de luchthavenexploitant, zorgt [naam van de onderneming] ervoor dat alle hierboven vermelde beveiligingscontroles worden uitgevoerd.

— [naam van de onderneming] verleent volledige medewerking met alle inspecties, voor zover vereist, en verleent toegang tot alle door de inspecteurs gevraagde documenten, teneinde de naleving te garanderen;

— [naam van de onderneming] stelt [naam van de luchthavenexploitant] in kennis van ernstige inbreuken op de beveiliging en van verdachte omstandigheden die relevant zijn voor de beveiliging van luchthavenbenodigdheden, met name pogingen om verboden voorwerpen in luchthavenbenodigdheden te verbergen;

— [naam van de onderneming] ervoor zorgt dat alle relevante personeelsleden een opleiding krijgen overeenkomstig hoofdstuk 11 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 en zich bewust zijn van hun beveiligingsverantwoordelijkheden, en

— [naam van de onderneming] brengt [de luchthavenexploitant] op de hoogte wanneer zij:

a) niet langer handel drijft, of

b) niet langer kan voldoen aan de eisen van de relevante EU-wetgeving.

Ik aanvaard de volledige verantwoordelijkheid voor deze verklaring.

Wettelijke vertegenwoordiger

Naam:

Datum:

Handtekening:

▼B

10. BEVEILIGINGSMAATREGELEN TIJDENS DE VLUCHT

De verordening voorziet niet in bepalingen op dit gebied.

11. INDIENSTNAME EN OPLEIDING VAN PERSONEEL

11.0. ALGEMENE BEPALINGEN

11.0.1. De autoriteit, luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit die personen inzet die de maatregelen van het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, zorgt ervoor dat deze personen voldoen aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

11.0.2. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „certificering" verstaan: een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren.

11.0.3. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk wordt onder „verblijfplaats" verstaan: het land waarin de desbetreffende persoon gedurende minstens zes maanden heeft gewoond, en onder „onderbreking" in het onderwijs of de loopbaan: elke onderbreking van meer dan 28 dagen.

11.0.4. Bij het beoordelen van de opleidingsbehoeften in het kader van dit hoofdstuk kan rekening worden gehouden met de vaardigheden die vóór de indienstname zijn verworven.

▼M6

11.0.5. Met het oog op de toepassing van deze verordening kunnen optreden als onafhankelijk validateur:

— een vertegenwoordiger van de nationale autoriteit van een lidstaat van de Unie;

— elke andere natuurlijke persoon of rechtspersoon die door een lidstaat of de Commissie voor dit doel wordt erkend.

▼B

11.1. WERVING

11.1.1. Personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, moeten met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan.

11.1.2. Personen die in dienst zijn genomen om beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles in andere dan om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones uit te voeren of die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering daarvan, moeten met succes een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle hebben doorstaan. Tenzij anders vermeld in deze verordening, bepaalt de bevoegde autoriteit overeenkomstig de toepasselijke nationale regels of al dan niet een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle moet worden uitgevoerd.

11.1.3. Overeenkomstig de communautaire en nationale regels omvat een achtergrondonderzoek ten minste:

a) het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken;

b) een controle van het strafregister ten aanzien van alle verblijfplaatsen van de betrokken persoon in ten minste de afgelopen vijf jaar, en

c) de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan.

11.1.4. Overeenkomstig de communautaire en nationale regels omvat een aan de indienstname voorafgaande controle ten minste:

a) het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken;

b) de opleiding en de loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan, en

c) een door de betrokken persoon ondertekende verklaring waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail wordt toegelicht.

11.1.5. Alvorens een persoon een beveiligingsopleiding volgt waarbij hij toegang krijgt tot informatie die niet publiek toegankelijk is, dient een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle te zijn afgerond.

11.1.6. Voor alle personen die in het kader van de punten 11.1.1 en 11.1.2 in dienst worden genomen, omvat de procedure voor indienstname minstens een schriftelijke sollicitatie en een gesprek, teneinde een eerste beoordeling van hun vaardigheden te maken.

11.1.7. Personen die in dienst worden genomen om beveiligingscontroles uit te voeren, moeten mentaal en fysiek in staat zijn om de hun toegewezen taken effectief uit te voeren en worden bij het begin van het wervingsproces gewezen op de aard van deze eisen.

Deze vaardigheden worden tijdens het wervingsproces en vóór de voltooiing van een proefperiode beoordeeld.

11.1.8. De wervingsgegevens, inclusief de resultaten van testonderzoeken, van personen die op basis van de punten 11.1.1 en 11.1.2 in dienst zijn genomen dienen ten minste voor de duur van hun contract bewaard te worden in een personeelsdossier.

11.2. OPLEIDING

11.2.1. **Algemene opleidingseisen**

11.2.1.1. Personen moeten met succes de relevante opleiding hebben gevolgd alvorens toestemming te krijgen om zonder toezicht beveiligingsonderzoeken uit te voeren.

▼B

11.2.1.2. De opleiding van personen die de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 en punt 11.2.4 vermelde taken uitvoeren, omvat een theoretisch en een praktisch gedeelte en een training op de werkvloer.

11.2.1.3. De inhoud van de cursussen wordt door de bevoegde autoriteit gespecificeerd of goedgekeurd alvorens:

a) een instructeur een krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan vereiste opleiding geeft, of

b) computerondersteund onderwijs wordt gebruikt om tegemoet te komen aan de eisen van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan.

Computerondersteund onderwijs mag met of zonder de ondersteuning van een instructeur of begeleider worden gebruikt.

11.2.1.4. De opleidingsgegevens van alle opgeleide personen dienen ten minste voor de duur van hun contract bewaard te worden.

11.2.2. **Basisopleiding**

De basisopleiding van personen die de in de punten 11.2.3.1, 11.2.3.4, 11.2.3.5, 11.2.4, 11.2.5 en 11.5 vermelde taken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van het juridisch kader met betrekking tot de luchtvaartbeveiliging;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles uitvoeren;

d) kennis van procedures voor toegangcontrole;

e) kennis van de identiteitskaartsystemen die op de luchthaven worden gebruikt;

f) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of aangegeven;

g) kennis van de aangifteprocedures;

h) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

i) de vaardigheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten;

j) kennis van de wijze waarop menselijk gedrag en de reacties daarop de beveiligingsprestaties kunnen beïnvloeden, en

k) het vermogen om duidelijk en overtuigend te communiceren.

11.2.3. **Specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles uitvoeren**

11.2.3.1. De specifieke opleiding voor personen die beveiligingscontroles van personen, handbagage, meegenomen voorwerpen en ruimbagage uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van het beveiligingsonderzoek;

b) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;

c) het vermogen om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

d) kennis van de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;

▼B

e) kennis van noodprocedures;

en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:

f) persoonlijke vaardigheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren;

g) kennis van fouilleringstechnieken;

h) de vaardigheid om te fouilleren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

i) kennis van vrijstellingen van beveiligingsonderzoeken en bijzondere beveiligingsprocedures;

j) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;

k) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en

l) kennis van beschermingseisen voor ruimbagage.

11.2.3.2. De opleiding van personen die beveiligingsonderzoeken van vracht en post uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;

d) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

e) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

f) kennis van de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;

g) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

h) kennis van noodprocedures;

i) kennis van beschermingseisen voor vracht en post;

en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:

j) kennis van vereisten voor beveiligingsonderzoeken van vracht en post, inclusief vrijstellingen en bijzondere beveiligingsprocedures;

k) kennis van passende beveiligingsonderzoekmethoden voor verschillende soorten vracht en post;

l) kennis van technieken om met de hand te zoeken;

m) de vaardigheid om met de hand te zoeken op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

n) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;

o) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en

p) kennis van de transportvereisten.

11.2.3.3. De opleiding van personen die beveiligingsonderzoeken van bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

▼B

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;

d) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

e) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

f) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;

g) kennis van noodprocedures;

h) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden;

en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:

i) kennis van technieken om met de hand te zoeken;

j) de vaardigheid om met de hand te zoeken op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

k) de vaardigheid om de gebruikte beveiligingsapparatuur te bedienen;

l) de vaardigheid om de door de beveiligingsapparatuur voortgebrachte beelden correct te interpreteren, en

m) kennis van de transporteisen.

11.2.3.4. De specifieke opleiding van personen die voertuigonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van de wettelijke eisen voor voertuigonderzoeken, inclusief vrijstellingen en bijzondere onderzoeksprocedures;

b) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

c) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen kunnen worden verborgen;

d) kennis van noodprocedures;

e) kennis van technieken voor voertuigonderzoeken, en

f) de vaardigheid om voertuigonderzoeken uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt;

11.2.3.5. De specifieke opleiding van personen die instaan voor toegangscontroles op een luchthaven, bewaking en patrouilles, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van de wettelijke eisen inzake toegangscontroles, inclusief vrijstellingen en bijzondere beveiligingsprocedures;

b) kennis van de toegangscontrolesystemen die op de luchthaven worden gebruikt;

c) kennis van toegangsbewijzen, inclusief identiteitskaarten en voertuigpassen die toegang verlenen tot de luchtzijde, en het vermogen om die toegangsbewijzen te identificeren;

d) kennis van de procedures om patrouilles uit te voeren en om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

▼B

e) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

f) kennis van noodprocedures, en

g) persoonlijke vaardigheden, met name de omgang met cultuurverschillen en met passagiers die de orde kunnen verstoren.

11.2.3.6. De opleiding van personen die beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van de wettelijke eisen met betrekking tot beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen;

b) kennis van de configuratie van de types luchtvaartuigen die door de persoon in kwestie aan een beveiligingsdoorzoeking moeten worden onderworpen;

c) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

d) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

e) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden, en

f) de vaardigheid om beveiligingsdoorzoekingen van luchtvaartuigen uit te voeren op een niveau dat redelijkerwijs garandeert dat verborgen verboden voorwerpen worden ontdekt.

11.2.3.7. De opleiding van personen die betrokken zijn bij de bescherming van luchtvaartuigen, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van de manieren waarop luchtvaartuigen kunnen worden beschermd en toegang van onbevoegden tot het luchtvaartuig kan worden voorkomen;

b) kennis van de procedures voor het verzegelen van het luchtvaartuig, indien van toepassing;

c) kennis van de identiteitskaartsystemen die op de luchthaven worden gebruikt;

d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven, en

e) kennis van noodprocedures.

11.2.3.8. De opleiding van personen die betrokken zijn bij het controleren van de connectie tussen bagage en passagier, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles uitvoeren;

d) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

e) kennis van noodprocedures;

f) kennis van de vereisten en de technieken met betrekking tot het controleren van de connectie tussen bagage en passagier, en

g) kennis van de vereisten inzake de bescherming van materiaal van luchtvaartmaatschappijen dat gebruikt wordt voor passagiers- en bagageafhandeling.

▼B

11.2.3.9. De opleiding van personen die andere beveiligingscontroles dan beveiligingsonderzoeken toepassen op vracht en post, of die toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of identificeerbare luchtpost, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingscontroles in de toeleveringsketen uitvoeren;

d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

e) kennis van de aangifteprocedures;

f) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

g) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

h) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

i) kennis van beschermingseisen voor vracht en post, en

j) kennis van de transporteisen, indien van toepassing.

11.2.3.10. De opleiding van personen die andere beveiligingscontroles van bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden dan beveiligingsonderzoeken uitvoeren, moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) kennis van de procedures om personen staande te houden en van de omstandigheden waarin personen staande moeten worden gehouden of moeten worden aangegeven;

e) kennis van de aangifteprocedures;

f) de vaardigheid om verboden voorwerpen te identificeren;

g) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

h) kennis van de manieren waarop verboden voorwerpen verborgen kunnen worden;

i) kennis van beschermingseisen voor bedrijfspost en -materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden, voor zover van toepassing, en

j) kennis van de transporteisen, indien van toepassing.

▼B

11.2.4. **Specifieke opleiding voor personen die rechtstreeks toezicht houden op personen die beveiligingscontroles uitvoeren (supervisors)**

De specifieke opleiding van supervisors moet, naast de vaardigheden van de personen op wie toezicht wordt gehouden, resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van de relevante wettelijke vereisten en de wijze waarop daaraan moet worden voldaan;

b) kennis van toezichthoudende taken;

c) kennis van interne kwaliteitscontrole;

d) de vaardigheid om passend te reageren op de ontdekking van verboden voorwerpen;

e) kennis van noodprocedures;

f) het vermogen als mentor op te treden, om training op de werkvloer te verzorgen en om anderen te motiveren;

en, indien de aan de persoon toegewezen taken dit vereisen:

g) kennis van conflictbeheer, en

h) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden.

11.2.5. **Specifieke opleiding voor personen die op nationaal of lokaal niveau de verantwoordelijkheid dragen om te garanderen dat een beveiligingsprogramma en de tenuitvoerlegging ervan aan alle wettelijke vereisten beantwoorden (beveiligingsmanagers)**

De specifieke opleiding van beveiligingsmanagers moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van de relevante wettelijke vereisten en de wijze waarop daaraan moet worden voldaan;

b) kennis van interne, nationale, communautaire en internationale kwaliteitscontrole;

c) het vermogen anderen te motiveren;

d) inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de gebruikte beveiligingsapparatuur of beveiligingsonderzoekmethoden.

11.2.6. **Opleiding van andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten krijgen**

11.2.6.1. Andere personen dan passagiers die onbegeleide toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moeten krijgen en die niet onder de punten 11.2.3 tot en met 11.2.5 en punt 11.5 vallen, moeten een beveiligingsbewustmakingstraining volgen alvorens een toegangsbewijs te krijgen die hun onbegeleid toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

11.2.6.2. De beveiligingsbewustmakingstraining moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke vereisten;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

▼B

d) inzicht in de configuratie van de beveiligingsopstelling en het verloop van een beveiligingsonderzoek;

e) kennis van de relevante procedures voor toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken;

f) kennis van de luchthavenidentiteitskaarten die op de luchthaven worden gebruikt;

g) kennis van de aangifteprocedures, en

h) de vaardigheid om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

11.2.6.3. Elke persoon die een beveiligingsbewustmakingstraining volgt, moet aantonen dat hij inzicht heeft in alle onder punt 11.2.6.2 vermelde onderwerpen alvorens hem een toegangsbewijs wordt verleend om onbegeleid toegang te krijgen tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

▼M9

11.2.7. **Opleiding van personen die behoefte hebben aan algemene beveiligingsbewustmaking**

De algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding moet resulteren in de volgende vaardigheden:

a) kennis van eerdere wederrechtelijke daden en terroristische aanslagen tegen de burgerluchtvaart en van actuele dreigingen;

b) kennis van de relevante wettelijke eisen;

c) kennis van de doelstellingen en de organisatie van de luchtvaartbeveiliging in hun werkomgeving, inclusief de plichten en verantwoordelijkheden van personen die beveiligingsonderzoeken uitvoeren;

d) kennis van rapporteringsprocedures, en

e) het vermogen om passend te reageren op beveiligingsgerelateerde incidenten.

Elke persoon die een algemene beveiligingsbewustmakingsopleiding volgt, moet aantonen dat hij alle in dit punt vermelde punten begrijpt alvorens zijn taken op te nemen.

▼M8

11.3. CERTIFICERING OF GOEDKEURING

11.3.1. Personen die de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 vermelde taken uitvoeren, moeten:

a) een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure doorlopen, en

b) voor personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of beelden van beveiligingsscanners analyseren, minstens om de drie jaar opnieuw worden gecertificeerd, en

c) voor alle andere personen: minstens om de vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd of goedgekeurd.

11.3.2. Personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of personen die beelden van beveiligingsscanners analyseren, moeten, in het kader van de procedure voor initiële certificering of goedkeuring, slagen in een gestandaardiseerde beeldinterpretatietest.

11.3.3. De procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring van personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen of personen die beelden van beveiligingsscanners analyseren, omvat zowel de gestandaardiseerde beeldinterpretatietest als een beoordeling van hun operationele prestaties.

▼M8

11.3.4. Wanneer de vernieuwde certificering of goedkeuring niet binnen een redelijke termijn van normaliter hoogstens drie maanden met succes wordt voltooid, worden de bijbehorende beveiligingsrechten ingetrokken.

11.3.5. Voor alle gecertificeerde of goedgekeurde personen wordt minstens tijdens de duur van hun contract een certificerings- of goedkeuringsdossier bijgehouden.

▼B

11.4. PERIODIEKE OPLEIDING

11.4.1. Personen die röntgen- of EDS-apparatuur bedienen, moeten een periodieke opleiding volgen die uit een beeldherkenningstraining en uit beeldherkenningstesten bestaat. Dit moet de vorm aannemen van:

a) een opleiding in een leslokaal en/of computerondersteunend onderwijs, of

b) een TIP-opleiding op de werkvloer, voor zover de gebruikte röntgen- of EDS-apparatuur gebruik maakt van een TIP-bibliotheek van minstens 6 000 beelden, zoals hieronder gespecificeerd, en de betrokken persoon minstens een derde van zijn werktijd met deze apparatuur werkt.

De testresultaten worden aan de betrokken persoon meegedeeld; ze worden ook geregistreerd en kunnen in overweging worden genomen als onderdeel van de procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring.

Bij opleidingen in een leslokaal en/of computerondersteunend onderwijs moeten de betrokken personen minstens zes uur per half jaar beeldherkenningstraining volgen of beeldherkenningstesten afleggen. Daarbij wordt gebruikgemaakt van een beeldbibliotheek van minstens 1 000 beelden, waarvan minstens 250 verschillende dreigingsvoorwerpen, inclusief beelden van onderdelen van dergelijke voorwerpen, waarbij elk voorwerp vanuit diverse standpunten is weergegeven. Tijdens de training en de testen wordt gebruikgemaakt van een onvoorspelbare selectie van beelden uit de bibliotheek.

Voor TIP-opleiding op de werkvloer wordt gebruikgemaakt van een beeldbibliotheek van minstens 6 000 beelden, waarvan minstens 1 500 verschillende dreigingsvoorwerpen, inclusief beelden van onderdelen van dergelijke voorwerpen, waarbij elk voorwerp vanuit diverse standpunten is weergegeven.

▼M8

11.4.1.1. Personen die de beelden van beveiligingsscanners analyseren, moeten een periodieke opleiding volgen die uit een beeldherkenningstraining en uit beeldherkenningstesten bestaat. In elke periode van zes maanden wordt minstens zes uur opleiding gegeven in een leslokaal en/of via computerondersteunend onderwijs.

De testresultaten worden aan de betrokken persoon meegedeeld; ze worden ook geregistreerd en kunnen in overweging worden genomen als onderdeel van de procedure voor vernieuwde certificering of goedkeuring.

▼B

11.4.2. Personen die onder punt 11.2, maar niet onder punt 11.4.1 vermelde taken uitvoeren, moeten een periodieke opleiding volgen die frequent genoeg plaatsvindt om te garanderen dat vaardigheden worden verworven en onderhouden overeenkomstig de ontwikkelingen op beveiligingsgebied.

De periodieke opleiding heeft betrekking op:

▼M9

a) bekwaamheden die tijdens de initiële basisopleiding en specifieke en beveiligingsbewustmakingsopleiding zijn verworven, en vindt minstens om de vijf jaar plaats of, wanneer de betrokkene zijn bekwaamheden gedurende meer dan zes maanden niet heeft gebruikt, vóór hij zijn beveiligingstaken weer opneemt, en

▼B

b) nieuwe of uitgebreide vaardigheden, teneinde te garanderen dat personen die beveiligingscontroles uitvoeren of verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan, onmiddellijk bewust worden gemaakt van nieuwe dreigingen en worden gewezen op de betrokken wettelijke vereisten tegen de tijd dat deze moeten worden toegepast.

De vereisten onder a) gelden niet voor vaardigheden die zijn verworven tijdens specifieke opleidingen die niet meer vereist zijn voor de taken die aan de persoon in kwestie zijn toegewezen.

11.4.3. Voor alle opgeleide personen wordt minstens tijdens de duur van hun contract een dossier met de gevolgde periodieke opleidingen bewaard.

11.5. KWALIFICATIES VAN INSTRUCTEURS EN ONAFHANKELIJKE VALIDATEURS

11.5.1. De bevoegde autoriteit houdt een lijst bij van gecertificeerde instructeurs en, indien van toepassing, onafhankelijke validateurs die aan de vereisten van punt 11.5.2, 11.5.3 of 11.5.4 voldoen, of heeft toegang tot een dergelijke lijst.

11.5.2. Instructeurs en onafhankelijke validateurs moeten met succes een achtergrondonderzoek overeenkomstig punt 11.1.3 hebben doorstaan en moeten aantonen dat ze over relevante kwalificaties of kennis beschikken. Onafhankelijke validateurs mogen geen contractuele of financiële verplichtingen hebben tegenover de luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen of entiteiten waarop zij toezicht moeten houden.

11.5.3. Instructeurs die in dienst zijn genomen of die in deze verordening gespecificeerde opleidingen hebben verstrekt vóór de inwerkingtreding van de verordening, moeten minstens aan de bevoegde autoriteit aantonen dat zij:

a) over de in punt 11.5.5 gespecificeerde kennis en vaardigheden beschikken, en

b) alleen opleidingen geven die door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd overeenkomstig punt 11.2.1.3.

11.5.4. Onafhankelijke validateurs die vóór de inwerkingtreding van deze verordening in dienst zijn genomen, moeten minstens aan de bevoegde autoriteit aantonen dat zij:

a) over de in punt 11.5.6 gespecificeerde vaardigheden beschikken, en

b) geen contractuele of financiële verplichtingen hebben ten aanzien van de luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen of entiteiten waarop zij toezicht moeten houden.

11.5.5. Om te worden gecertificeerd als een instructeur die gekwalificeerd is om de in de punten 11.2.3.1 tot en met 11.2.3.5 en de punten 11.2.4 en 11.2.5 gedefinieerde opleiding te verstrekken, moet een persoon kennis hebben van de werkomgeving op het relevante gebied van de luchtvaartbeveiliging en over kwalificaties en vaardigheden op de volgende gebieden beschikken:

a) educatieve technieken, en

b) de beveiligingsaspecten die in de opleiding worden geleerd.

11.5.6. Om te worden gecertificeerd als een onafhankelijke validateur moet een persoon kennis hebben van de werkomgeving op het relevante gebied van de luchtvaartbeveiliging en over vaardigheden op de volgende gebieden beschikken:

a) kwaliteitscontrole, en

b) de beveiligingsgebieden die moeten worden gevalideerd of waarop toezicht moet worden gehouden.

▼B

11.5.7. De bevoegde autoriteit verstrekt ofwel zelf opleiding voor instructeurs en onafhankelijke validateurs of keurt een lijst van geschikte cursussen voor beveiligingsopleiding goed en houdt deze bij. De bevoegde autoriteit zorgt ervoor dat instructeurs en onafhankelijke validateurs regelmatig opleiding krijgen en informatie ontvangen over ontwikkelingen op de relevante gebieden.

11.5.8. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de opleiding die door een gekwalificeerde instructeur wordt verstrekt tot de relevante vaardigheden leidt, trekt zij de goedkeuring van de desbetreffende cursus in, schorst zij de opleider of schrapt zij hem van de lijst van gekwalificeerde instructeurs.

11.6. WEDERZIJDSE ERKENNING VAN OPLEIDINGEN

Alle vaardigheden die in een lidstaat door een persoon worden verworven om te voldoen aan de eisen krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbesluiten daarvan, worden in aanmerking genomen in de andere lidstaten.

12. **BEVEILIGINGSAPPARATUUR**

12.0. ALGEMENE BEPALINGEN

12.0.1. De autoriteit, exploitant of entiteit die apparatuur gebruikt voor de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvoor hij/zij verantwoordelijk is overeenkomstig het in artikel 10 van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, neemt redelijke maatregelen om te garanderen dat deze apparatuur voldoet aan de in dit hoofdstuk uiteengezette normen.

De overeenkomstig Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom [1] gerubriceerde informatie wordt door de bevoegde autoriteit op „need to know”-basis ter beschikking van fabrikanten gesteld.

12.0.2. Alle beveiligingsapparatuur moet aan routinetests worden onderworpen.

12.1. METAALDETECTIEPOORTEN (WTMD)

12.1.1. **Algemene beginselen**

12.1.1.1. Metaaldetectiepoorten moeten in staat zijn om minstens bepaalde metalen voorwerpen, zowel afzonderlijk als in combinatie, te detecteren, waarbij een alarmsignaal dient te worden gegeven.

12.1.1.2. De detectie door een metaaldetectiepoort moet onafhankelijk zijn van de positie en oriëntatie van het metalen voorwerp.

12.1.1.3. Metaaldetectiepoorten moeten stevig zijn bevestigd aan een solide basis.

12.1.1.4. Metaaldetectiepoorten moeten een visuele indicator hebben die aangeeft of de apparatuur in werking is.

12.1.1.5. Het instrument voor het wijzigen van de detectie-instellingen van een metaaldetectiepoort moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.1.1.6. Metaaldetectiepoorten moeten een visueel en een auditief alarmsignaal geven als metalen voorwerpen worden gedetecteerd, zoals bepaald in punt 12.1.1.1. Beide types alarmsignalen moeten op een afstand van twee meter kunnen worden waargenomen.

12.1.1.7. Het visuele alarmsignaal moet een aanduiding geven van de sterkte van het door de metaaldetectiepoort gedetecteerde signaal.

12.1.1.8. Metaaldetectiepoorten moeten zodanig geplaatst zijn dat ze niet worden beïnvloed door interferentiebronnen.

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

▼M10

12.1.2. **Normen voor metaaldetectiepoorten**

12.1.2.1. Er zijn twee normen voor metaaldetectiepoorten. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

12.1.2.2. Alle metaaldetectiepoorten die uitsluitend worden gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken van personen die geen passagier zijn, moeten voldoen aan norm 1.

12.1.2.3. Alle metaaldetectiepoorten die worden gebruikt voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoeken passagiers, moeten voldoen aan norm 2.

▼B

12.1.3. **Aanvullende eisen voor metaaldetectiepoorten**

Alle metaaldetectiepoorten waarvoor na 5 januari 2007 een installatiecontract is gesloten, moeten:

a) een auditief en/of visueel signaal geven bij een bepaald percentage personen die door de metaaldetectiepoort lopen en die geen alarm overeenkomstig punt 12.1.1.1 hebben veroorzaakt. Het percentage moet kunnen worden ingesteld, en

b) het aantal aan een beveiligingsonderzoek onderworpen personen tellen, met uitzondering van de personen die in omgekeerde richting door de metaaldetectiepoort lopen, en

c) het aantal alarmsignalen tellen, en

d) het aantal alarmsignalen berekenen als een percentage van het aantal aan een beveiligingsonderzoek onderworpen personen.

12.2. DRAAGBARE METAALDETECTIEAPPARATUUR (HHMD)

12.2.1. Draagbare metaaldetectieapparatuur moet zowel ferro-metalen als non-ferrometalen kunnen detecteren. Detectie en identificatie van de plaats van een metalen voorwerp zal geschieden middels een alarmsignaal.

12.2.2. De bediening van de gevoeligheidinstellingen van draagbare metaaldetectieapparatuur moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.2.3. Wanneer de draagbare metaaldetectieapparatuur een metalen voorwerp detecteert, wordt een auditief alarmsignaal in werking gesteld. Het alarmsignaal moet op een afstand van 1 m kunnen worden waargenomen.

12.2.4. De prestaties van de draagbare metaaldetectieapparatuur mogen niet worden beïnvloed door interferentiebronnen.

12.2.5. Draagbare metaaldetectieapparatuur moet een visuele indicator hebben die aangeeft of de apparatuur in werking is.

12.3. RÖNTGENAPPARATUUR

Röntgenapparatuur moet beantwoorden aan de gedetailleerde eisen van een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

12.4. EXPLOSIEVENDETECTIESYSTEMEN (EDS)

12.4.1. **Algemene beginselen**

12.4.1.1. Explosievendetectiesystemen moeten in staat zijn om gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden explosieven in bagage of andere zendingen te detecteren en daarbij een alarmsignaal te geven.

▼B

12.4.1.2. De vorm, positie of oriëntatie van de explosieven mogen geen invloed hebben op de detectie.

12.4.1.3. Een explosievendetectiesysteem moet in de volgende gevallen een alarmsignaal geven:

— als het explosieven detecteert, en

— als het de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhindert dat explosieven worden gedetecteerd, en

— als de inhoud van een stuk bagage of een zending een te hoge densiteit heeft om te worden geanalyseerd.

▼M7

12.4.2. **Normen voor EDS**

12.4.2.1. Er zijn drie normen voor EDS. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

12.4.2.2. Alle EDS moeten aan norm 1 voldoen.

12.4.2.3. Norm 1 verstrijkt op 1 september 2012.

12.4.2.4. De bevoegde autoriteit mag toestemming geven om EDS van norm 1, die geïnstalleerd zijn tussen 1 januari 2003 en 1 september 2006, te blijven gebruiken tot uiterlijk 1 januari 2014.

12.4.2.5. Alle EDS die sinds 1 januari 2007 zijn geïnstalleerd, moeten voldoen aan norm 2, tenzij vóór 19 oktober 2006 een contract was gesloten om EDS van norm 1 te installeren.

12.4.2.6. Alle EDS moeten uiterlijk op 1 september 2012 aan norm 2 voldoen, tenzij punt 12.4.2.4 van toepassing is.

12.4.2.7. Norm 2 verstrijkt op 1 september 2020.

12.4.2.8. De bevoegde autoriteit mag toestemming geven om EDS van norm 2, die geïnstalleerd zijn tussen 1 januari 2011 en 1 september 2014, te blijven gebruiken tot uiterlijk 1 september 2022.

12.4.2.9. Als de bevoegde autoriteit toestaat dat EDS van norm 2 verder mag worden gebruikt na 1 september 2020, stelt zij de Commissie daarvan in kennis.

12.4.2.10. Alle EDS die vanaf 1 september 2014 worden geïnstalleerd, moeten voldoen aan norm 3.

12.4.2.11. Alle EDS moeten uiterlijk op 1 september 2020 aan norm 3 voldoen, tenzij punt 12.4.2.8 van toepassing is.

▼B

12.4.3. **Beeldkwaliteitsvereisten voor EDS**

De beeldkwaliteit van EDS moet beantwoorden aan de in een afzonderlijke beschikking van de Commissie vastgestelde gedetailleerde eisen.

12.5. BEELDPROJECTIE VAN DREIGINGSVOORWERPEN (THREAT IMAGE PROJECTION, TIP)

12.5.1. **Algemene beginselen**

12.5.1.1. TIP moet in staat zijn virtuele beelden van dreigingsvoorwerpen te projecteren op het röntgenbeeld van aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stukken bagage of andere zendingen.

De virtuele beelden worden niet altijd op dezelfde plaats geprojecteerd, maar worden evenwichtig verspreid over het röntgenbeeld van de aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stukken bagage of zendingen.

Het moet mogelijk zijn het percentage te projecteren virtuele beelden in te stellen.

▼B

12.5.1.2. TIP mag de prestaties en de normale werking van röntgenapparatuur niet verstoren.

De screener krijgt geen indicatie dat een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp zal worden geprojecteerd of is geprojecteerd tot een bericht wordt weergegeven overeenkomstig punt 12.5.2.2.

12.5.1.3. De bediening van TIP moet beveiligd zijn en alleen toegankelijk zijn voor geautoriseerde personen.

12.5.2. **Samenstelling van TIP**

12.5.2.1. TIP beschikt ten minste over:

a) een bibliotheek van virtuele beelden van dreigingsvoorwerpen;

b) een middel om berichten te presenteren en om berichten te verwijderen, en

c) een middel voor het registreren en weergeven van de resultaten van de antwoorden van individuele screeners.

12.5.2.2. TIP geeft een bericht aan de screener:

a) wanneer de screener heeft gereageerd en een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp werd geprojecteerd;

b) wanneer de screener niet heeft gereageerd en een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp werd geprojecteerd;

c) wanneer de screener heeft gereageerd en geen virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp werd geprojecteerd, en

d) wanneer een poging om een virtueel beeld van een dreigingsvoorwerp te projecteren, is mislukt en dit zichtbaar was voor de screener.

Het bericht wordt zodanig gepresenteerd dat het zicht op het beeld van het desbetreffende stuk bagage of de desbetreffende zending niet wordt belemmerd.

Het bericht blijft zichtbaar tot het door de screener wordt verwijderd. In gevallen a) en b) wordt het bericht samen met het virtuele beeld van het dreigingsvoorwerp gepresenteerd.

12.5.2.3. Een screener kan alleen met een unieke identificatiecode toegang krijgen tot geïnstalleerde en geactiveerde TIP-apparatuur.

12.5.2.4. TIP moet de resultaten van de reacties van individuele screeners minstens twaalf maanden kunnen opslaan in een formaat dat het opstellen van verslagen mogelijk maakt.

12.5.2.5. Met betrekking tot de samenstelling van TIP zijn eveneens aanvullende eisen vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼B

12.6. APPARATUUR VOOR DETECTIE VAN EXPLOSIEVENSPOREN (ETD)

Met apparatuur voor detectie van explosievensporen moeten partikels op of dampen van gecontamineerde oppervlakken of van de inhoud van stukken bagage of zendingen kunnen worden verzameld en geanalyseerd, en moet de aanwezigheid van explosievensporen met een alarmsignaal kunnen worden aangegeven.

12.7. APPARATUUR VOOR HET SCREENEN VAN VLOEISTOFFEN, SPUITBUSSEN EN GELS

12.7.1. **Algemene beginselen**

12.7.1.1. Met de in punt 4.1.3.1 opgesomde apparatuur voor het screenen van vloeistoffen, spuitbussen en gels moet het mogelijk zijn bepaalde en hogere hoeveelheden risicomaterialen in vloeistoffen, spuitbussen en gels te detecteren en daarbij een alarmsignaal te geven.

12.7.1.2. De vorm en het materiaal van de verpakking van de vloeistof of gel mag geen invloed hebben op de detectie.

12.7.1.3. De wijze waarop de apparatuur wordt gebruikt, moet garanderen dat de verpakking zodanig geplaatst en georiënteerd is dat de detectiecapaciteiten volledig worden benut.

12.7.1.4. De apparatuur moet in de volgende gevallen een alarmsignaal geven:

a) als hij risicomaterialen detecteert;

b) als hij de aanwezigheid detecteert van een voorwerp dat verhindert dat risicomaterialen worden gedetecteerd;

c) als hij niet kan beoordelen of de spuitbus, vloeistof of gel al dan niet onschadelijk is, en

d) als de inhoud van het aan een beveiligingsonderzoek onderworpen stuk bagage een te hoge densiteit heeft om te worden geanalyseerd.

12.7.2. **Normen die van toepassing zijn op apparatuur voor het aan een beveiligingsonderzoek onderwerpen van spuitbussen, vloeistoffen en gels**

12.7.2.1. Er zijn twee normen van toepassing de apparatuur voor het aan een beveiligingsonderzoek onderwerpen van spuitbussen, vloeistoffen en gels. Gedetailleerde eisen met betrekking tot deze normen zijn vastgesteld in een afzonderlijke beschikking van de Commissie.

▼M9

12.7.2.2. Alle apparatuur voor het screenen van spuitbussen, vloeistoffen en gels moet voldoen aan norm 1.

Norm 1 verstrijkt op 29 april 2016.

▼B

12.7.2.3. Norm 2 is van toepassing op alle apparatuur voor het aan een beveiligingsonderzoek onderwerpen van spuitbussen, vloeistoffen en gels die vanaf 29 april 2014 wordt geïnstalleerd.

Alle apparatuur voor het aan een beveiligingsonderzoek onderwerpen van spuitbussen, vloeistoffen en gels moet uiterlijk op 29 april 2016 voldoen aan norm 2.

12.7.3. **Goedkeuring van apparatuur voor het aan een beveiligingsonderzoek onderwerpen van LAG's**

Wanneer de bevoegde autoriteit van een lidstaat bevestigt dat apparatuur voldoet aan de eisen van een afzonderlijke beschikking van de Commissie, erkennen ook de andere lidstaten dat de apparatuur aan die eisen voldoet. De lidstaten dienen bij de Commissie de naam en, op verzoek, andere relevante bijzonderheden in van de organen die zijn aangewezen om apparatuur goed te keuren. De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van deze organen.

▼B

12.8. BEVEILIGINGSONDERZOEKMETHODEN AAN DE HAND VAN NIEUWE TECHNOLOGIEËN

12.8.1. Een lidstaat mag toestemming verlenen voor een beveiligingsonderzoekmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van andere dan de in deze verordening vastgestelde technologieën, voor zover:

a) ze wordt gebruikt voor het evalueren van een nieuwe beveiligingsonderzoekmethode, en

b) ze geen negatieve invloed heeft op het algemene beveiligingsniveau, en

c) alle betrokkenen, inclusief de passagiers, worden ervan op de hoogte gebracht dat een test wordt uitgevoerd.

12.8.2. Als een lidstaat voornemens is toestemming te verlenen voor een nieuwe beveiligingsonderzoekmethode stelt hij minstens vier maanden vóór de geplande toepassing de Commissie en de overige lidstaten hiervan schriftelijk in kennis, waarbij hij aangeeft hoe hij zal garanderen dat de toepassing van de nieuwe methode aan de vereiste van punt 12.8.1, onder b), zal beantwoorden. De kennisgeving moet ook gedetailleerde informatie bevatten over de plaats(en) waar de beveiligingsonderzoekmethode zal worden toegepast en over de geplande duur van de evaluatieperiode.

12.8.3. Als de lidstaat een positief antwoord ontvangt van de Commissie of als hij binnen drie maanden na de schriftelijke kennisgeving geen antwoord heeft ontvangen, mag hij toestemming geven voor de toepassing van de beveiligingsonderzoekmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe technologieën.

Als de Commissie niet overtuigd is dat de voorgestelde beveiligingsonderzoekmethode voldoende garandeert dat het algemene luchtvaartbeveiligingsniveau in de Gemeenschap in stand wordt gehouden, stelt de Commissie de lidstaat daarvan schriftelijk in kennis binnen drie maanden na ontvangst van de in punt 12.8.2 vermelde kennisgeving en legt zij uit waarom zij niet overtuigd is. In dat geval dient de betrokken lidstaat de Commissie eerst te overtuigen alvorens met de beveiligingsonderzoekmethode mag worden gestart.

12.8.4. De evaluatieperiode voor elke beveiligingsonderzoekmethode waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe technologieën, bedraagt hoogstens 18 maanden. De Commissie kan deze evaluatieperiode met hoogstens twaalf maanden verlengen op voorwaarde dat de lidstaat dit naar behoren kan motiveren.

12.8.5. Tijdens de evaluatieperiode dient de bevoegde autoriteit in de betrokken lidstaat minstens om de zes maanden een verslag over de voortgang van de evaluatie bij de Commissie in. De Commissie stelt de overige lidstaten in kennis van de inhoud van deze voortgangsverslagen. Indien geen voortgangsverslagen worden ingediend, kan de Commissie de lidstaat verzoeken de test op te schorten.

12.8.6. Als de Commissie er op basis van een verslag niet van overtuigd is dat de geteste beveiligingsonderzoekmethode voldoende garandeert dat het algemene luchtvaartbeveiligingsniveau in de Gemeenschap in stand wordt gehouden, stelt zij de lidstaat ervan in kennis dat de test moet worden opgeschort tot dergelijke garanties kunnen worden gegeven.

12.8.7. De evaluatieperiode mag in geen geval langer duren dan 30 maanden.

▼M3

12.9. EXPLOSIEVENSPEURHONDEN

12.9.1. **Algemene beginselen**

12.9.1.1. Een explosievenspeurhond (Explosive Detection Dog, EDD) moet in staat zijn gespecificeerde en hogere individuele hoeveelheden explosieven te detecteren en te signaleren.

▼M3

12.9.1.2. De vorm, positie of oriëntatie van de explosieven mogen geen invloed hebben op de detectie.

12.9.1.3. Wanneer een explosievenspeurhond de in aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie vermelde explosieven detecteert, moet hij een alarmsignaal geven in de vorm van een passieve reactie.

12.9.1.4. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider mogen voor beveiligingsonderzoeken worden ingezet als ze beiden onafhankelijk en als team zijn goedgekeurd.

12.9.1.5. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider moeten eerst een basisopleiding en daarna periodieke opleidingen volgen om te garanderen dat ze de vereiste bekwaamheden verwerven en behouden en, indien nodig, nieuwe bekwaamheden verwerven.

12.9.1.6. Om te worden goedgekeurd moet een EDD-team, bestaande uit een explosievenspeurhond en (een) begeleider(s), met succes een opleiding hebben gevolgd.

12.9.1.7. Een EDD-team wordt goedgekeurd door of namens de bevoegde autoriteit, overeenkomstig aanhangsels 12-E en 12-F van een afzonderlijk besluit van de Commissie.

12.9.1.8. Na goedkeuring door de bevoegde autoriteit mag een EDD-team beveiligingsonderzoeken uitvoeren op basis van de „free running”- of de „remote explosive scent tracing”-methode

12.9.2. **Normen voor explosievenspeurhonden**

12.9.2.1. De prestatievereisten voor explosievenspeurhonden zijn vastgelegd in Aanhangsel 12-D bij een afzonderlijk besluit van de Commissie.

12.9.2.2. Een EDD-team dat wordt ingezet voor beveiligingsonderzoeken van personen, handbagage, voorwerpen die door andere personen dan passagiers worden meegenomen, voertuigen, luchtvaartuigen, vluchtbenodigdheden, luchthavenbenodigdheden en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones moet voldoen aan **norm 1**.

12.9.2.3. Een EDD-team dat wordt ingezet voor beveiligingsonderzoeken van ruimbagage, post van luchtvaartmaatschappijen, materiaal van luchtvaartmaatschappijen, vracht en post moet voldoen aan **norm 2**.

12.9.2.4. Een EDD-team dat is goedgekeurd om explosieven te detecteren op basis van de „remote explosive scent tracing”-methode mag alleen worden ingezet voor beveiligingsonderzoeken van vracht, maar niet voor andere domeinen die onder **norm 2** vallen.

12.9.2.5. Een explosievenspeurhond die wordt ingezet om explosieven op te speuren, wordt uitgerust met passende voorzieningen die de unieke identificatie van de explosievenspeurhond mogelijk maken.

12.9.2.6. Wanneer een hond naar explosieven speurt, moet hij altijd worden begeleid door de begeleider die goedgekeurd is om met de explosievenspeurhond te werken.

12.9.2.7. Een explosievenspeurhond die is goedgekeurd om volgens de „free running”-methode te werken, mag slechts één begeleider hebben. Een begeleider kan worden goedgekeurd voor het begeleiden van hoogstens twee explosievenspeurhonden.

12.9.2.8. Een explosievenspeurhond die is goedgekeurd om volgens de „explosive scent tracing”-methode te werken, mag door hoogstens twee begeleiders worden begeleid.

12.9.3. **Opleidingsvereisten**

Algemene opleidingseisen

12.9.3.1. De opleiding van een EDD-team omvat een theoretische en een praktische opleiding en een training op de werkvloer.

▼**M3**

12.9.3.2. De inhoud van de cursussen wordt door de bevoegde autoriteit gespecificeerd of goedgekeurd.

12.9.3.3. De opleiding wordt georganiseerd door of namens de bevoegde autoriteit en wordt gegeven door instructeurs die gekwalificeerd zijn overeenkomstig punt 11.5 van de bijlage bij Verordening 185/2010.

12.9.3.4. Honden die voor het opspeuren van explosieven worden opgeleid, mogen alleen met dat doel worden ingezet.

12.9.3.5. Tijdens de opleiding worden hulpmiddelen gebruikt die explosieven voorstellen.

12.9.3.6. De opleiding wordt verstrekt aan alle personen die de opleidingshulpmiddelen gebruiken teneinde contaminatie te voorkomen.

Basisopleiding voor EDD-teams

12.9.3.7. Een EDD-team volgt een basisopleiding die gebaseerd is op de in punt 12.9.3 van een afzonderlijk besluit van de Commissie vastgestelde criteria.

12.9.3.8. De basisopleiding van een EDD-team omvat een praktische opleiding in de toekomstige werkomgeving.

Periodieke opleiding voor EDD-teams

12.9.3.9. Een explosievenspeurhond en zijn begeleider dienen, individueel en als team, periodieke opleidingen te volgen.

12.9.3.10. Periodieke opleiding moet zorgen voor de instandhouding van de bekwaamheden die tijdens de basisopleiding moeten worden verworven en van de bekwaamheden welke overeenkomstig ontwikkelingen op beveiligingsgebied worden verworven.

12.9.3.11. De periodieke opleiding van een EDD-team moet minstens om de zes weken plaatsvinden. Tijdens elke periode van zes weken moet minstens vier uur periodieke opleiding worden gevolgd.

12.9.3.12. Punt 11 is niet van toepassing wanneer een explosievenspeurhond minstens wekelijks een opleiding krijgt om alle in Aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie vermelde materialen te leren herkennen.

Opleidingsdossiers voor EDD-teams

12.9.3.13. Voor zowel de explosievenspeurhond als zijn begeleider wordt tijdens minstens de duur van de arbeidsovereenkomst een dossier van de basis- en periodieke opleiding bijgehouden en op verzoek ter beschikking van de bevoegde autoriteit gesteld.

Operationele opleiding voor EDD-teams

12.9.3.14. Wanneer bij de beveiligingsonderzoeken explosievenspeurhonden worden ingezet, moeten deze honden een operationele opleiding krijgen om te garanderen dat ze aan de prestatievereisten van Aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie voldoen.

12.9.3.15. De operationele opleiding vindt plaats op continue willekeurige basis tijdens de periode dat de explosievenspeurhond wordt ingezet; tijdens deze opleiding worden de detectieprestaties van de explosievenspeurhond gemeten aan de hand van goedgekeurde opleidingshulpmiddelen.

12.9.4. **Goedkeuringsprocedures**

12.9.4.1. De goedkeuringsprocedure moet garanderen dat de volgende bekwaamheden worden gemeten:

a) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond om te voldoen aan de in Aanhangsel 12-D van een afzonderlijk besluit van de Commissie vastgestelde detectieprestaties;

▼M3

b) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond om een passieve indicatie te geven van de aanwezigheid van explosieven;

c) de bekwaamheid van de explosievenspeurhond en zijn begeleider(s) om effectief als team te werken; en

d) de bekwaamheid van de begeleider om de explosievenspeurhond correct te leiden, zijn reacties op de aanwezigheid van explosieven te interpreteren en er op passende wijze op te reageren.

12.9.4.2. Tijdens de goedkeuringsprocedure worden alle werkdomeinen waarop het EDD-team actief zal zijn, gesimuleerd.

12.9.4.3. Het EDD-team moet met succes de opleiding voltooien op elk domein waarvoor goedkeuring wordt gevraagd.

12.9.4.4. De goedkeuringsprocedures worden uitgevoerd overeenkomstig de Aanhangsels 12-E en 12-F van een afzonderlijk besluit van de Commissie.

12.9.4.5. Elke goedkeuring is hoogstens twaalf maanden geldig.

12.9.5. **Kwaliteitscontrole**

12.9.5.1. De kwaliteitscontrolemaatregelen van Aanhangsel 12-G van een afzonderlijk besluit van de Commissie worden toegepast op het EDD-team.

12.9.6. **Methodologie van het beveiligingsonderzoek**

Nadere gedetailleerde eisen zijn vastgesteld in een afzonderlijk besluit van de Commissie.

▼M8

12.11. BEVEILIGINGSSCANNERS

12.11.1. **Algemene beginselen**

Een beveiligingsscanner is een systeem voor het beveiligingsonderzoek van personen waarmee, afzonderlijk van de menselijke huid, metalen en niet-metalen voorwerpen kunnen worden gedetecteerd die op het lichaam of in de kleding worden gedragen.

Een beveiligingsscanner waarbij de beelden door een menselijke operator worden geanalyseerd, kan bestaan uit een detectiesysteem dat een beeld van het menselijk lichaam creëert dat door die persoon wordt geanalyseerd om na te gaan of de onderzochte persoon, afzonderlijk van de menselijke huid, geen metalen of niet-metalen voorwerpen op zijn lichaam draagt. Wanneer de operator die de beelden analyseert een dergelijk voorwerp waarneemt, deelt hij de locatie daarvan mee aan de screener met het oog op verder onderzoek. In dit geval moet de operator die de beelden analyseert, worden beschouwd als een integraal onderdeel van het detectiesysteem.

Een beveiligingsscanner met automatische dreigingsdetectie kan een systeem zijn waarmee, afzonderlijk van de menselijke huid, metalen en niet-metalen voorwerpen die op het lichaam of in de kleding worden gedragen, automatisch worden gedetecteerd. Wanneer het systeem een dergelijke voorwerp waarneemt, wordt de locatie daarvan op een schematische weergave aan de screener getoond

Voor beveiligingsonderzoeken van passagiers dienen beveiligingsscanners aan de volgende normen te voldoen:

a) beveiligingsscanners detecteren en waarschuwen middels een alarm voor de aanwezigheid van minstens individuele of een combinatie van gespecificeerde metalen en niet-metalen voorwerpen, met inbegrip van explosieven;

b) de detectie wordt niet beïnvloed door de positie en richting van het voorwerp;

▼M8

c) het systeem moet zijn uitgerust met een visuele indicator die aangeeft of de apparatuur in werking is;

d) beveiligingsscanners moeten zodanig geplaatst zijn dat hun prestaties niet worden beïnvloed door interferentiebronnen;

e) de correcte werking van beveiligingsscanners moet dagelijks worden getest;

f) de beveiligingsscanner wordt gebruikt overeenkomstig de door de fabrikant meegedeelde bedieningsinstructies.

Beveiligingsscanners voor beveiligingsonderzoeken van passagiers worden ingevoerd en gebruikt overeenkomstig Aanbeveling 1999/519/EG van de Raad van 12 juli 1999 betreffende de beperking van blootstelling van de bevolking aan elektromagnetische velden (van 0 Hz - 300 GHz) ([1]) en Richtlijn 2004/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysische agentia (elektromagnetische velden) (18e bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid l, van Richtlijn 89/391/EEG ([2])).

12.11.2. **Normen voor beveiligingsscanners**

De prestatievereisten voor beveiligingsscanners zijn vastgelegd in aanhangsel 12-K, dat als „CONFIDENTIEL EU" is gerubriceerd en dient te worden behandeld overeenkomstig Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom.

Alle beveiligingsscanners moeten met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening voldoen aan de norm die is gedefinieerd in aanhangsel 12-K.

12.11.2.1. Alle beveiligingsscanners dienen te voldoen aan norm 1.

Norm 1 verstrijkt op 1 januari 2022.

12.11.2.2. Norm 2 geldt voor beveiligingsscanners die vanaf 1 januari 2019 worden geïnstalleerd.

▼B

AANHANGSEL 12-A

In een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake prestatievereisten voor WTMD vastgesteld.

AANHANGSEL 12-B

In een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake prestatievereisten voor EDS vastgesteld.

AANHANGSEL 12-C

In een afzonderlijke beschikking van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake prestatievereisten voor apparatuur voor het screenen van vloeistoffen, spuitbussen en gels (LAG's) vastgesteld.

▼M8

AANHANGSEL 12-K

In een afzonderlijk besluit van de Commissie zijn gedetailleerde bepalingen inzake veiligheidsprestatievereisten voor beveiligingsscanners vastgesteld.

([1]) PB L 199 van 30.7.1999, blz. 59.
([2]) PB L 159 van 30.4.2004, blz. 1.