

Brussel, 19 juni 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

BEGELEIDENDE NOTA

van: de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur

aan: mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.: COM(2026) 229 final

Betreft: VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
JAARVERSLAG 2024 OVER DE UITVOERING VAN VERORDENING (EG) NR. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 229 final.

Bijlage: COM(2026) 229 final



Brussel, 18.5.2026
COM(2026) 229 final

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

**JAARVERSLAG 2024 OVER DE UITVOERING VAN VERORDENING (EG) NR.
300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE
BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART**

1. INLEIDING

Krachtens artikel 16 van Verordening (EG) nr. 300/2008¹ moet de Commissie elk jaar aan het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten een verslag doen toekomen over de toepassing van deze verordening en de impact ervan op de verbetering van de beveiliging van de luchtvaart.

In 2024 hebben de diensten van de Commissie verdere uitvoering gegeven aan de acties die waren aangekondigd in het werkdocument van de diensten van de Commissie (SWD) getiteld “Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking”. De uitvoering van de 14 in dat document geïdentificeerde kernacties, in samenwerking met de lidstaten, liep het hele jaar 2024 door. De focus van deze werkzaamheden lag op het nieuwe basisniveau van de beveiliging van de luchtvaart en het bevorderen van innovatieontwikkeling in overeenstemming met de EU-luchtvaartbeveiligingsstrategie.

2. ACTUELE EN VERWACHTE DREIGINGEN

Samen met de betrokken agentschappen heeft de Commissie permanent overleg gepleegd met de lidstaten en andere belanghebbenden over opkomende — waaronder hybride — veiligheidsdreigingen voor de luchtvaart en deze op permanente basis gemonitord, met als doel om de kennis en capaciteit op te bouwen die nodig is om op die dreigingen te kunnen reageren en het risico doeltreffend te beheren.

2.1 Terrorisme en hybride dreigingen

Terrorisme en gewelddadig extremisme, met name vanuit wereldwijde jihadistische netwerken, blijven een aanzienlijke bedreiging voor de Europese Unie en haar lidstaten vormen, terwijl ook het algehele dreigingsniveau significant blijft. Destabiliserende interne en externe gebeurtenissen hebben bijgedragen tot een intensivering van radicaliseringstendensen, verhoogde spanningen en maatschappelijke polarisatie, wat in potentie kan leiden tot terrorisme en gewelddadig extremisme overal in de Unie. Terroristen zijn actief over grenzen heen en maken gebruik van nieuwe technologieën en werkwijzen. De verspreiding van mis- en desinformatie online en het potentieel voor radicalisering blijft een belangrijk punt van zorg. In een omgeving die meer gedecentraliseerd en volatieler is geworden, leggen geïsoleerde terroristische en gewelddadige extremisten onderling contacten en inspireren zij elkaar zonder dat zij noodzakelijk tot een bepaalde ideologie of groep behoren.

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).

De conflicten in het Midden-Oosten hebben de dreiging voor de interne veiligheid van de EU verhoogd en vergroten de kans op mobilisatie en radicalisering aanzienlijk, waardoor een reeks nieuwe dreigingsvectoren in heel Europa zou kunnen worden geactiveerd. De conflicten hebben geleid tot een sterke toename van het volume aan extremistische inhoud online, waaronder terroristische propaganda, antisemitische en anti-mosliminhoud en polariserende narratieven.

De burgerluchtvaart blijft een prominent doelwit, terwijl bedreigingen en uitdagingen naar verwachting zullen evolueren en de werkwijzen van terroristen waarschijnlijk steeds gevarieerder zullen 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.

Hoewel de aanvalsoorlog van de Russische Federatie tegen Oekraïne tot nu toe een beperkte impact heeft gehad op de dreiging van terrorisme en gewelddadig extremisme in de EU, is de hybride dreiging voor de interne veiligheid van de EU door deze oorlog verhoogd, in de vorm van een toename van desinformatie, cyberaanvallen, pogingen om migratie te instrumentaliseren en sabotageacties tegen kritieke infrastructuur, waaronder luchtvrachtbeveiliging.

2.2 Beveiligingsincidenten in het luchtvrachtvervoer

Vanaf juli 2024 heeft in de beveiligde toeleveringsketen van luchtvracht en -post in Europa een reeks wederrechtelijke daden plaatsgevonden. Bij deze incidenten werden geïmproviseerde brandbommen gebruikt. De incidenten zijn voor overheden en de sector aanleiding geweest om, op EU- en internationaal niveau, opnieuw na te denken over kwetsbaarheden en te zoeken naar oplossingen om de weerbaarheid te vergroten. De Commissie heeft samen met de lidstaten en belanghebbenden in de sector een aantal preventieve maatregelen ontwikkeld die bijdragen tot het beperken van de gebruikte werkwijzen en het versterken van de luchtvrachttoeleveringsketen.

2.3 Cyberbeveiliging

Naarmate de burgerluchtvaart verder digitaliseert en steeds meer geïnterconnecteerd raakt, vormen cyberdreigingen toenemende risico's voor de beveiliging, de veiligheid en de efficiëntie van de luchtvaart. Cyberaanvallen tegen de vervoerssector kunnen rampzalige gevolgen hebben en tot een aanzienlijke economische ontwrichting leiden. In 2024 werden meer dan 8 500 cyberaanvallen gemeld die gevolgen hadden voor verschillende belanghebbenden in de luchtvaart wereldwijd. De voorkeursmethoden voor cyberaanvallen waren frauduleuze websites, phishing en malware en DDoS-

aanvallen. De belangrijkste doelwitten waren luchtruimgebruikers, luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten en hun toeleveringsketens².

De motieven voor cyberaanvallen lopen uiteen. Hoewel financieel gewin de meest voorkomende reden is, worden andere aanvallen ingegeven door ideologische motieven of uitgevoerd namens vijandige statelijke actoren.

In deze complexe omgeving zijn de inspanningen gericht op een snelle en doeltreffende uitvoering van bestaande regelgevingsinitiatieven, om ervoor te zorgen dat deze volledig operationeel worden en consequent worden toegepast.

3. RISICOBEOORDELING

3.1 Drones

Zoals de Commissie heeft aangekondigd in haar “dronestrategie 2.0”³, zal zij een overwegen of de regels voor de beveiliging van de luchtvaart moeten worden gewijzigd om te bereiken dat luchtvaartautoriteiten en luchthavens beter voorbereid zijn op de risico’s die niet-coöperatieve en onbevoegde drones met zich meebrengen.

In het eerste kwartaal van 2024 hebben de diensten van de Commissie de laatste hand gelegd aan een speciale risicobeoordeling van de risico’s die niet-coöperatieve en onbevoegde onbemande luchtvaartuigsystemen (drones) vormen voor de burgerluchtvaart en luchthavenfaciliteiten. De risicobeoordeling had voornamelijk betrekking op de dreiging van het gebruik van drones voor terroristische doeleinden. Hybride scenario’s met statelijke actoren zijn daarbij niet in aanmerking genomen.

De uiteindelijke uitkomst was dat de risicoblootstelling van de burgerluchtvaart en luchthavenfaciliteiten voor opzettelijke aanvallen door terroristen met drones op dat moment in de tijd niet significant was. Het restrisico wees dus niet op de noodzaak van een herziening van de bestaande luchtvaartbeveiligingsregels.

3.2 Conflictgebieden

In het kader van het EU-waarschuwingssysteem voor conflictgebieden zijn in 2024 op kwartaalbasis gemeenschappelijke risicobeoordelingen uitgevoerd 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 van deze beoordelingen is om informatie uit te wisselen over de

² Verslag van Eurocontrol/EATM-CERT 2025 over cyberveiligheid in de luchtvaart.

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s — Een dronestrategie 2.0 voor een slim en duurzaam ecosysteem voor onbemande luchtvaartuigen in Europa, COM(2022) 652 final, 29 november 2022.

beoordeling van risico's voor de EU-burgerluchtvaart die voortkomen uit conflictgebieden, zodat tijdig steun kan worden geboden voor risicobeperkende maatregelen. In dringende gevallen worden buitengewone vergaderingen georganiseerd.

In 2024 heeft de groep vier driemaandelijks vergaderingen en zeven urgente ad-hocvergaderingen gehouden, met name over het conflict in het Midden-Oosten en de gevolgen daarvan voor de EU-burgerluchtvaart. Dit heeft geleid tot de publicatie van drie informatiebulletins voor conflictgebieden (CZIB's), de intrekking van één CZIB en de verlenging van elf bestaande CZIB's⁴.

Het geïntegreerde proces voor de beoordeling van risico's voor de EU-luchtvaartbeveiliging zorgt ook voor risicobeoordelingscapaciteit en ondersteunt het 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 mei 2024 gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1255⁵. De bij die laatste verordening doorgevoerde wijzigingen waren noodzakelijk vanwege het veranderende dreigings- en risicobeeld en recente technologische ontwikkelingen. Ook heeft de uitvoeringsverordening een regeling voor de goedkeuring van en toezicht op vervoerders ingevoerd, dat in veel gevallen zorgt voor vervoer over land van beveiligde luchtvracht en post namens erkende agenten en bekende afzenders. Daarnaast is één luchthaven⁶ toegevoegd aan de lijst van derde landen waarvan wordt erkend dat zij beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging. Een tweede wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998, in juli 2024, is ingevoerd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2024/2108⁷, die tijdelijk een lager maximumvolume aan vloeistoffen, gels en spuitbussen (LAG's) toestaat bij beveiligingsonderzoeken met behulp van apparatuur voor explosieventdetectiesystemen voor handbagage (EDSCB) die voldoet aan

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁵ Voor nadere details, zie bijlage 2.

⁶ De luchthaven van Spitsbergen in Noorwegen.

⁷ Voor nadere details, zie bijlage 2.

norm C3. In deze tweede uitvoeringsverordening heeft de Commissie ook onderstreept dat de door die technologie gebruikte detectiealgoritmen moeten worden verbeterd.

4.2 EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen

De EU-gegevensbank⁸ 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 2024 omvatte de gegevensbank ongeveer 37 000 erkende agenten, bekende afzenders, bekende leveranciers van luchthavenbenodigdheden, onafhankelijke valideurs, ACC3-luchtvaartmaatschappijen, erkende leveranciers, erkende agenten en bekende afzenders uit derde landen, beveiligingsapparatuur, luchthavens en gebruikers. Het beschikbaarheidspercentage bedroeg 99,99 %, wat betekent dat de gegevensbank in 2024 in totaal minder dan 30 minuten niet beschikbaar was.

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 de 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 een mogelijke DNL (“Do Not Load”)-instructie of -verwijzing. Deze moeten worden toegepast door marktdeelnemers die betrokken zijn bij de toeleveringsketen naar de EU voordat de zending aan boord van een vlucht naar de EU wordt geladen.

In 2024 werden circa 141 miljoen PLACI-bevindingen geregistreerd. Deze bevindingen hebben geleid tot ongeveer 1400 verzoeken om een beveiligingsonderzoek (request for screening (RFS)), terwijl in geen enkel geval is verzocht de goederen niet te laden (DNL). De meeste hiervan hadden betrekking op exprezendingen, gevolgd door post en algemene luchtvracht.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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

5.1 Algemeen

Verordening (EG) nr. 300/2008 heeft tot doel om wederrechtelijke daden tegen de burgerluchtvaart te voorkomen ter bescherming van personen en goederen. 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 dat zij 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-lidstaten⁹.

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, bestrijkt het toezichtstelsel van de Commissie de activiteiten van de lidstaten voor het opzetten, bijhouden en uitvoeren van een doeltreffend nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en een doeltreffend nationaal kwaliteitscontroleprogramma op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart.

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

Sinds 2010 is het bij de inspecties van de Commissie vastgestelde nalevingspercentage stabiel gebleven rond 80 %. De uitvoering van sommige maatregelen laat ruimte voor verbetering en vereist voortdurende inspanningen door belanghebbenden in de sector, de bevoegde autoriteiten en de Commissie.

5.2 Frequentie en reikwijdte van de inspecties

De Commissie verricht inspecties 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 luchtvaartbeveiligingsnormen toepassen.

Het aantal, de frequentie en het toepassingsgebied van deze inspecties zijn vastgesteld in de strategie van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) voor het toezicht op de toepassing van de luchtvaartbeveiligingsnormen van de EU. In deze strategie wordt gekeken naar het niveau van de luchtvaartactiviteit in elke lidstaat, een

⁹ Europese Economische Ruimte: de 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.

representatieve steekproef van het type luchthavenactiviteiten, de mate van naleving bij de tenuitvoerlegging van de regelgeving inzake luchtvaartbeveiliging, de resultaten van eerdere inspecties van de Commissie, beveiligingsincidenten (“wederrechtelijke daden”), dreigingsniveaus en andere factoren en beoordelingen.

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

Om de vijf jaar wordt bewijs over de toepassing van de gemeenschappelijke basishnormen inzake luchtvaartbeveiliging verzameld op basis van een selectie van ten minste 15 % van alle EU-luchthavens die onder Verordening (EG) nr. 300/2008 vallen, waaronder de grootste luchthaven qua passagiersaantallen in elke lidstaat. De door de Commissie op de geselecteerde luchthavens uitgevoerde inspecties geven een goed beeld van het algemene nalevingsniveau in elke lidstaat.

5.3 Procedures en methoden voor inspecties

In Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie¹⁰ zijn de procedures voor het uitvoeren van inspecties door de Commissie op het gebied van luchtvaartbeveiliging vastgesteld. Deze verordening bevat onder meer bepalingen inzake de kwalificaties en bevoegdheden van inspecteurs van de Commissies¹¹.

De methode voor het uitvoeren van de inspecties is ontwikkeld in nauwe samenwerking met de luchtvaartbeveiligingsautoriteiten van de lidstaten en voorziet erin dat wordt gecontroleerd of beveiligingsmaatregelen doeltreffend worden toegepast.

5.4 Door de Commissie uitgevoerde inspecties

De Commissie beschikte in 2024 over een actief team van 8 voltijdse luchtvaartbeveiligingsinspecteurs, ondersteund door een pool van ongeveer 80 door de lidstaten benoemde nationale auditeurs die gekwalificeerd zijn voor deelname aan inspecties van de Commissie.

Het bij de inspecties van de Commissie betrekken van nationale auditeurs maakt intercollegiale toetsing en verspreiding van methoden en beste praktijken tussen lidstaten en geassocieerde landen mogelijk¹².

¹⁰ 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).

¹¹ Zie de artikelen 4 en 5.

¹² Zie bijlage 1 voor een samenvatting van alle activiteiten van de Commissie en het ESA op het gebied van toezicht op de naleving in 2024.

5.4.1 Inspecties van nationale bevoegde autoriteiten

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

In het kader van haar zesde cyclus van inspecties van bevoegde autoriteiten heeft de Commissie in 2024 vijf inspecties uitgevoerd. De in 2024 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 toegekend 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.

Uit de inspecties is echter gebleken dat extra inspanningen nodig zijn op de volgende gebieden: het up-to-date houden van de nationale civiele luchtvaartveiligheidsprogramma's in overeenstemming met wetswijzigingen en het duidelijk omschrijven van de verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de gemeenschappelijke basisnormen; volledige afstemming van de beveiligingsprogramma's van luchthavens, exploitanten en entiteiten op de Uniewetgeving en nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en het houden van toezicht daarop; standaardisatie van de certificering en hercertificering van exploitanten van röntgenapparatuur op nationaal niveau; volledige ontwikkeling van cyberbeveiligingsgerelateerde opleidingen; volledige implementatie van de voorgeschreven inspectiemethode en de elementen die moeten worden opgenomen in rapportage over het toezicht op de nationale naleving, en naleving van de rapportagevereisten (tijdige indiening van verslagen, afsluitingsbrieven enz.). Daarnaast werden in sommige lidstaten bepaalde taken niet volledig uitgevoerd als gevolg van een tekortschietende taakverdeling. Daartoe behoorden het toezicht op luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en enkele entiteiten met beveiligingsverantwoordelijkheden en hun respectieve beveiligingsprogramma's. Bovendien bestreken de autoriteiten bij inspecties niet systematisch het volledige scala aan rechtstreeks met elkaar verband houdende beveiligingsmaatregelen of werden niet op alle vereiste gebieden tests uitgevoerd. Uit verificaties op luchthavens kwam naar voren dat de effectiviteit van nationale monitoringsactiviteiten in alle geïnspecteerde lidstaten verder kon worden verbeterd.

5.4.2 Eerste inspecties van luchthavens

In 2024 heeft de Commissie 17 eerste inspecties van luchthavens uitgevoerd om vast te stellen of de bevoegde autoriteit op passende wijze toezicht houdt op de doeltreffende 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 vijftien 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 brachten echter aan het licht dat enkele onderdelen van sommige maatregelen vatbaar voor verbetering waren, zoals controles bij de toegang tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens, beveiligingsonderzoeken van toelieferingen, en maatregelen 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 tijdens de eerste inspectie ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld, maar ook op willekeurige basis om te controleren of de bevoegde autoriteiten de nodige bevoegdheden hebben om te kunnen eisen dat tekortkomingen binnen de vastgestelde termijnen worden verholpen. In 2024 zijn vier follow-upinspecties 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 de Commissie jaarlijks een verslag doen toekomen over de maatregelen die ze 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 uitvoering van nationale kwaliteitscontrolemaatregelen. Dit maakt het op zijn beurt mogelijk om in elke lidstaat tekortkomingen snel op te sporen en te verhelpen.

De beoordeling omvat een analyse van het regelmatige toezicht op luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van luchtvaartbeveiliging, alsmede van de tijd die door de inspecteurs wordt gespendeerd aan toezicht op het terrein, het toepassingsgebied en de frequentie van een geschikte mix van activiteiten voor het 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 is in 2024 verder geharmoniseerd.

De lidstaten hebben een formele uitgebreide evaluatie ontvangen met, voor zover nodig, suggesties om de nationale inspanningen te verbeteren of gericht 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 daarvan is om te bevestigen dat de uitvoering van bepaalde beveiligingsmaatregelen nog steeds beantwoordt aan een norm die gelijkwaardig is aan de EU-wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart. In 2024 werden drie beoordelingen uitgevoerd, in respectievelijk de Verenigde Staten, Montenegro en Singapore.

5.7 “Artikel 15”-zaken en juridische procedures

Als de in een luchthaven vastgestelde tekortkomingen bij de toepassing van beveiligingsmaatregelen ernstig genoeg zijn om van grote invloed te zijn op het algehele niveau van beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, zal de Commissie artikel 15 van Verordening (EU) nr. 72/2010 toepassen. 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 wordt toegepast, worden behandeld als vluchten die aankomen uit een derde land, waardoor de ontvangende luchthavens verplicht zijn om compenserende beveiligingsmaatregelen toe te passen op aankomende transferpassagiers en hun bagage en op de luchtvaartuigen waarmee zij zijn aangekomen. In 2024 is geen enkele “artikel 15”-zaak ingeleid.

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 2024 is geen enkele inbreukprocedure ingeleid.

6. VERGADERINGEN EN EVENEMENTEN

Op 2 mei 2024 heeft de Commissie de Conferentie over cyberbeveiliging in het vervoer georganiseerd, die alle vervoerswijzen besloeg. Tijdens het evenement werd de balans opgemaakt van de ontwikkelingen sinds de eerste conferentie, in 2019, om resterende hiaten te identificeren, de uitwisseling van praktijken en ideeën tussen de verschillende gemeenschappen te stimuleren en evoluerende cyberbeveiligingsdreigingen voor de vervoerssector te adresseren.

In februari 2024 heeft de Commissie de subgroep cyberbeveiliging in de luchtvaart opgericht, waarmee het startsein werd gegeven voor een gestructureerde reeks plenaire vergaderingen en speciale taskforcesessies, voortbouwend op het mandaat van de werkgroep cyberbeveiliging in de luchtvaart. Het doel was om de samenwerking tussen luchtvaartveiligheids-, luchtvaartbeveiligings- en cyberbeveiligingsautoriteiten en

daarmee de onderlinge afstemming en naleving van de NIS 2-richtlijn¹³ en luchtvaartspecifieke regels te bevorderen. Daarnaast was het streven om mogelijke lacunes of overlappings van cyberbeveiligingsverplichtingen te voorkomen en onnodige administratieve en operationele lasten tot een minimum te beperken.

In november 2024 hebben de Commissie en de Amerikaanse Transportation Security Administration (TSA) de tweede VS-EU-top over de beveiliging van luchtvracht gehouden in Dublin, Ierland. Het evenement bood de gelegenheid om dreigingen en risico's voor het luchtvrachtvervoer in kaart te brengen en collectief risicobeperkende strategieën toe te passen.

Om de lidstaten feedback over de inspecties te geven, de transparantie te bevorderen en de methoden voor toezicht op de naleving te harmoniseren, heeft de Commissie in oktober 2024 een jaarlijkse bijeenkomst en opleiding van de nationale AVSEC-inspecteurs georganiseerd.

7. INTERNATIONALE DIALOOG

7.1 Algemeen

De Commissie is blijven bijdragen aan de wereldwijde luchtvaartbeveiliging 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 om gecoördineerde EU-standpunten in te nemen. Ook werden gesprekken gevoerd met bepaalde derde landen, zoals de Verenigde Staten, Canada, Australië, Singapore en het Verenigd Koninkrijk.

7.2 Internationale organen

De EU nam als waarnemer actief deel aan de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO (AVSECP/35), van 22-26 april 2024, en aan de derde vergadering van het ICAO Cybersecurity Panel (CYSECP/3), van 3-7 juni 2024.

7.3 Derde landen

In het kader van de luchtvaartbeveiligingsbetrekkingen met de Verenigde Staten beoogt de EU-VS-samenwerkingsgroep inzake vervoersveiligheid (Transportation Security Cooperation Group (TSCG)) de samenwerking op verschillende gebieden van wederzijds belang te bevorderen. Dit waarborgt de continuïteit van de éénloketregelingen en de wederzijdse erkenning van de respectieve regelingen voor

¹³ 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 (NIS 2-richtlijn).

luchtvracht en -post in de EU en de VS. De 33e vergadering van de TSCG vond plaats op 10-11 september 2024.

Artikel 435 van de handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK regelt de samenwerking tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, om informatie uit te wisselen, beste praktijken en resultaten te bespreken en uit te wisselen en samenwerkingsregelingen tussen technisch deskundigen te ontwikkelen. De vierde vergadering tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk over de samenwerking op het gebied van luchtvaartbeveiliging vond plaats op 15 mei 2024, en de vijfde op 31 oktober 2024.

In overeenstemming met het EU-recht heeft de Commissie éénloketregelingen gesloten waarbij beveiligingsnormen van sommige derde landen, of luchthavens van derde landen, worden erkend als gelijkwaardig aan de toepasselijke EU-normen¹⁴. De besprekingen over een éénloketregeling met Japan werden voortgezet, maar verschillen tussen de toegepaste regelingen staan vooruitgang vooralsnog in de weg. In 2024 zijn geen nieuwe éénloketregelingen gesloten.

Wat capaciteitsopbouw betreft, is het project “Civil Aviation Security in Africa, Asia and the Middle East” (CASE II), waarvoor de Europese Commissie 8 miljoen EUR aan financiering verstrekt en dat wordt uitgevoerd door de ECAC, in 2024 voortgezet. De activiteiten van luchtvaartbeveiligingsdeskundigen omvatten workshops, webinars en bilaterale activiteiten in het desbetreffende land¹⁵. De algemene doelstelling van CASE II is om terroristische dreigingen 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 versterken¹⁶.

¹⁴ De EU heeft éénloketregelingen met de VS, Canada, Singapore, Montenegro, Servië en het Verenigd Koninkrijk.

¹⁵ In 2024 is het hoogste volume en de grootste verscheidenheid aan activiteiten uitgevoerd sinds de start van het project. In totaal werden 77 activiteiten uitgevoerd voor partnerlanden, met 1117 deelnemers. Dit vormt een toename met 15 % ten opzichte van het totale aantal uitgevoerde activiteiten in 2023 en meer dan een verdubbeling van het aantal uitgevoerde activiteiten in 2022 (35). Deze activiteiten bestonden uit 48 bilaterale opleidingsactiviteiten, 17 multilaterale opleidingsactiviteiten, 6 mentoringactiviteiten, 2 regionale workshops, 1 interregionale workshop en de financiering van 3 APEX op het gebied van veiligheidsevaluaties. Sinds de start van het project zijn in totaal 208 binnenlandse activiteiten en activiteiten op afstand uitgevoerd. Daarvan werden er 177 uitgevoerd in het land zelf voor 83 partnerlanden en ECAC/EU-lidstaten. Wat de inzet van deskundigen betreft, zijn 30 deskundigen uit 14 ECAC/EU-lidstaten beschikbaar gesteld om bij te dragen aan 19 activiteiten (24 %), en 32 deskundigen van burgerluchtvaartautoriteiten van 16 partnerlanden om bij te dragen aan opleidingsactiviteiten en workshops. Het projectteam verwelkomde 2 gedetacheerde deskundigen (1 uit Marokko en 1 uit Kameroen).

¹⁶ De partnerlanden worden geselecteerd op basis van objectieve criteria, zoals de toezegging/het vermogen van een land om volledig te profiteren van de capaciteitsopbouwactiviteiten van het project, of het feit dat er geen overlappings mogelijk zijn met andere initiatieven voor capaciteitsopbouw, zowel bilaterale als multilaterale.

8. CONCLUSIES

De incidenten in het luchtvrachtvervoer in juli 2024 hebben de ernstige risico's voor de luchtvaart opnieuw voor het voetlicht gebracht. Voor kwaadwillige actoren kunnen vervoersondernemers zowel doelwitten als instrumenten zijn. De bestaande wettelijke instrumenten van de EU hebben de beveiliging van de luchtvaart verbeterd, maar hoge dreigingsniveaus vereisen middelen voor de snelle uitwisseling van informatie en zo nodig een snelle respons.

De Commissie werkt samen met de lidstaten om de bestaande uitvoeringswetgeving op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart inzake het delen van gerubriceerde informatie over voorvallen in verband met de beveiliging van de luchtvaart te wijzigen. De permanente inspanningen om luchtvaartbeveiligingsnormen te versterken zullen ook een versterking van de wetgeving inzake de beveiliging van de luchtvaart met zich meebrengen om onmiddellijke responsmaatregelen mogelijk te maken, met instandhouding van de "one stop security"-zones op EU-luchthavens.

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 2024 blijven inzetten voor een dergelijk systeem, in nauwe samenwerking met zowel regelgevers als belanghebbenden, waarbij de huidige en toekomstige uitdagingen werden aangepakt.