EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

JAARVERSLAG 2023 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING (EG) Nr. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

1. INLEIDING

Overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EG) nr. 300/2008[1] moet de Commissie elk jaar bij het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten een verslag indienen waarin zij hen informeert over de toepassing van deze verordening en het effect ervan op de verbetering van de luchtvaartbeveiliging.

In 2020 zijn de diensten van de Commissie van start gegaan met een inventarisatie van mogelijke volgende stappen voor het luchtvaartbeveiligingssysteem van de EU[2]. Als gevolg daarvan publiceerden de diensten van de Commissie in februari 2023 het werkdocument van de diensten van de Commissie (SWD) "Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking", waarin de verwezenlijkingen van het AVSEC-systeem van de EU werden bevestigd, werd gewezen op een aantal openstaande kwesties en de onderliggende oorzaken ervan, en mogelijke corrigerende opties werden geïdentificeerd, samen met — indien mogelijk — de waarschijnlijke gevolgen ervan. In het werkdocument van de diensten van de Commissie werden suggesties gedaan voor een nieuwe, ambitieuzere basis voor intra-EU-beveiligingsonderzoeken van passagiers en bagage, die verenigbaar is met "one-stop security", en voor een verbeterd regelgevingsproces en een versterkte ontwikkeling en acceptatie van innovatie.

In 2023 heeft de Commissie het systeem voor de beveiliging van de luchtvaart verder versterkt en heeft zij verschillende acties ondernomen die in het werkdocument van de diensten van de Commissie als cruciaal zijn bestempeld. Door middel van tijdelijke maatregelen voor beveiligingspersoneel heeft zij actie ondernomen om de capaciteitsschaarste op luchthavens in de EU aan te pakken in het zomerseizoen van 2023, toen het luchtverkeer weer op gang kwam na COVID-19 maar de luchtvaartsector te kampen had met een tekort aan arbeidskrachten.

In de loop van 2023 heeft de stuurgroep luchtvaartbeveiligingsstrategie, ondersteund door raadplegingswerkstromen, samengewerkt om gevolg te geven aan de suggesties in het werkdocument van de diensten van de Commissie.

2. ACTUELE EN VERWACHTE DREIGINGEN

De Commissie heeft, samen met de betrokken agentschappen, permanent overleg gepleegd met de lidstaten en andere belanghebbenden over, en regelmatig toezicht gehouden op, opkomende veiligheidsdreigingen voor de luchtvaart, met inbegrip van

---

[1] 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 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

[2] Een aantal leden van de Adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging (SAGAS), die is opgericht op grond van artikel 17 van Verordening (EG) nr. 300/2008, hebben zich bereid verklaard aan het raadplegingsproces deel te nemen.

hybride bedreigingen, om de kennis en capaciteit op te bouwen om op die dreigingen te reageren en het risico doeltreffend te beheren. In het eerste kwartaal van 2023 is samen met de lidstaten een uitgebreide risicobeoordeling afgerond om het dreigings- en risiconiveau voor de burgerluchtvaart te beoordelen. Deze oefening vond plaats in het kader van de inspanningen voor een versterkt en veerkrachtiger luchtvaartbeveiligingsbeleid, zoals vermeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie.

2.1 Terrorisme en hybride dreigingen

Wereldwijd bleef de dreiging van terrorisme in 2023 ongewijzigd. Terroristen zijn actief over grenzen heen en gebruiken nieuwe technologieën en werkwijzen. Het online verspreiden van propaganda en het potentieel daarvan voor radicalisering blijft een belangrijk punt van zorg; terroristen buiten sociaal isolement en het gebrek aan een solide ondersteuningssysteem uit om nieuwe aanhangers aan te trekken. In een omgeving die gedecentraliseerder en volatieler is, leggen geïsoleerde terroristische en gewelddadige extremisten onderling contacten en inspireren zij elkaar, zonder dat zij noodzakelijk tot een bepaalde ideologie of groep behoren.

Aangezien de luchtvaart een prominent doelwit is, zullen de dreigingen en uitdagingen voor de burgerluchtvaart naar verwachting blijven evolueren en zal de werkwijze van terroristen steeds gevarieerder worden. Dreigingen van binnenuit en terrorisme van eigen bodem blijven een bijzonder aandachtspunt. Conflictgebieden zullen terroristen een omgeving blijven bieden waarin zij meer geavanceerde militaire uitrusting kunnen aanschaffen.

2.2 Cyberbeveiliging

In de context van de toenemende afhankelijkheid van de luchtvaart van informatietechnologie en digitale operationele systemen wordt cyberbeveiliging steeds belangrijker. Cyberaanvallen tegen de vervoerssector kunnen rampzalige gevolgen hebben en tot een aanzienlijke economische ontwrichting leiden. In 2023 werden meer dan 6000 cyberaanvallen gemeld die gevolgen hadden voor verschillende belanghebbenden in de luchtvaart. De voorkeursmethoden voor cyberaanvallen waren frauduleuze websites, phishing en malware (met inbegrip van ransomware), en de belangrijkste doelwitten waren luchtruimgebruikers, luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten en hun toeleveringsketen[3]. Het bestaande kader voor de beveiliging van de luchtvaart is in 2023 geactualiseerd na de NIS 2-richtlijn[4]. Er vonden vergaderingen plaats met nationale autoriteiten met als doel te zorgen voor maximale consistentie bij de toepassing en handhaving van horizontale en sectorale cyberregels,

---

3 Verslag van Eurocontrol/EATM-CERT 2024 over cyberveiligheid in de luchtvaart.

4 Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 en Richtlijn (EU) 2018/1972 en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 80).

teneinde de vervoerssector en de bijbehorende infrastructuur veerkrachtiger te maken, met inbegrip van de middelen om cyberdreigingen aan te pakken. Er zijn een aantal specifieke uitdagingen op het gebied van cyberbeveiliging, zoals de veelheid aan actoren (naast terroristische groeperingen) en motieven.

3. RISICOBEOORDELING

3.1 Drones

Het onrechtmatige gebruik van onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS), beter bekend als drones, kan luchthavenactiviteiten verstoren en kan luchtvaartuigen en hun inzittenden in gevaar brengen[5]. In dit verband hebben de diensten van de Commissie, op basis van de onlangs vastgestelde strategie van de Commissie om potentiële dreigingen van drones tegen te gaan[6], een beoordeling van de luchtvaartbeveiligingsrisico's van drones uitgevoerd om mogelijke extra kwetsbaarheden van luchthavens in kaart te brengen waarvoor regelgevingsoplossingen nodig zouden kunnen zijn. De risicobeoordeling is in het laatste kwartaal van 2023 van start gegaan en moet in het eerste kwartaal van 2024 worden afgerond.

3.2 Conflictgebieden

In het kader van het EU-waarschuwingssysteem voor conflictgebieden vonden in 2023 regelmatig op kwartaalbasis gemeenschappelijke risicobeoordelingen plaats onder leiding van de geïntegreerde risicobeoordelingsgroep van de EU op het gebied van luchtvaartbeveiliging, met deelname van onder meer de EU-lidstaten, het Inlichtingen- en situatiecentrum van de EU (EU INTCEN), de Europese Dienst voor extern optreden (EDEO) en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Het doel hiervan is tijdig informatie uit te wisselen over de beoordeling van risico's voor de EU-burgerluchtvaart die ontstaan in conflictgebieden, zodat tijdig steun kan worden geboden voor risicobeperkende maatregelen. In dringende gevallen worden buitengewone vergaderingen georganiseerd. De groep heeft vier driemaandelijkse vergaderingen gehouden in 2023 en drie dringende ad-hocvergaderingen, met name over het conflict tussen Hamas en Israël en de gevolgen daarvan voor de burgerluchtvaart in de EU. Dit heeft geleid tot de publicatie van een nieuw informatiebulletin voor conflictgebieden (CZIB), de intrekking van twee CZIB's en de verlenging van 11 bestaande CZIB's[7].

Het geïntegreerde proces voor de beoordeling van risico's voor de EU-luchtvaartbeveiliging zorgt ook voor risicobeoordelingscapaciteit en ondersteunt het

---

5 Volgens de jaarlijkse veiligheidsevaluatie van het EASA uit 2022 is het aantal voorvallen met drones in 2021 gedaald (meest recente beschikbare cijfers).

6 Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over de bestrijding van mogelijke dreigingen van drones, COM(2023) 659 final.

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs

besluitvormingsproces (risicobeperking) op het gebied van luchtvrachtbeveiliging en luchtvaartbeveiligingsnormen.

4. WETGEVINGSKADER EN AANVULLENDE INSTRUMENTEN

4.1 Wetgevingskader

De burgerluchtvaart blijft een aantrekkelijk doelwit voor vijandige actoren. Om het hoofd te bieden aan deze bedreiging moeten evenredige en risicogebaseerde beschermingsmaatregelen worden toegepast. De Commissie en de lidstaten passen de risicobeperkende maatregelen voortdurend aan om een zo hoog mogelijk beveiligingsniveau te bereiken en tegelijk de nadelige effecten op de luchtvaartactiviteiten tot een minimum te beperken.

Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 is in maart 2023 gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/566[8]. Bij deze laatste uitvoeringsverordening zijn wijzigingen ingevoerd die noodzakelijk zijn geworden in het licht van de ontwikkeling van het dreigings- en risicobeeld en de recente technologische ontwikkelingen. Deze wijzigingen hebben betrekking op software voor de automatische detectie van verboden voorwerpen (APID), explosievendetectiesystemen (EDS) voor handbagage, apparatuur voor de detectie van explosievensporen (ETD), beveiligingsscanners, detectie van bepaalde chemische dreigingen en apparatuur voor de detectie van explosieve dampen (EVD) en daarmee verband houdende wijzigingen in het screeningproces.

4.2 EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen

De EU-gegevensbank[9] betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen is het enige juridische instrument dat moet worden geraadpleegd bij het aanvaarden van zendingen van een andere erkende agent of van een bekende afzender. Die gegevensbank bevat ook een lijst van goedgekeurde apparatuur voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, met de markering “EU-stempel”.

Eind 2023 waren ongeveer 40 000 erkende agenten, bekende afzenders, bekende leveranciers van luchthavenbenodigdheden, onafhankelijke validateurs, ACC3-luchtvaartmaatschappijen, erkende leveranciers, erkende agenten en bekende afzenders uit derde landen, beveiligingsapparatuur, luchthavens en gebruikers in de gegevensbank opgenomen. Het beschikbaarheidspercentage bedroeg 99,98 %, wat betekent dat de gegevensbank in 2023 minder dan 2 uur niet beschikbaar was.

---

8 Zie bijlage 2 voor meer informatie.

9 https://ksda.ec.europa.eu/

4.3 Aan het laden voorafgaande informatie over vracht (Pre-Loading Advance Cargo Information (PLACI))

Marktdeelnemers die verantwoordelijk zijn voor het door de lucht binnenbrengen van zendingen in het douanegebied van de Unie (als bestemming of als plaats van doorvoer) vanuit derde landen, moeten voorafgaande informatie over vracht elektronisch bij de EU-douane indienen. Deze gegevens worden met het oog op de beveiliging van de burgerluchtvaart geanalyseerd door de douaneautoriteiten van het eerste punt van binnenkomst in de EU, met behulp van het nieuwe invoercontrolesysteem van de douane (ICS2).

Het resultaat van de PLACI-risicoanalyse kan de uitvoering van specifieke risicobeperkende maatregelen voor de beveiliging van de luchtvaart vereisen, met inbegrip van de mogelijkheid van een DNL-instructie ("Do Not Load)"of -verwijzing. Deze moeten worden toegepast door marktdeelnemers die betrokken zijn bij de toeleveringsketen naar de EU alvorens de zending aan boord van een vlucht naar de EU wordt geladen.

De tweede fase van ICS2, waarbij deze eisen worden uitgebreid tot alle luchtvracht, is op 1 maart 2023 ten uitvoer gelegd. In 2023 waren er 202 539 068 PLACI-dossiers en geen DNL-verwijzingen.

5. INSPECTIES EN ANDERE ACTIVITEITEN OP HET GEBIED VAN TOEZICHT OP DE NALEVING

5.1 Algemeen

Verordening (EG) nr. 300/2008 heeft tot doel wederrechtelijke daden tegen de burgerluchtvaart te voorkomen teneinde personen en goederen te beschermen. Deze verordening vereist dat de lidstaten regelmatig toezicht houden op de naleving van de uitvoering van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging door luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten en snel tekortkomingen opsporen en verhelpen; de wetgever heeft aan de Commissie de rol toegekend om toezicht te houden op de effectieve tenuitvoerlegging van deze wettelijke verplichting door de EU/EER[10]-lidstaten.

Krachtens artikel 15 van Verordening (EG) nr. 300/2008 moet de Commissie inspecties uitvoeren en, in voorkomend geval, aanbevelingen doen om de beveiliging van de luchtvaart te verbeteren. Om deze toezichtsdoelstelling te verwezenlijken, omvat het toezichtsysteem van de Commissie de activiteiten van de lidstaten voor het opzetten, bijhouden en uitvoeren van een effectief nationaal programma voor de beveiliging van

[10] Europese Economische Ruimte: 27 EU-lidstaten, Noorwegen, IJsland en Zwitserland. De Toezichthoudende Autoriteit van de EVA is verantwoordelijk voor het uitvoeren van luchtvaartbeveiligingsinspecties in Noorwegen en IJsland. De Commissie voert luchtvaartbeveiligingsinspecties uit in Zwitserland op basis van een bilaterale overeenkomst.

de burgerluchtvaart en een effectief nationaal kwaliteitscontroleprogramma op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

Daartoe past de Commissie een tweelagig systeem voor toezicht op de naleving toe, bestaande uit haar eigen inspecties, aangevuld met een beoordeling van de jaarverslagen van de lidstaten over de nationale toezichtsactiviteiten.

Sinds 2010 is het tijdens de inspecties van de Commissie vastgestelde nalevingspercentage stabiel gebleven rond 80 %. Dit relatief stabiele cijfer betekent echter niet dat de lidstaten hun inspanningen niet hebben opgevoerd, aangezien de eisen op het gebied van luchtvaartbeveiliging in de loop der jaren ook aanzienlijk zijn toegenomen, met name op gebieden als de beveiliging van luchtvracht, beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen, spuitbussen en gels, of de uitrol en het gebruik van complexere en performantere technologie.

5.2 Frequentie en reikwijdte van de inspecties

De Commissie voert inspecties uit van de luchtvaartbeveiligingsinstanties van de lidstaten (de "bevoegde autoriteiten" als gedefinieerd in artikel 9 van Verordening (EG) nr. 300/2008), en van luchthavens, exploitanten en entiteiten die de luchtvaartbeveiligingsnormen toepassen.

Het aantal, de frequentie en het toepassingsgebied van deze inspecties zijn vastgesteld in de strategie van het directoraat-generaal voor Mobiliteit en vervoer (DG MOVE) voor toezicht op de tenuitvoerlegging van de luchtvaartbeveiligingsnormen van de EU. In deze strategie wordt rekening gehouden met het niveau van de luchtvaartactiviteit in elke lidstaat, een representatieve steekproef van het type luchthavenactiviteiten, de mate van naleving bij de tenuitvoerlegging van de regelgeving inzake luchtvaartbeveiliging, resultaten van eerdere inspecties van de Commissie, beveiligingsincidenten ("wederrechtelijke daden"), dreigingsniveaus en andere factoren en beoordelingen.

Om de Commissie passende garanties te bieden over het nalevingsniveau van de lidstaten, wordt gebruik gemaakt van een meerjarig monitoringprogramma. Om de twee jaar worden bewijzen verzameld over de toepassing van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan door elke lidstaat, aan de hand van ofwel een inspectie van de bevoegde autoriteit van de desbetreffende lidstaat, ofwel een inspectie van minstens één luchthaven in die lidstaat.

Om de vijf jaar worden bewijzen verzameld over de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging aan de hand van een selectie van minstens 15 % van alle EU-luchthavens die onder Verordening (EG) nr. 300/2008 vallen, met inbegrip van de grootste luchthaven in termen van passagiersaantallen in elke lidstaat. De inspecties die de Commissie op geselecteerde luchthavens heeft uitgevoerd, geven een goed beeld van het algemene nalevingsniveau in elke lidstaat.

5.3 Procedures en methoden voor inspecties

In Verordening (EU) nr. 72/2010[11] van de Commissie zijn de procedures vastgesteld voor inspecties door de Commissie op het gebied van luchtvaartbeveiliging. Deze verordening bevat onder meer bepalingen inzake de kwalificaties en bevoegdheden van inspecteurs van de Commissie[12].

De methode voor het uitvoeren van de inspecties is ontwikkeld in nauwe samenwerking met de luchtvaartbeveiligingsautoriteiten van de lidstaten, en is gebaseerd op de controle van de effectieve toepassing van beveiligingsmaatregelen.

5.4 Door de Commissie uitgevoerde inspecties

Tot augustus 2023 beschikte de Commissie over een actief team van zeven voltijdse luchtvaartbeveiligingsinspecteurs. Sinds september 2023 is dit team uitgebreid tot acht inspecteurs. Zij worden ondersteund door een pool van ongeveer 80 door de lidstaten benoemde nationale auditors die gekwalificeerd zijn voor deelname aan inspecties van de Commissie.

Door nationale auditors te betrekken bij de inspecties van de Commissie wordt ook gezorgd voor een systeem van intercollegiale toetsing en kunnen methoden en beste praktijken worden verspreid over de lidstaten en de geassocieerde landen[13].

5.4.1 Inspecties van nationale bevoegde autoriteiten

De inspecties van bevoegde autoriteiten hebben tot doel na te gaan of de lidstaten over de nodige instrumenten beschikken - met inbegrip van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma, rechtsbevoegdheid en passende middelen - om de luchtvaartbeveiligingswetgeving van de EU goed te kunnen toepassen.

In het kader van haar zevende cyclus van inspecties van bevoegde autoriteiten heeft de Commissie in 2023 vier inspecties uitgevoerd. De in 2023 geïnspecteerde lidstaten hebben hun nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart in overeenstemming gebracht met de EU-wetgeving, hebben hun bevoegde autoriteiten de nodige handhavingsbevoegdheden gegeven om alle voorschriften van de verordening en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten te monitoren en te handhaven, hebben ervoor gezorgd dat er voldoende auditeurs beschikbaar waren om activiteiten op het gebied van toezicht op de naleving uit te voeren, en hebben de meeste eisen met betrekking tot opleidingen op het gebied van beveiliging toegepast.

---

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

12 Zie de artikelen 4 en 5.

13 Zie bijlage 1 voor een samenvatting van alle activiteiten van de Commissie en het ESA op het gebied van toezicht op de naleving in 2023.

Uit de inspecties is echter gebleken dat extra inspanningen nodig zijn op de volgende gebieden: zorgen voor volledige afstemming van de beveiligingsprogramma's van luchthavens, exploitanten en entiteiten op de regelgeving; met inbegrip van de voor inspecties vereiste methodologie en de naleving van de vereisten met betrekking tot het rapportageproces (bv. indieningstermijn, corrigerend actieplan, formele afsluiting van het inspectiedossier enz.); de minimumfrequenties voor beveiligingsaudits, inspecties en tests naleven; en waar nodig of van toepassing, goede risicobeoordelingen uitvoeren om beveiligingsmaatregelen of bepaalde vrijstellingen vast te stellen. Bovendien werden problemen in verband met frequentie en reikwijdte vastgesteld tijdens het regelmatige toezicht op nationale en/of buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en bepaalde entiteiten met beveiligingsverantwoordelijkheden.

5.4.2 Eerste inspecties van luchthavens

In 2023 heeft de Commissie 14 eerste inspecties van luchthavens uitgevoerd om na te gaan of de bevoegde autoriteit op passende wijze toezicht houdt op de effectieve toepassing van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen en in staat is eventuele tekortkomingen snel op te sporen en te verhelpen. Alle door inspecteurs van de Commissie vastgestelde tekortkomingen moeten binnen een bepaalde termijn worden verholpen. Alle lidstaten delen hun inspectieverslagen met elkaar.

Aangezien Verordening (EG) nr. 300/2008 al veertien jaar wordt toegepast, vormen de inspectieresultaten een goede weergave van de inspanningen van de bevoegde autoriteiten en de sector. De meeste beveiligingseisen werden correct toegepast. De inspecties wezen echter op moeilijkheden bij de doeltreffende uitvoering van sommige maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van toegangscontrole en beveiligingsonderzoeken van handbagage, en op het gebied van cyberbeveiliging.

5.4.3 Follow-upinspecties

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 72/2010 behoort het tot de routinetaken van de Commissie om een beperkt aantal follow-upinspecties uit te voeren. Dergelijke inspecties worden gepland wanneer ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens de eerste inspectie, maar ook op willekeurige basis, teneinde te controleren of de bevoegde autoriteiten over de nodige bevoegdheden beschikken om te kunnen eisen dat tekortkomingen binnen de gestelde termijnen worden verholpen. In 2023 werd één follow-upinspectie uitgevoerd.

5.5 Beoordelingen van de jaarlijkse kwaliteitscontroleverslagen van de lidstaten

Krachtens punt 18 van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 moeten de lidstaten jaarlijks bij de Commissie een verslag indienen over de maatregelen die zij hebben genomen om hun verplichtingen na te komen en over de situatie inzake luchtvaartbeveiliging op hun luchthavens.

De beoordeling van deze verslagen vormt, samen met de regelmatige inspecties van de Commissie, een instrument voor de Commissie om nauwlettend toe te zien op de tenuitvoerlegging van nationale kwaliteitscontrolemaatregelen. Dit maakt het op zijn beurt mogelijk tekortkomingen in elke lidstaat snel op te sporen en te verhelpen.

De beoordeling heeft betrekking op een analyse van het regelmatig toezicht op luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van luchtvaartbeveiliging en op de tijd die door de inspecteurs wordt gespendeerd aan toezicht op het terrein; voorts heeft ze betrekking op het toepassingsgebied en de frequentie van een geschikte mix van activiteiten voor toezicht op de naleving, nationale nalevingsniveaus, follow-upactiviteiten en het gebruik van handhavingsbevoegdheden.

De kwaliteit van de jaarverslagen en de door de lidstaten verstrekte informatie blijft constant en in 2023 is verdere harmonisatie bereikt.

Er is een formele uitgebreide evaluatie naar de lidstaten gestuurd, waarin, voor zover nodig, de aandacht werd gevestigd op suggesties om de nationale inspanningen te verbeteren of gerichter te maken.

5.6 Beoordelingen van luchthavens in derde landen

De Commissie voert beoordelingen uit in het kader van één-loketregelingen (One Stop Security, OSS) tussen de EU en derde landen. Het doel is te bevestigen dat de tenuitvoerlegging van bepaalde beveiligingsmaatregelen nog steeds beantwoordt aan een norm die gelijkwaardig is aan de tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving inzake luchtvaartbeveiliging. In 2023 werden drie beoordelingen uitgevoerd, respectievelijk in Noorwegen[14], Canada en het Verenigd Koninkrijk (VK).

5.7 “Artikel 15”-zaken en juridische procedures

Als de in een luchthaven vastgestelde tekortkomingen bij de toepassing van beveiligingsmaatregelen ernstig genoeg zijn om een grote invloed te hebben op het algemene niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, past de Commissie artikel 15 van Verordening (EU) nr. 72/2010 toe. Dit betekent dat de bevoegde autoriteiten van alle lidstaten worden gewaarschuwd voor de situatie en dat vluchten die aankomen vanaf de luchthaven waarop artikel 15 van toepassing is, worden behandeld als vluchten die aankomen uit een derde land, waardoor de ontvangende luchthavens verplicht zijn compenserende beveiligingsmaatregelen toe te passen met betrekking tot aankomende transferpassagiers en hun bagage, en met betrekking tot de luchtvaartuigen waarmee zij zijn aangekomen. In 2023 werd geen enkele “artikel 15”-zaak ingeleid.

[14] In Svalbard, gemeentevrij gebied van Noorwegen.

De Commissie heeft ook de mogelijkheid om inbreukprocedures in te leiden overeenkomstig artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met name in geval van langdurige niet-correctie of herhaling van tekortkomingen. In 2023 is geen enkele inbreukprocedure ingeleid.

6. TESTS EN VERGADERINGEN

6.1 Tests

In de zin van de EU-luchtvaartbeveiligingswetgeving wordt een "test" uitgevoerd wanneer een lidstaat met de Commissie overeenkomt dat hij gedurende een beperkte periode bepaalde niet in de wetgeving erkende middelen of methoden zal gebruiken ter vervanging van een erkende beveiligingsmethode, op voorwaarde dat dergelijke tests geen negatieve gevolgen hebben voor het algemene beveiligingsniveau. In 2022 zijn twee tests gestart met betrekking tot de toepassing van de automatische detectie van verboden voorwerpen (APID) in combinatie met explosievendetectiesystemen voor handbagage (EDSCB), in Nederland en Duitsland[15].

6.2 Vergaderingen

De Commissie en de Amerikaanse Transportation Security Administration (TSA) organiseerden in februari 2023 in Madrid, Spanje, de eerste VS-EU-top over de beveiliging van luchtvracht. Het evenement bood de gelegenheid om dreigingen voor luchtvracht in kaart te brengen en collectieve risicobeperkende strategieën ten uitvoer te leggen.

De Commissie heeft in november 2023 een vierde vergadering van de werkgroep cyberbeveiliging in de luchtvaart georganiseerd, met deelname van autoriteiten van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor luchtvaartbeveiliging en de tenuitvoerlegging van de NIS-richtlijn[16]. Het doel van de vergadering was de samenwerking tussen autoriteiten te bevorderen om de onderlinge overeenstemming tussen de NIS2-regels en de luchtvaartregels te vergemakkelijken. Voorts werd ernaar gestreefd mogelijke lacunes of overlappingen van cyberbeveiligingsverplichtingen te voorkomen en onnodige administratieve en operationele lasten tot een minimum te beperken.

Om de lidstaten feedback te geven over de inspecties, de transparantie te bevorderen en de methoden voor toezicht op de naleving te harmoniseren, heeft de Commissie in oktober 2023 een jaarlijkse bijeenkomst en opleiding van de nationale AVSEC-inspecteurs georganiseerd.

---

15 Het eindverslag over de test in Nederland is in juni 2023 ontvangen. De test in Duitsland is nog aan de gang.

16 Richtlijn (EU) 2016/1148 van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2016 houdende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van beveiliging van netwerk- en informatiesystemen in de Unie (PB L 194 van 19.7.2016, blz. 1).

7. INTERNATIONALE DIALOOG

7.1 Algemeen

De Commissie heeft haar bijdrage aan de luchtvaartbeveiliging wereldwijd voortgezet. Zij deed dit door samen te werken met internationale organen, zoals de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en belangrijke handelspartners, in nauwe samenwerking met de lidstaten teneinde te zorgen voor gecoördineerde EU-standpunten. Er werden ook gesprekken gevoerd met bepaalde derde landen, zoals de VS, Canada, Australië, Singapore en het VK.

7.2 Internationale organen

De EU nam als waarnemer actief deel aan de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO (AVSECP/34), die plaatsvond van 29 mei tot en met 2 juni 2023, en aan de tweede vergadering van het ICAO Cybersecurity Panel (CYSECP/2), die plaatsvond van 5 tot en met 9 juni 2023.

7.3 Derde landen

In het kader van de luchtvaartbeveiligingsbetrekkingen met de Verenigde Staten beoogt de EU-VS-samenwerkingsgroep inzake vervoersveiligheid (TSCG) de samenwerking op verschillende gebieden van wederzijds belang te bevorderen. Dit zorgt ervoor dat de éénloketregelingen (One Stop Security — OSS) en de wederzijdse erkenning van de respectieve regelingen voor luchtvracht en -post in de EU en de VS blijven functioneren. De 32ste vergadering van de TSCG had plaats op 15 en 16 november 2023.

Overeenkomstig artikel 435 van de handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK waarborgt de samenwerking tussen de EU en het VK inzake luchtvaartbeveiliging dat wordt samengewerkt op het gebied van luchtvaartbeveiliging, uitwisseling van informatie, bespreking en uitwisseling van beste praktijken en ontwikkeling van samenwerkingsregelingen tussen technische deskundigen. De 3de vergadering tussen de EU en het VK met betrekking tot samenwerking op het gebied van luchtvaartbeveiliging vond plaats op 16 oktober 2023.

In overeenstemming met het EU-recht heeft de Commissie éénloketregelingen (OSS) vastgesteld waarbij beveiligingsnormen die in sommige derde landen of luchthavens van derde landen worden toegepast, als gelijkwaardig aan de EU-normen worden erkend[17]. In 2023 werden geen nieuwe éénloketregelingen vastgesteld. Er zijn besprekingen over een éénloketregeling aan de gang met Japan.

---

[17] De EU heeft OSS-regelingen met de VS, Canada, Singapore, Montenegro, Servië, het VK en Israël (alleen voor ruimbagage).

Wat capaciteitsopbouw betreft, is het project "Civil Aviation Security in Africa, Asia and the Middle East" (CASE II), waarvoor de Europese Commissie 8 miljoen euro aan financiering verstrekt en dat door de ECAC wordt uitgevoerd, voortgezet in 2023. De activiteiten van luchtvaartbeveiligingsdeskundigen omvatten workshops, webinars en bilaterale activiteiten in het desbetreffende land[18]. De algemene doelstelling van CASE II is de terroristische dreiging voor de burgerluchtvaart af te wenden door partnerschappen aan te gaan met staten in de drie genoemde regio's, teneinde hun regelingen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart te versterken[19].

8. CONCLUSIES

Het waarborgen van veilige luchtvaartactiviteiten, zowel in de lucht als op de grond, is een fundamentele voorwaarde voor de bloei van de commerciële luchtvaart. Het optimale regelgevingssysteem voor de beveiliging van de luchtvaart combineert innovatie met stabiliteit en handhaaft altijd het hoogste beveiligingsniveau. De Commissie is zich in 2023 blijven inzetten voor een dergelijk systeem, in nauwe samenwerking met zowel regelgevers als belanghebbenden, waarbij de huidige en toekomstige uitdagingen werden aangepakt. Deze werkzaamheden zullen in 2024 worden voortgezet.

---

18 In 2023 zijn 68 activiteiten uitgevoerd, wat neerkomt op een stijging van de output met 94 % ten opzichte van de 35 activiteiten die in 2022 werden uitgevoerd. Deze binnenlandse activiteiten vonden plaats in 39 partnerlanden; in totaal namen 1119 deelnemers uit 66 partnerlanden er aan deel. Deze activiteiten bestonden uit 44 bilaterale opleidingsactiviteiten, tien multilaterale opleidingsactiviteiten, vijf mentoringactiviteiten, vijf workshops (twee regionale en drie interregionale), drie APEX op het gebied van veiligheidsevaluaties en één webinar. Sinds de start van het project zijn in totaal 131 binnenlandse activiteiten en activiteiten op afstand uitgevoerd. 30 deskundigen uit 11 lidstaten en 39 deskundigen van burgerluchtvaartautoriteiten van 22 partnerlanden hebben ertoe bijgedragen dat in deze periode 25 activiteiten werden uitgevoerd. Tien deskundigen van acht burgerluchtvaartautoriteiten van partnerlanden hebben samen met CASE II-projectdeskundigen bijgedragen aan de uitvoering van de 20 activiteiten in eigen land. 31 deskundigen van 19 burgerluchtvaartautoriteiten van partnerlanden hebben bijgedragen aan de organisatie van twee regionale en drie interregionale workshops, goed voor 41 % van alle sprekers.

19 De partnerlanden worden geselecteerd op basis van objectieve criteria, zoals de toezegging/het vermogen van een bepaald land om volledig te profiteren van de capaciteitsopbouwactiviteiten van het project, of het feit dat er geen overlappingen mogelijk zijn met andere initiatieven voor capaciteitsopbouw, zowel bilaterale als multilaterale.