

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart

(2002/C 51 E/04)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2001) 575 def. — 2001/0234(COD)

(Door de Commissie ingediend op 11 oktober 2001)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De op 11 september 2001 in New York en Washington gepleegde misdrijven illustreren dat het terrorisme één van de grootste gevaren vormt voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die de essentie zelf zijn van de Europese Unie.
- (2) In de burgerluchtvaart dient te allen tijde een hoog uniform niveau van bescherming van de Europese burger te worden verzekerd door het voorkomen van daden van wederrechtelijke hindering.
- (3) Onverminderd op basis van titel 6 van het Verdrag inzake de Europese Unie te nemen maatregelen moet een dergelijke doelstelling worden bereikt door de invoering van gemeenschappelijke regels inzake de veiligheid in de burgerluchtvaart en door maatregelen die verzekeren dat deze effectief en uniform in de Gemeenschap worden toegepast, en moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden gedelegeerd om de desbetreffende gedetailleerde uitvoeringsmaatregelen vast te stellen.
- (4) Gemeenschappelijke regels inzake de veiligheid in de luchtvaart moeten volledig in overeenstemming zijn met het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie.
- (5) De verschillende soorten luchtvaartactiviteiten zijn niet blootgesteld aan hetzelfde soort gevaar; het is dan ook nodig dat de gedetailleerde uitvoeringsmaatregelen naar behoren zijn aangepast aan de speciale omstandigheden van elke activiteit.
- (6) Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 in Chicago is ondertekend, voorziet in minimumnormen om de veiligheid van de burgerluchtvaart te verzekeren.

(7) Met het oog op de verscheidenheid aan partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van veiligheidsmaatregelen op nationaal niveau is het nodig dat elke lidstaat een bevoegde autoriteit aanwijst die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van de programma's inzake de veiligheid in de luchtvaart.

(8) Aan de lidstaten moet de nodige speelruimte worden gelaten om hun veiligheidsprogramma aan te passen aan speciale omstandigheden, behoudens passende toetsing door de Commissie teneinde ervoor te zorgen dat dergelijke maatregelen niet verder gaan dan hetgeen nodig en evenredig is om aan dergelijke omstandigheden het hoofd te bieden.

(9) De effectieve en uniforme uitvoering van veiligheidsmaatregelen vereist het opzetten op nationaal niveau van passende kwaliteitscontrolesystemen en de organisatie van een collectieve beoordeling door vakgenoten in opdracht van de Commissie, teneinde de effectiviteit van elk nationaal systeem te verifiëren.

(10) In overeenstemming met artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden dienen de maatregelen voor de uitvoering van deze verordening te worden vastgesteld met gebruikmaking van de procedures van, naar gelang van de situatie, de artikelen 3 of 5 van dat besluit.

(11) In overeenstemming met de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zoals neergelegd in artikel 5 van het Verdrag kunnen de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de instelling en uniforme toepassing van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt en derhalve, aangezien deze verordening voor geheel Europa geldt, beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. Deze verordening beperkt zich tot het minimum dat vereist is om deze doelstellingen te bereiken en gaat niet verder dan hetgeen voor dit doel nodig is,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

1. Het hoofddoel van deze verordening is een hoog niveau van veiligheid te verzekeren door maatregelen te nemen om daden van wederrechtelijke hindering tegen de burgerluchtvaart te voorkomen.

2. Bijkomende doelstellingen zijn:
- het vergemakkelijken van het vrij verkeer van goederen en personen door de uniforme handhaving van gemeenschappelijke normen;
 - het verschaffen van een basis voor een uniforme uitvoering van de desbetreffende bepalingen van het Verdrag van Chicago, door te verzekeren dat met de bepalingen van bijlage 17 ervan naar behoren rekening wordt gehouden in deze verordening en de voor de toepassing ervan genomen maatregelen.
3. De middelen om de in de leden 1 en 2 genoemde doelstellingen te bereiken zijn:
- het vaststellen van gemeenschappelijke normen betreffende veiligheidsmaatregelen op luchthavens en van technische specificaties voor uitrusting tot steun van de veiligheid in de luchtvaart;
 - het opzetten van passende mechanismen voor nalevingstoezicht.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- „luchtvaartfaciliteit”: een materiële eenheid die gebruikt wordt om diensten te verlenen die nodig zijn om de luchtvaart te vergemakkelijken, zoals luchtverkeersleiding, meteorologie, telecommunicatie;
- „luchthaven”: elk terrein in een lidstaat dat openstaat voor commerciële luchtvervoersactiviteiten;
- „Verdrag van Chicago”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart en de bijlagen daarvan, ondertekend in Chicago op 7 december 1944;
- „veiligheid”: de combinatie van maatregelen en menselijke en natuurlijke hulpbronnen bedoeld om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen daden van wederrechtelijke hindering.

Artikel 3

Werkingsfeer

De door deze verordening voorgeschreven maatregelen zijn van toepassing op alle luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten die gelegen zijn op het grondgebied van de lidstaten.

Artikel 4

Gemeenschappelijke normen

- De gemeenschappelijke normen betreffende veiligheidsmaatregelen op luchthavens en de technische specificaties voor uitrusting tot steun van de veiligheid in de luchtvaart zijn neergelegd in de bijlage.

- De noodzakelijke maatregelen voor de uitvoering en de technische aanpassing van de gemeenschappelijke normen en de technische specificaties waarvan sprake in lid 1 worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8, lid 3, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de verschillende soorten activiteiten.

Artikel 5

Nationaal veiligheidsprogramma voor de burgerluchtvaart

- Elke lidstaat keurt een nationaal veiligheidsprogramma goed teneinde de toepassing te verzekeren van de gemeenschappelijke normen waarvan sprake in artikel 4, lid 1, en de maatregelen vastgesteld in overeenstemming met artikel 4, lid 2, vóór de in deze maatregelen gespecificeerde datum.
- Elke lidstaat wijst een bevoegde autoriteit aan die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de uitvoering van het veiligheidsprogramma.

Artikel 6

Stringentere maatregelen

De lidstaten kunnen stringentere maatregelen toepassen dan die welke in deze verordening zijn neergelegd. In een dergelijk geval stellen de lidstaten de Commissie en de andere lidstaten in kennis van de aard van deze maatregelen en de redenen daarvoor. Indien de Commissie van oordeel is dat deze maatregelen discriminerend zijn of nodeloos restrictief en niet gerechtvaardigd zijn gezien de omstandigheden kan zij, volgens de procedures van artikel 8, lid 2, beslissen dat de maatregelen moeten worden ingetrokken.

Artikel 7

Nalevingstoezicht

- De specificaties voor het door de lidstaten te implementeren kwaliteitscontrolesysteem worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 8, lid 3. Een dergelijk systeem dient gebaseerd te zijn op de beste praktijk en de vlugge opsporing en correctie van fouten mogelijk maken.
- De Commissie voert, in samenwerking met de bevoegde autoriteiten, inspecties uit om toezicht te houden op de toepassing door de lidstaten van de bepalingen van deze verordening. De procedures voor het uitvoeren van dergelijke inspecties worden vastgesteld in overeenstemming met de procedure van artikel 8, lid 3.
- De ambtenaren die door de Commissie gemachtigd zijn om inspecties uit te voeren in overeenstemming met het bovenstaande lid 2 oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een schriftelijke machtiging waarin het onderwerp, het doel van de inspectie en de begindatum van de inspectie zijn gespecificeerd. De Commissie stelt de betrokken lidstaat tijdig vóór de inspectie in kennis van de inspectie en van de identiteit van de gemachtigde ambtenaren. De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan dergelijke inspecties en zorgt ervoor dat betrokken instanties of personen zich eveneens aan de inspecties onderwerpen.

4. De inspectieverslagen worden door de Commissie medegedeeld aan de betrokken lidstaat, die binnen drie maanden na de kennisgeving de maatregelen aangeeft die zijn genomen om eventuele tekortkomingen te verhelpen. Het verslag en het antwoord van de bevoegde autoriteit worden aan het bij artikel 8, lid 1, ingestelde comité medegedeeld.

5. De inspectieverslagen en het antwoord van de lidstaten zijn vertrouwelijk.

Artikel 8

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. In die gevallen waar naar dit lid wordt verwezen is de raadplegingsprocedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG van toepassing met inachtneming van artikel 7 en artikel 8 van dit besluit.

3. In die gevallen waar naar dit lid wordt verwezen is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG

van toepassing met inachtneming van artikel 7 en artikel 8 van dit besluit.

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

Artikel 9

Publicatie van informatie

De Commissie publiceert elk jaar een verslag betreffende de uitvoering van deze verordening en betreffende de situatie in de Gemeenschap ten aanzien van de veiligheid in de luchtvaart, waarin conclusies getrokken worden uit de inspectieverslagen.

Artikel 10

Inwerkingtreding

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

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

BIJLAGE

GEMEENSCHAPPELIJKE NORMEN VOOR VEILIGHEIDSMATREGELEN EN TECHNISCHE SPECIFICATIES VAN UITRUSTING TER BEVORDERING VAN DE LUCHTVAARTVEILIGHEID

1. VEILIGHEIDSMATREGELEN OP LUCHTHAVENS

1.1. Eisen inzake ruimtelijke indeling van luchthavens

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

- a) veiligheidsmaatregelen voor passagiers, inclusief handbagage, check-in-bagage en de identificatie daarvan;
- b) veiligheidsmaatregelen voor vracht, expresgoed, post en bevoorrading;
- c) bescherming van, en gecontroleerde toegang tot:
 - i) steriele terminalzones,
 - ii) afzonderlijke terminalzones voor de passagierscontrole en het instappen van passagiers met verhoogd risico,
 - iii) de airside, en
 - iv) andere specifiek gevoelige zones en faciliteiten; en
- d) doelmatig gebruik van de veiligheidsuitrusting.

1.2. Controle op de toegang tot de airside, andere beschermde gedeelten van luchthavens en vliegtuigen

1.2.1. Grenzen tussen landside en airside

Er worden grenzen tussen zones aan landside en aan airside vastgesteld. De doorgangen tussen deze zones worden beschermd door bewaakte gates en/of vergrendelde of bewaakte deuren die regelmatig worden geïnspecteerd.

1.2.2. *Terminalzones*

Alle terminalzones die toegankelijk zijn voor het publiek, worden bewaakt. In de terminals wordt door veiligheidspersoneel gepatrouilleerd en toezicht gehouden op passagiers en andere personen. Luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht om controle uit te oefenen op de aan hen toegewezen zones aan landside, en op hun passagiers aan airside, en zij krijgen daarvoor de nodige bijstand.

1.2.3. *Andere publieke zones*

Er moeten middelen beschikbaar zijn voor de controle op de toegang tot publieke zones in de nabijheid van de vliegtuigen (terrassen voor toeschouwers, luchthavenhotels en parkings). Er moet voor worden gezorgd dat dergelijke publieke zones binnen korte tijd kunnen worden afgesloten bij een eventuele verhoogde dreiging. Wanneer deze zones voor het publiek geopend zijn, moet er worden gepatrouilleerd door beveiligingspersoneel.

1.2.4. *Controle op de toegang tot de airside*

1.2.4.1. De toegang tot de airside en andere beschermde zones moet voortdurend worden bewaakt om ervoor te zorgen dat onbevoegde personen deze zones niet kunnen betreden, en dat objecten die kunnen worden gebruikt voor onrechtmatige acties niet in een vliegtuig kunnen worden gebracht. Een indicatieve lijst van dergelijke objecten is opgenomen in aanhangsel A.

1.2.4.2. Op luchthavens waar het aantal werknemers zo groot is dat persoonlijke herkenning van alle personeelsleden onmogelijk is, moeten identiteitskaarten worden afgegeven aan het gehele luchthavenpersoneel en personeel dat de luchthaven regelmatig bezoekt (inclusief werknemers van de luchthaven en van luchtvaartmaatschappijen en werknemers van andere organisaties). De identiteitskaart is voorzien van een foto van de drager en van een indicatie — door middel van een kleurcode of op andere wijze — van de zones van de luchthaven waar de drager toegang toe heeft. De identiteitskaart is voorzien van een transparant omhulsel tegen vervalsing, en kan als badge worden gedragen. De kaart is slechts voor een beperkte periode geldig. Een veiligheidscontrole vóór afgifte is wenselijk, maar werkgevers worden hoe dan ook geadviseerd om de nodige screening uit te voeren alvorens werknemers in dienst te nemen.

1.2.4.3. De identiteitskaart moet steeds zichtbaar worden gedragen.

1.2.4.4. De beheerder van de luchthaven geeft passen af voor voertuigen die zich tussen landside en airside verplaatsen. De pas geldt alleen voor een bepaald voertuig en wordt daarop goed zichtbaar bevestigd. Andere voertuigen die toegang moeten hebben tot de airside, worden daar alleen toegelaten nadat ze zijn geïnspecteerd en zijn voorzien van een tijdelijke pas. Van deze voorschriften kunnen alleen voertuigen die in noodgevallen worden gebruikt, worden vrijgesteld.

1.2.4.5. De identiteitskaarten en de voertuigpassen worden gecontroleerd bij alle toegangspunten tot de airside; dit gebeurt door visuele inspectie door het beveiligingspersoneel, dan wel op elektronische wijze door een automatisch systeem dat ten minste zo betrouwbaar is.

1.2.4.6. Voertuigen en bevoorrading die naar de airside of naar andere beschermde zones worden overgebracht, worden selectief geïnspecteerd.

1.2.5. *Aanvullende veiligheidsmaatregelen op platforms en voor andere beschermde zones*

1.2.5.1. Er moet regelmatig worden gepatrouilleerd, met variaties in tijd, routes en procedures, op het platform, in andere operationele zones, aan de buitenomheining en aangrenzende gebieden, en in zones in de onmiddellijke nabijheid van start- en landingsbanen en taxibanen.

1.2.5.2. Platforms en andere stelplaatsen moeten goed verlicht zijn, en de verlichting moet tevens extra kwetsbare gedeelten aan de buitenrand van de luchthaven bestrijken.

1.2.5.3. De technische en onderhoudszones moeten worden beschermd met omheiningen, bewakers, patrouilles en toegangscontrole door middel van identiteitskaarten en voertuigpassen. Soortgelijke maatregelen worden genomen om de buitenrand van de luchthaven te beschermen, alsmede installaties zoals stroomvoorzieningen, onderstations, verkeersstorens en andere gebouwen die door de verkeersleiding worden gebruikt, alsmede brandstof- en communicatiefaciliteiten. Speciale voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen tegen pogingen tot sabotage van brandstof- en communicatiefaciliteiten.

1.2.6. Controles voor vertrek en in-transit

- 1.2.6.1. Voor het vertrek van vluchten worden veiligheidscontroles uitgevoerd op wapens, explosieven en sabotage-middelen of andere gevaarlijke objecten die aan boord kunnen zijn gebracht.
- 1.2.6.2. Door middel van adequate veiligheidsmaatregelen en -faciliteiten wordt ervoor gezorgd dat passagiers die bij een tussenstop uitstappen geen wapens, explosieven of andere gevaarlijke objecten aan boord van het vliegtuig achterlaten.
- 1.2.6.3. Er worden adequate controlesystemen gebruikt om transitpassagiers te identificeren die bij een tussenstop zijn uitgestapt maar niet meer instappen. De handbagage en de ingecheckte bagage van dergelijke transitpassagiers wordt niet vervoerd.

1.2.7. Controle op de toegang tot geparkeerde vliegtuigen

Er wordt vastgesteld wie verantwoordelijk is/zijn voor de controle op de toegang tot geparkeerde vliegtuigen. Indien het vliegtuig onbeheerd wordt achtergelaten, moeten de deuren gesloten zijn en moeten de trappen verwijderd en de aviobruggen teruggetrokken zijn. Bij het onderzoeken van de manier waarop de toegang tot vliegtuigen moet worden gecontroleerd, kan rekening worden gehouden met de maatregelen die de luchthaveninstanties hebben genomen om het gebied waarin het vliegtuig staat te beschermen (vliegtuigen moeten waar mogelijk op goed verlichte plaatsen worden geparkeerd, en verwijderd van de buitenste omheiningen of andere gemakkelijk te nemen barrières).

1.2.8. Veiligheidsmaatregelen voor algemene luchtvaart

- 1.2.8.1. Vliegtuigen die voor algemene luchtvaart worden gebruikt, en die internationale luchthavens aandoen, worden niet geparkeerd vlak bij vliegtuigen die onder veiligheidsprogramma's vallen, teneinde te voorkomen dat de bepalingen van dergelijke programma's worden ondergraven.
- 1.2.8.2. Er worden bepalingen geïmplementeerd om passagiers die een veiligheidscontrole hebben ondergaan en die gebruik maken van geregelde of ongeregelde luchtdiensten, te scheiden van inzittenden van vliegtuigen voor algemene luchtvaart, op basis van de volgende uitgangspunten en methodes:
- a) op grote luchthavens die geregeld of ongeregeld luchtvervoer afhandelen, moeten fysieke voorzieningen en/of veiligheidsmaatregelen worden genomen om te voorkomen dat vertrekkende en aankomende gebruikers van vliegtuigen voor algemene luchtvaart zich begeven tussen passagiers die reeds een veiligheidscontrole hebben ondergaan;
 - b) waar mogelijk maken vertrekkende en aankomende gebruikers van vliegtuigen voor algemene luchtvaart gebruik van een afzonderlijke terminal voor algemene luchtvaart, en worden zij bij het in- of uitstappen op het platform gescheiden van andere passagiers die een veiligheidscontrole hebben ondergaan, of getransporteerd in een speciale bus of voertuig, dan wel constant bewaakt;
 - c) indien er geen afzonderlijke terminal beschikbaar is, moeten de gebruikers van algemene luchtvaartvliegtuigen:
 - i) zich door een apart gedeelte van het terminalgebouw begeven en op het platform worden begeleid of met een bus/voertuig vervoerd naar en vanaf het vliegtuig; of
 - ii) als het noodzakelijk is steriele zones van het terminalgebouw te betreden, worden onderworpen aan een veiligheidscontrole voordat de steriele zone wordt betreden; of
 - iii) worden onderworpen aan andere veiligheidsmaatregelen die hetzelfde effect hebben, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden.

1.3. Veiligheidsmaatregelen in verband met passagiers, bagage, post en vracht**1.3.1. Veiligheidscontrole voor passagiers en handbagage****1.3.1.1. Veiligheidscontrole voor passagiers**

Alle vertrekkende passagiers en hun handbagage moeten vóór vertrek op een internationale geregelde of niet-geregelde luchtdienst worden onderworpen aan een veiligheidscontrole, teneinde ervoor te zorgen dat er geen objecten die kunnen worden gebruikt voor een onrechtmatige actie, aan boord van het vliegtuig worden gebracht. Een indicatieve lijst van dergelijke objecten is opgenomen in aanhangsel A.

1.3.1.2. *Fouilleren of controleren van passagiers*

De passagierscontrole kan manueel of met een metaaldetector worden uitgevoerd. De controle kan plaatsvinden bij de vertrekgate of op een centraal punt bij de toegang tot een steriele zone. Gecentraliseerde fouilleringsprocedures mogen niet worden toegepast in terminals waar aankomende passagiers, die bij vertrek niet overeenkomstig de in dit document neergelegde essentiële eisen zijn gefouilleerd, dezelfde zones moeten binnengaan als vertrekkende passagiers die reeds gefouilleerd zijn.

1.3.1.3. *Scheiding van gecontroleerde en niet-gecontroleerde passagiers*

De veiligheidsregels op luchthavens moeten voorkomen dat aankomende passagiers zich na het controlepunt mengen tussen vertrekkende passagiers. Waar deze passagiers niet fysiek van elkaar kunnen worden gescheiden en de aankomende passagiers aan boord zijn gegaan op een luchthaven waar de veiligheidsmaatregelen niet in overeenstemming zijn met de in dit document neergelegde essentiële eisen, moet de aankomende passagiers niet worden toegestaan om:

- a) zich te mengen tussen gecontroleerde vertrekkende passagiers, tenzij ze zijn onderworpen aan een adequate veiligheidscontrole; of
- b) over te stappen op een andere vlucht voordat ze zijn onderworpen aan een veiligheidscontrole.

1.3.1.4. *Veiligheidsbepalingen inzake potentieel gevaarlijke passagiers*

- a) Er moeten speciale veiligheidsmaatregelen worden genomen voor het luchtvervoer van de volgende drie groepen passagiers die potentieel gevaarlijk zijn:
 - i) Personen die worden uitgewezen
Personen die eerder legaal zijn toegelaten tot een land, of een land illegaal zijn binnengekomen, en die door de bevoegde instanties van dat land zijn gelast om het land te verlaten.
 - ii) Niet toegelaten personen
Personen aan wie de toegang tot een land door de bevoegde instanties is ontzegd, en die terug worden gebracht naar het land van vertrek, of naar een ander land waar zij wel worden toegelaten.
 - iii) Personen in hechtenis
Personen die zijn gearresteerd of door rechtbanken zijn veroordeeld, en die om juridische redenen naar een ander land moeten worden gebracht.
- b) De bevoegde instanties (politie, immigratiediensten en/of gevangenisinstanties) moeten de betrokken luchtvaartmaatschappij tijdig en schriftelijk in kennis stellen van hun voornemen om potentieel gevaarlijke passagiers te voeren. De betrokken luchtvaartmaatschappij stelt de gezagvoerder van het betrokken vliegtuig daarvan op de hoogte.
- c) In de schriftelijke mededeling aan de luchtvaartmaatschappij en de gezagvoerder overeenkomstig punt b), zijn de volgende gegevens opgenomen:
 - i) identiteit van de persoon;
 - ii) reden voor het vervoer;
 - iii) begeleiders, indien aanwezig;
 - iv) risicobeoordelingen door de bevoegde instanties;
 - v) voorafgaande reserveringen, indien nodig; en
 - vi) aard van de beschikbare documenten;
- d) voorts moeten aanvullende veiligheidsmaatregelen worden genomen:
 - i) strenge foullering van potentieel gevaarlijke personen en hun bagage;
 - ii) potentieel gevaarlijke personen stappen in vóór alle andere passagiers;
 - iii) potentieel gevaarlijke personen mogen geen stoelen aan gangzijde of stoelen in de nabijheid van nooduitgangen bezetten;
 - iv) potentieel gevaarlijke personen mogen geen alcohol gebruiken;

- v) voldoende begeleiders, indien nodig;
- vi) de begeleiders moeten kunnen communiceren met de vliegtuigbemanning;
- vii) er wordt geen bekendheid gegeven aan plannen voor vluchten waar potentieel gevaarlijke personen mee worden vervoerd; en
- viii) er moeten middelen beschikbaar zijn om de betrokken persoon zo nodig in bedwang te houden.

1.3.1.5. *Doorzoeken of screening van handbagage*

Screening van handbagage moet worden uitgevoerd met de hand of door middel van röntgenapparatuur. Wanneer röntgenapparatuur wordt gebruikt:

- a) moet de bediener van de apparatuur zichzelf ervan vergewissen dat er geen verdachte objecten aanwezig zijn. Indien hij daarover twijfels heeft, moet de desbetreffende bagage met de hand worden doorzocht;
- b) minimaal 10 % van de bagage die door middel van röntgenstraling wordt gescreend, moet met de hand op willekeurige wijze worden doorzocht; en
- c) het personeel mag niet langer dan 20 minuten achter elkaar röntgenbeelden controleren, en mag deze controle pas na 40 minuten hervatten.

1.3.2. **Behandeling van ingecheckte bagage**

1.3.2.1. Ingecheckte bagage mag tussen het incheckpunt en het vliegtuig niet vermengd worden met andere bagage.

1.3.2.2. Onverminderd punt 1.3.7, moeten de volgende veiligheids-eisen worden nageleefd bij alle directe vluchten:

- a) Aan de passagiers wordt medegedeeld dat zij geen elektrische of elektronische objecten in hun ingecheckte bagage mogen meenemen tenzij deze vooraf worden aangegeven, en dat hun ingecheckte bagage kan worden onderworpen aan een veiligheidscontrole.
- b) De passagiers worden gewaarschuwd dat, indien veiligheidscontroles op ingecheckte bagage de aanwezigheid van niet aangegeven elektrische of elektronische voorwerpen aan het licht brengen, de betrokken bagage eventueel niet kan worden vervoerd.
- c) Aan passagiers die bagage inchecken wordt gevraagd of zij aan de veiligheid van de vlucht willen bijdragen door verklaringen af te leggen over eigendom, bewaring en inhoud van hun bagage, en met name of hun bagage elektrische of elektronische voorwerpen bevat. Indien de resultaten van de ondervraging dit noodzakelijk maken, moeten de passagier en zijn bagage een veiligheidscontrole ondergaan. Het personeel dat bij de ondervraging betrokken is, dient daarvoor speciaal te zijn opgeleid.
- d) Ingecheckte bagage wordt gecontroleerd met röntgenapparatuur, andere technische middelen of met de hand, om met een zo groot mogelijke mate van zekerheid vast te stellen dat de bagage geen explosieven bevat.

1.3.2.3. Overstap- en transitbagage wordt onderworpen aan de in punt 2 hierboven omschreven veiligheidscontroles, indien zij op de luchthaven van vertrek en de transitluchthaven niet zijn onderworpen aan maatregelen die gelijkwaardig zijn aan die welke in deze essentiële eisen zijn vervat. In andere gevallen moet ten minste 5 % van de on-line en inter-line overstapbagage worden gescreend met röntgenstralen, andere technische middelen of met de hand.

1.3.3. **Identificatie van ingecheckte bagage**

1.3.3.1. Er worden maatregelen ingevoerd die luchtvaartmaatschappijen verplichten om:

- a) ingecheckte bagage alleen te aanvaarden en te vervoeren indien deze duidelijk van een externe markering is voorzien, aan de hand waarvan de relatie met de bijbehorende passagiers kan worden vastgesteld;
- b) te verzekeren dat de passagier aan wie de bagage toebehoort, een ticket heeft voor de beoogde vlucht; en
- c) ervoor te zorgen dat ingecheckte bagage, voordat deze in het vliegtuig wordt geladen, wordt bewaard in een gedeelte van de luchthaven waartoe alleen bevoegde personen toegang hebben.

1.3.3.2. Er wordt voor gezorgd dat passagiers die hun bagage hebben ingecheckt vervolgens ook aan boord van het vliegtuig gaan. Bagage die gescheiden raakt van de eigenaar, wordt alleen aan boord genomen nadat de eigenaar de bagage heeft geïdentificeerd of nadat deze aan een veiligheidscontrole is onderworpen.

1.3.3.3. Wanneer ingecheckte bagage in bijzondere gevallen, als gevolg van risicobeoordelingen of vanwege uitzonderlijke omstandigheden op een luchthaven, wordt onderworpen aan andere veiligheidscontroles die verhinderen dat wapens of voorwerpen waarmee een onrechtmatige actie kan worden uitgevoerd aan boord van het vliegtuig kunnen worden gebracht, is een verdere identificatie van instappende passagiers met hun ingecheckte bagage niet vereist.

1.3.4. **Vracht, per koeriersdienst verzonden stukken en expresgoed en post**

1.3.4.1. *Vracht, per koeriersdienst verzonden stukken en expresgoed*

1.3.4.1.1. Toepassing

Vracht, per koeriersdienst verzonden stukken en expresgoed die aan boord van een passagiers- of een vrachtvliegtuig worden vervoerd, moeten alvorens aan boord te worden gebracht aan veiligheidscontroles worden onderworpen.

1.3.4.1.2. Veiligheidscontroles

Veiligheidscontroles zijn erop gericht om:

- a) ervoor te zorgen dat de ontvangst, verwerking en behandeling van vracht gebeurt door naar behoren aangeworven en opgeleid personeel; en
- b) er in de mate van het redelijke voor te zorgen dat de vracht geen verboden artikelen als omschreven in de punten iv) en v) van aanhangsel A bevat, door:
 - i) de vracht met de hand of fysiek te doorzoeken; of
 - ii) de vracht te screenen met röntgenstralen; of
 - iii) de vracht in een simulatieruimte te plaatsen; of
 - iv) andere middelen toe te passen, zowel technische als biosensorische (bv. speurhonden, sporendetectors, enz.).

Indien geen van bovengenoemde middelen en methoden voor veiligheidsscreening kan worden toegepast vanwege de aard van de goederen, is een veiligheidsopslag van 24 uur aanvaardbaar.

1.3.4.1.3. Afwijkingen

De veiligheidscontroles als genoemd in punt 2 b) hierboven, behoeven niet te worden toegepast met betrekking tot:

- vracht waarvan op adequate wijze de herkomst kan worden vastgesteld om ervoor te zorgen dat de doelstelling van punt 2 b) hierboven wordt bereikt;
- vracht die van een bekende expediteur is ontvangen;
- overslagvracht, als gedefinieerd in punt 4 hieronder;
- menselijke resten waarvan de herkomst bekend is;
- levende dieren;
- betrouwbare zendingen van levensreddende materialen;
- kostbare goederen die zijn gescreend op zodanige wijze dat ten minste aan deze essentiële eisen is voldaan;
- speciale nucleaire materialen.

1.3.4.1.4. Overslagvracht

Door de lucht aangevoerde overslagvracht hoeft niet te worden gescreend, op voorwaarde dat deze op de transitluchthaven beschermd is tegen ongeoorloofde handelingen. Andere overslagvracht die op het punt van vertrek of onderweg niet aan veiligheidscontroles is onderworpen, wordt gescreend overeenkomstig punt 2 b) hierboven, en beschermd tegen ongeoorloofde handelingen.

1.3.4.2. Post

1.3.4.2.1. Toepassing

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

1.3.4.2.2. Definities

Onder post wordt verstaan zendingen van correspondentie en andere objecten die worden aangeboden aan en bedoeld zijn om te worden afgeleverd door een postinstantie/postbedrijf, als omschreven door de lidstaten.

1.3.4.2.3. Veiligheidscontroles

a) Tijdgevoelige post

Doel van de veiligheidscontroles op tijdgevoelige post (levering binnen 48 uur) is:

- i) ervoor te zorgen dat de ontvangst, de verwerking en de behandeling van de post worden uitgevoerd door naar behoren aangeworven en opgeleid personeel;
- ii) er in de mate van het redelijke voor te zorgen dat de post geen verboden artikelen, als genoemd in de punten iv) en v) van aanhangsel A, bevat, door:
 - de post met de hand of fysiek te doorzoeken; of
 - doorlichting met röntgenstralen; of
 - gebruik te maken van een simulatieruimte; of
 - andere middelen, van procedurele, technische en biosensorische (bv. speurhonden, sporendetectors, enz.) aard toe te passen; en
- iii) ervoor te zorgen dat de vluchtgegevens en de vliegtuigroute waarlangs de post wordt vervoerd, vertrouwelijk blijven.

b) Overige post

Op niet-tijdgevoelige post, worden de hierboven in punt a) ii) beschreven veiligheidscontroles alleen toegepast op een willekeurig deel van de post.

1.3.4.2.4. Afwijkingen

De in punt 3 a) ii) omschreven veiligheidscontroles behoeven niet te worden toegepast op:

- post waarvan de herkomst op adequate wijze kan worden vastgesteld, om ervoor te zorgen dat is voldaan aan de doelstellingen van punt 2 hierboven;
- brieven onder een bepaald gewicht;
- menselijke resten waarvan de herkomst bekend is;
- levende dieren;
- betrouwbare zendingen van levensreddende materialen;
- kostbare goederen die zodanig zijn gescreend dat ten minste aan het niveau van deze maatregelen is voldaan;
- overslagpost als gedefinieerd in punt 4 hieronder.

1.3.4.2.5. Overslagpost

Door de lucht aangevoerde overslagpost hoeft niet te worden gecontroleerd, op voorwaarde dat deze op de transitluchthaven beschermd is tegen ongeoorloofde handelingen. Andere overslagpost die op het punt van vertrek of onderweg niet aan veiligheidscontroles is onderworpen, wordt gecontroleerd en beschermd tegen ongeoorloofde handelingen.

1.3.5. **Screening van diplomaten en andere geprivilegieerde personen**

1.3.5.1. Onverminderd de bepalingen van het verdrag van Wenen inzake diplomatieke betrekkingen, kunnen diplomaten en andere geprivilegieerde personen alsmede hun persoonlijke bagage, diplomatieke post uitgezonderd, voor veiligheidsdoeleinden worden gecontroleerd. Het personeel van het vliegtuig dat verantwoordelijk is voor de ontvangst van diplomatieke post, moet zich ervan vergewissen dat deze daadwerkelijk is verzonden door officiële ambtenaren van de betrokken missies. Diplomatieke koeriers en hun persoonlijke bagage zijn niet vrijgesteld van veiligheidscontroles.

1.3.5.2. Alleen de volgende personen kunnen worden vrijgesteld van normale veiligheidscontroles:

- a) staatshoofden;
- b) officiële gasten die door de regering zijn uitgenodigd; en
- c) onverminderd punt 3.1.4, naar behoren gemachtigde personen met gewapende begeleiders.

1.3.6. **Bescherming van veiligheidscontrolepunten**

Al het nodige wordt gedaan om het personeel dat is betrokken bij de veiligheidscontrole afdoende te beschermen. Er zijn waar mogelijk gewapende bewakers geposteed of op patrouille in de onmiddellijke nabijheid van elk veiligheidscontrolepunt in luchthaventerminals.

1.3.7. **Catering, winkels en bevoorrading**

1.3.7.1. *Toepassing en doelstelling*

Er worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat door catering, winkels en bevoorrading geen verboden artikelen aan boord van passagiersvliegtuigen komen die de veiligheid van het vliegtuig in gevaar kunnen brengen.

1.3.7.2. *Veiligheidscontroles*

1.3.7.2.1. Bedrijven die cateringdiensten, schoonmaakdiensten, voorraden en bevoorrading verzorgen, moeten de nodige veiligheidsmaatregelen nemen om te voorkomen dat wapens, explosieven en andere gevaarlijke objecten worden geïntroduceerd in cateringvoorraden die bedoeld zijn om met een passagiersvlucht te worden vervoerd.

Minimaal moeten de volgende veiligheidsmaatregelen worden genomen:

- a) de benoeming van een veiligheidsfunctionaris die verantwoordelijk is voor de uitvoering van en het toezicht op de veiligheidsmaatregelen in het bedrijf;
- b) bij de aanwerving van personeel moeten hoge normen inzake betrouwbaarheid worden gehanteerd;
- c) elk personeelslid dat toegang heeft tot steriele en/of beveiligde zones houdt zich aan de instructies van de luchthaveninstantie;
- d) het bedrijf voorkomt dat onbevoegden toegang hebben tot zijn faciliteiten;
- e) indien het bedrijf zich buiten de luchthaven bevindt, worden cateringvoorraden getransporteerd in gesloten en verzegelde voertuigen; en
- f) er wordt voor gezorgd dat de verwerking en behandeling van cateringvoorraden wordt uitgevoerd door naar behoren aangeworven en opgeleid personeel.

1.3.7.2.2. Na aflevering van cateringvoorraden, controleert de bemanning deze steekproefgewijs om na te gaan of zich geen verboden artikelen in de producten bevinden en, indien deze verzegeld zijn, of er niet met de verzegeling geknoeid is.

1.3.7.2.3. Leveringen van een bedrijf dat niet voldoet aan de veiligheidscontroles als omschreven in punt 1 hierboven, worden niet aan boord van een vliegtuig gebracht.

1.4. **Veiligheidspersoneel**

Personen die geheel of gedeeltelijk belast zijn met veiligheidstaken, voldoen aan de volgende eisen.

1.4.1. **Kwalificaties van veiligheidspersoneel**

- a) voldoen aan bepaalde normen inzake fysieke en mentale gezondheid;
- b) voor aanwerving worden zij op psychologische geschiktheid getest.

1.4.2. **Opleiding van veiligheidspersoneel**

- a) een basisopleiding, voor het begin van de werkzaamheden;
- b) regelmatige bijscholing en, eventueel, opleiding om te leren werken met nieuwe apparatuur en procedures.

1.4.3. **Motivatie van veiligheidspersoneel**

Er worden de nodige maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat veiligheidspersoneel goed gemotiveerd is, zodat het op doelmatige wijze zijn taken kan uitvoeren.

1.5. **Overig personeel**

Veiligheidsstraining en -bewustzijn van grondpersoneel

Voor het gehele luchthavenpersoneel en het grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij wordt een opleidingsprogramma inzake veiligheid uitgevoerd, in de vorm van initiële cursussen en herhalingscursussen. De opleiding draagt bij tot een verhoogd veiligheidsbewustzijn en tot verbetering van de bestaande veiligheidssystemen. De opleiding omvat de volgende onderdelen:

- i) veiligheidssystemen en toegangscontrole;
- ii) communicatielijnen;
- iii) veiligheid op de grond en tijdens de vlucht;
- iv) controle voor het instappen;
- v) veiligheid van bagage en vracht;
- vi) veiligheid en doorzoeken van vliegtuigen;
- vii) optreden in noodgevallen;
- viii) wapens en verboden objecten;
- ix) toezicht op gronddiensten;
- x) overzicht van terrorisme;
- xi) andere gebieden en maatregelen in verband met veiligheid, die nuttig kunnen zijn om het veiligheidsbewustzijn te verhogen.

2. TECHNISCHE SPECIFICATIES VAN APPARATUUR

De apparatuur die ter bevordering van de luchtvaartveiligheid wordt gebruikt, voldoet aan de specificaties die in dit deel zijn opgenomen.

2.1. **Metaaldetectieapparatuur**

2.1.1. **Elektronische poortjes**

Elektronische poortjes die worden gebruikt bij de passagierscontrole op luchthavens, voldoen aan de volgende eisen:

- a) Veiligheid
 - 1. De apparatuur moet onder alle voorzienbare omstandigheden het kleinste object van verschillende metalen, met een klein aandeel van ijzerhoudende metalen, kunnen detecteren.
 - 2. De apparatuur moet metalen objecten, ongeacht hun oriëntatie en locatie binnen het kader, kunnen detecteren.

3. De gevoeligheid van de apparatuur in het gehele kader moet zo uniform mogelijk zijn en stabiel blijven, en moet regelmatig worden gecontroleerd.

b) Bedrijfsvoorschriften

De werking van de apparatuur wordt niet beïnvloed door de omgeving.

c) Alarmmeldingen

Wanneer metaal wordt gedetecteerd, wordt dat automatisch gemeld, zonder dat degene die de apparatuur bedient daar invloed op heeft (go/no go indicatorsysteem).

d) Bediening

1. De apparatuur en het geluidsalarm moeten kunnen worden ingesteld om aan alle gespecificeerde detectie-eisen te voldoen.

2. De bedieningselementen voor de aanpassing van detectieniveaus worden zodanig ontworpen dat toegang van onbevoegden kan worden voorkomen. De instellingen moeten duidelijk zijn aangegeven.

e) Kalibratie

De kalibratieprocedures worden niet beschikbaar gemaakt aan onbevoegden.

2.1.2. **Draagbare metaaldetectoren**

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

a) De apparatuur detecteert zeer kleine hoeveelheden metaal, in alle voorzienbare omstandigheden, zonder in direct contact met het object te komen. De apparatuur moet zo gevoelig zijn dat 5 g metaal op een afstand van 5 cm wordt gedetecteerd.

b) De apparatuur moet zowel ijzerhoudende als niet-ijzerhoudende metalen kunnen detecteren.

c) Detector en spoel zijn zodanig ontworpen, dat deze in de richting van het gedetecteerde metaal wijzen.

d) De apparatuur moet zijn uitgerust met een auditief en/of visueel alarm.

2.2. **Normen en testprocedures voor röntgenapparatuur**

2.2.1. **Toepasselijkheid**

a) Apparatuur

Deze eisen en richtsnoeren voor röntgenveiligheidsapparatuur zijn van toepassing op alle screeningapparatuur die gebruik maakt van röntgenstraling, en die een beeld levert dat door de met de bediening belaste persoon moet worden geïnterpreteerd. Dit betreft zowel conventionele röntgenstraling als EDS/EDDS in indicatieve modus.

b) Objecten

Voorts zijn deze eisen en richtsnoeren voor röntgen-veiligheidsapparatuur van toepassing op elk gescreend object ongeacht type of grootte.

Elk object dat aan boord van een vliegtuig wordt gebracht moet, als het moet worden gescreend, worden gescreend volgens dezelfde normen.

2.2.2. **Prestatie-eisen**

a) Veiligheid

De röntgenapparatuur maakt de noodzakelijke detectie mogelijk, gemeten in termen van resolutie, penetratie en discriminatie, zodat kan worden voorkomen dat de objecten als genoemd in aanhangsel A aan boord van een vliegtuig worden gebracht.

b) Tests

De prestatie wordt beoordeeld aan de hand van adequate testprocedures.

c) Operationele eisen

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

De vervorming van het vertoonde object moet zo klein mogelijk zijn.

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

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

Het beeld van elk onderdeel van het gescreende object moet ten minste 5 seconden op het scherm worden vertoond. Bovendien moet de met de bediening belaste persoon de mogelijkheid hebben de band te stoppen en, indien nodig, in tegengestelde richting te laten draaien wanneer verder onderzoek noodzakelijk is.

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

Kenmerken van het scherm: het scherm mag geen flikkering vertonen en moet ten minste 800 lijnen hebben doorgaans $1\,024 \times 1\,024$ pixels, zoals bij hoge-resolutie beeldschermen).

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

De röntgenapparatuur moet een visuele indicatie geven bij ondoordringbare materialen.

De röntgenapparatuur moet organische en anorganische stripping mogelijk maken.

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

d) Onderhoud

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

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

Indien onderhoud of upgrade via een modem mogelijk zijn, moet de modemtoegang worden gecontroleerd en gemonitord.

Aanhangsel A

Richtsnoeren voor de indeling van wapens, gevaarlijke goederen en aan beperkingen onderworpen objecten, die verboden zijn in de steriele zones van luchthavens en vliegtuigcabines

Dit zijn richtsnoeren inzake de mogelijke vorm van wapens en aan beperkingen onderworpen objecten. De vraag of een object als wapen kan worden gebruikt, moet vooral op basis van gezond verstand worden beoordeeld.

- i) Vuurwapens: elk wapen waaruit een schot kan worden afgevuurd door de kracht van een explosie of gecompriëerde lucht, met inbegrip van startpistolen en pistolen voor het afvuren van lichtgranaten.
 - ii) Messen en snij-instrumenten: met inbegrip van sabels, zwaarden, kartonsnijders, jachtmessen, souvenirmessen, vechtsportwapens, professionele instrumenten en soortgelijke messen met een blad van 6 cm of langer en/of messen die op grond van de plaatselijke wetgeving verboden zijn.
 - iii) Slagwapens: gummiknuppels, knotsen, honkbalknuppels of soortgelijke instrumenten.
 - iv) Explosieven/munitie/brandbare vloeistoffen/bijtende vloeistoffen: alle explosieven of brandbare elementen, die alleen of in combinatie met andere objecten een explosie of brand kunnen veroorzaken. Dit omvat explosieve materialen, ontstekingen, vuurwerk, benzine, andere brandbare vloeistoffen, munitie, enz., of een combinatie van deze items. Bijtende en toxische stoffen, met inbegrip van gassen, al dan niet onder druk.
 - v) Neutraliserende of incapaciterende middelen: alle soorten traangas, pepperspray en soortgelijke chemicaliën en gassen, in een pistool, een patroon of een ander houder, en andere neutraliserende instrumenten zoals elektrische wapenstokken en dergelijke.
 - vi) Andere artikelen: zoals ijsprijen, wandelstokken, scheermessen, scharen, en instrumenten die meestal niet als dodelijke of gevaarlijke wapens worden beschouwd, maar wel als wapen kunnen worden gebruikt, met inbegrip van speelgoed- of namaakwapens en granaten.
 - vii) Alle soorten artikelen waarvan redelijkerwijs kan worden gedacht dat ze kunnen worden gebruikt om een dodelijk wapen te simuleren, zoals onder andere: objecten die op bommen lijken of andere objecten die eruit zien als een wapen of als gevaarlijk instrument.
-