

Brussel, 13 juli 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	13 juli 2026
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2026) 361 final
Betreft:	VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD JAARVERSLAG 2025 OVER DE TOEPASSING 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) 361 final.

Bijlage: COM(2026) 361 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

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

**JAARVERSLAG 2025 OVER DE TOEPASSING VAN VERORDENING (EG) nr. 300/2008 INZAKE
GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE BEVEILIGING VAN DE
BURGERLUCHTVAART**

1. INLEIDING

In artikel 16 van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad¹ is bepaald dat de Commissie elk jaar bij het Europees Parlement, de Raad en de lidstaten een verslag moet indienen over de toepassing van deze verordening en de impact ervan op de verbetering van de beveiliging van de luchtvaart.

De acties die waren aangekondigd in het werkdokument van de diensten van de Commissie (SWD) “Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking” (SWD (2023) 37 final), waarbij de nadruk werd gelegd op innovatie, technologie en een nieuw basisniveau voor luchtvaartbeveiliging, zijn in 2025 verder uitgevoerd door de diensten van de Commissie.

2. ACTUELE EN VERWACHTE DREIGINGEN

De Commissie en de betrokken agentschappen hebben aanhoudende inspanningen geleverd om veiligheidsdreigingen voor de luchtvaartsector, met inbegrip van hybride dreigingen, te monitoren en aan te pakken, samen met de lidstaten en andere belanghebbenden. Het doel hiervan was te zorgen voor een doeltreffend risicobeheer. Daartoe heeft de Commissie in 2025 een wetwijziging voorbereid om een efficiënter mechanisme in te stellen voor het uitwisselen van informatie over voorvallen op het gebied van luchtvaartbeveiliging.

2.1 Terrorisme en hybride dreigingen

De terroristische dreiging voor de Europese Unie en haar lidstaten is nog steeds hardnekkig, evolueert snel, wordt steeds complexer, en wordt gekenmerkt door decentralisatie, ideologische diversificatie en een sterke afhankelijkheid van digitale ecosystemen. De dodelijkste dreiging komt nog steeds van jihadistische netwerken, waarvan de ontwikkeling sterk wordt beïnvloed door de aanhoudende conflicten in het Midden-Oosten. Tegelijk hebben destabiliserende interne en externe gebeurtenissen bijgedragen tot een intensivering van radicaliseringstendensen, verhoogde spanningen en maatschappelijke polarisatie, wat mogelijk kan leiden tot terrorisme en gewelddadig extremisme in de hele Unie. Digitale platforms spelen een sleutelrol: zij maken radicalisering, rekrutering en de verspreiding van propaganda mogelijk. 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.

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 invloed van de conflicten in het Midden-Oosten heeft zich uitgebreid tot de ruimte voor hybride dreigingen; daarbij wordt gebruik gemaakt van conflictverhalen in desinformatiecampagnes en online-pogingen tot polarisatie.

De burgerluchtvaart blijft een prominent doelwit, maar de dreigingen en uitdagingen zullen naar verwachting evolueren en ook de werkwijzen van terroristen zullen 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 instrumentalisieren en sabotageacties tegen kritieke infrastructuur.

2.2 Cyberbeveiliging

2.2.1 Algemeen

In 2025 werden ongeveer 9200 cyberincidenten gemeld die gevolgen hadden voor alle categorieën luchtvaartbelanghebbenden over de hele wereld². Het ging onder meer om ransomware-incidenten, datalekken, gevaren voor de toeleveringsketen, hacktivist-gestuurde activiteiten en datalekken die gericht waren tegen luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten. In 2025 waren er verschillende incidenten met een aanzienlijke impact op de toeleveringsketen van de luchtvaart, met name de aanval op het MUSE-systeem van Collins Aerospace, dat gevolgen had meerdere grote luchthavens³ in Europa.

Hoewel cybercriminaliteit de belangrijkste bedreiging blijft, is de geopolitieke dimensie van cyberdreigingen steeds belangrijker geworden. De aanhoudende conflicten in Oekraïne en het Midden-Oosten blijven hacktivistische activiteiten aanwakken, waarbij DDoS-aanvallen onevenredig vaak gericht zijn tegen luchthavens vanwege hun symbolische zichtbaarheid. Het gebruik van AI door actoren op het gebied van cyberdreigingen is ook steeds duidelijker geworden.

Om een coherente en geharmoniseerde uitvoering van het EU-kader voor cyberbeveiliging in de hele luchtvaart te ondersteunen, waren de inspanningen in 2025 gericht op een maximale samenhang tussen horizontale en sectorale regels. Het doel

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 report on cyber in aviation.

³ Als gevolg daarvan moesten deze luchthavens overschakelen op handmatige verwerking, wat leidde tot lange wachtrijen, vertragingen en annuleringen. Dit incident toont aan hoe kritieke IT-systemen voor de luchtvaart te maken kunnen krijgen met grootschalige uitval en snel een domino-effect kunnen veroorzaken doorheen het hele Europese luchtvaartnetwerk.

hiervan was de doeltreffendheid te vergroten, dubbel werk te voorkomen en de lasten voor exploitanten en overheden te verminderen.

De in februari 2024 opgerichte subgroep cyberbeveiliging in de luchtvaart heeft in 2025 een niet-bindend referentiedocument opgesteld, dat door de NIS-samenwerkingsgroep is gevalideerd, ter ondersteuning van een coherente en geharmoniseerde uitvoering van het EU-kader voor cyberbeveiliging in de hele luchtvaart.

2.2.2 Risicobeoordeling van detectieapparatuur

In samenwerking met de luchtvaartbeveiligings- en douaneautoriteiten van de lidstaten heeft de Commissie op grond van artikel 22 van de NIS 2-richtlijn een risicobeoordeling uitgevoerd van detectieapparatuur, met inbegrip van apparatuur voor beveiligingsonderzoeken in de luchtvaart. Deze risicobeoordeling had betrekking op detectieapparatuur die gebruik maakt van software en/of verbonden is met ICT-systemen en die wordt ingezet bij de douane, grensautoriteiten, luchthavens, havens en grenscontrolepunten.

De bevindingen wijzen op gefragmenteerde nationale praktijken, een sterke afhankelijkheid van leveranciers van buiten de EU, grote kwetsbaarheden in verband met onderhoud op afstand en het ontbreken van geharmoniseerde beveiligingsprotocollen. In de beoordeling worden 13 risicoscenario's geïdentificeerd, met als belangrijkste risico's: te grote afhankelijkheid van één of een beperkt aantal fabrikanten (afhankelijkheid van één leverancier, leveranciers met een hoog risico); toegestane/niet-toegestane toegang tijdens onderhoud of installatie (ook op afstand); malware die apparatuur, gegevensintegriteit en verbonden systemen in gevaar brengt. De risico's nemen toe in onderling verbonden omgevingen (luchthavens, havens, EU-douanedatahub).

2.3 Drones

Drones veranderen de toekomst van de economie en de samenleving van de EU, met verstrekende gevolgen voor vervoer, handel en diensten. Naarmate het aantal drones en de technologische mogelijkheden ervan toenemen, met inbegrip van verbeteringen op het gebied van snelheid, wendbaarheid, bereik, laadvermogen en precisie van de sensoren, alsook de integratie van artificiële intelligentie, is het van essentieel belang te erkennen dat ze ook voor verkeerde doeleinden kunnen worden gebruikt. Om de voordelen van drones en de legitieme en rechtmatige toepassingen ervan te benutten, is het dan ook van cruciaal belang de bedreigingen die zij vormen in de vorm van onwettige, onregelmatige of kwaadwillige activiteiten aan te pakken en deze risico's te beperken.

Incidenten met drones van onbekende oorsprong in de buurt van infrastructuur, waaronder luchthavens, vormen een bijzondere uitdaging voor de paraatheid en het

vermogen van de EU om toekomstige incidenten te voorkomen⁴. De aanwezigheid van drones in de buurt van gevoelige gebieden geeft ook aanleiding tot bezorgdheid over spionage, waardoor de veiligheidsspanning toeneemt. Als reactie hierop heeft de Commissie in 2025 een actieplan inzake beveiliging van en tegen drones opgesteld, dat erop gericht is de aanpak van voorkomen-detecteren-reageren te versterken teneinde de dreiging van drones te beperken en de paraatheid van de Unie om op incidenten te reageren, te vergroten.

3. RISICOBEOORDELING

3.1 Conflictgebieden

Het EU-waarschuwingssysteem voor conflictgebieden is driemaandelijks risicobeoordelingen blijven uitvoeren, onder leiding van de geïntegreerde EU-risicobeoordelingsgroep voor luchtvaartbeveiliging, die bestaat uit EU-lidstaten, EU-Inten en het EASA. Het systeem heeft tot doel de tijdige uitwisseling van risicobeoordelingen met betrekking tot conflictgebieden die gevolgen hebben voor de burgerluchtvaart in de EU te vergemakkelijken, zodat de risico's doeltreffend kunnen worden beperkt. Indien nodig worden ad-hocvergaderingen bijeengeroepen om dringende kwesties te behandelen.

De groep heeft in 2025 vier driemaandelijks vergaderingen en vijf dringende ad-hocvergaderingen gehouden. Er vonden vier voorbereidende vergaderingen met luchtvaartmaatschappijen en verenigingen van luchtvaartmaatschappijen uit de EU plaats. Dit heeft geleid tot de uitgifte van twee nieuwe EASA-informatiebulletins voor conflictgebieden, de intrekking van vier EASA-informatiebulletins voor conflictgebieden en de actualisering van de resterende bulletins⁵.

Het geïntegreerde proces voor de beoordeling van risico's voor de EU-luchtvaartbeveiliging heeft ook gezorgd voor risicobeoordelingscapaciteit en heeft het besluitvormingsproces (risicobeperking) op het gebied van luchtvrachtbeveiliging en luchtvaartbeveiligingsnormen ondersteund.

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

⁴ In 2025 werden bijvoorbeeld in Kopenhagen, München, Berlijn en Brussel vluchten opgeschort als gevolg van drones.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

beveiligingsniveau te bereiken en tegelijk de nadelige effecten op de luchtvaartactiviteiten tot een minimum te beperken.

Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1998 is in mei 2025 gewijzigd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2025/920⁶. Bij deze laatste verordening zijn wijzigingen ingevoerd ter versterking van de gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van luchtvracht en -post, teneinde de weerbaarheid te vergroten en nieuwe dreigingen adequaat te beperken. Het doel was de preventie en opsporing van geïmproviseerde explosieven (IED) en geïmproviseerde brandgevaarlijke voorwerpen (IID) te verbeteren door maatregelen te nemen om de zichtbaarheid van informatie en gegevens met betrekking tot luchtvracht en -post, te vergroten, de competenties en vaardigheden van beveiligingspersoneel te versterken en ervoor te zorgen dat bepaalde goederen tijdens de aanvaarding worden gescheiden voordat zij aan boord van het luchtvaartuig worden geladen.

Er zijn ook wijzigingen aangebracht in de luchtvaartbeveiligingsmaatregelen op het gebied van opleiding, certificering en hercertificering van beveiligingspersoneel en routinetests van beveiligingsapparatuur. Sommige luchthavens⁷ zijn geschrapt van de lijst van derde landen waarvan wordt erkend dat zij beveiligingsnormen toepassen die gelijkwaardig zijn aan de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging.

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 2025 waren ongeveer 40 000 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 in de gegevensbank opgenomen. Het beschikbaarheidspercentage bedroeg 99,95 %, wat betekent dat de gegevensbank in 2025 in totaal iets meer dan 4 uur onbeschikbaar was.

⁶ Voor meer bijzonderheden, zie bijlage 2.

⁷ De luchthaven Kangerlussuaq in Groenland, de luchthavens Guernsey, Man en Jersey in het Verenigd Koninkrijk en de luchthaven Ben Gurion in Israël.

⁸ <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.

In 2025 werden circa 146 miljoen PLACI-bevindingen geregistreerd. Deze bevindingen hebben geleid tot ongeveer 990 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 expreszendingen, gevolgd door post en algemene luchtvracht.

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. In deze verordening is bepaald dat de lidstaten regelmatig toezicht moeten houden op de naleving van de uitvoering van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging door luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten en dat zij tekortkomingen snel moeten 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/EER⁹-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, bestrijkt het

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.

toezichtssysteem 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 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 bij de inspecties van de Commissie vastgestelde nalevingspercentage stabiel gebleven rond 80 %. De uitvoering van sommige maatregelen laat ruimte voor verbetering en vergt aanhoudende inspanningen van de belanghebbenden in de sector, de bevoegde autoriteiten en de Commissie.

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 een inspectie van ofwel de bevoegde autoriteit van de desbetreffende lidstaat, ofwel 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. 72/2010¹⁰ 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 Commissie¹¹.

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

De Commissie had een actief team van zeven voltijdse luchtvaartbeveiligingsinspecteurs, ondersteund door een pool van ongeveer 70 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 landen¹².

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 2025 een jaarlijkse bijeenkomst en opleiding van de nationale auditors georganiseerd.

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 2025 zeven lidstaten geïnspecteerd.

De in 2025 geïnspecteerde lidstaten hielden hun nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart in overeenstemming met de wetswijzigingen. De meeste nationale kwaliteitscontroleprogramma's bleken ook volledig in overeenstemming te zijn met Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie. In alle lidstaten werd vastgesteld dat luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten met

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 de Europese Toezichthoudende Autoriteit op het gebied van toezicht op de naleving in 2025.

verantwoordelijkheden op het gebied van beveiliging geconfronteerd werden met bepaalde uitdagingen bij het actualiseren en onderhouden van beveiligingsprogramma's in overeenstemming met de wetgeving van de Unie en de nationale programma's voor beveiliging van de luchtvaart, en bij het toezicht daarop.

De eisen voor aanwerving, opleiding, goedkeuring en/of certificering, kwalificatie van instructeurs en onafhankelijke valideurs, indien van toepassing, werden grotendeels omgezet in de nationale opleidingsprogramma's van de geïnspecteerde lidstaten. Er is echter nog ruimte voor verbetering wat betreft de standaardisering van de certificering en hercertificering van röntgenoperatoren.

In sommige lidstaten werden de vastgestelde frequenties en toepassingsgebieden voor het toezicht op luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en sommige entiteiten met beveiligingsverantwoordelijkheden niet altijd nageleefd door de bevoegde autoriteit. Bovendien werden in sommige gevallen onvoldoende tests uitgevoerd op alle vereiste gebieden. Daarnaast heeft de Commissie ook vastgesteld dat de uitvoering van de voor de inspecties vereiste methode moet worden verbeterd, onder meer wat betreft de rapportering over het nationale toezicht op de naleving, de harmonisatie van de rapportering over testresultaten, rechtstreeks met elkaar verbonden beveiligingsmaatregelen¹³ die tijdens de inspecties aan bod komen en de classificatie van de naleving.

Alle lidstaten hebben hun bevoegde autoriteiten de nodige handhavingsbevoegdheden verleend om alle vereisten van Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringshandelingen daarvan te monitoren en te handhaven, en de meeste lidstaten hebben ervoor gezorgd dat er voldoende auditors beschikbaar waren om de activiteiten op het gebied van toezicht op de naleving uit te voeren. Ten slotte bleek uit verificaties op luchthavens dat de effectiviteit van nationale monitoringactiviteiten in alle geïnspecteerde lidstaten verder kon worden verbeterd.

5.4.2 Eerste inspecties van luchthavens

In 2025 heeft de Commissie 12 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 de inspecteurs van de Commissie vastgestelde tekortkomingen moeten binnen een bepaalde termijn worden verholpen. De inspectieverslagen worden verspreid onder alle lidstaten.

Aangezien Verordening (EG) nr. 300/2008 al 16 jaar wordt toegepast, vormen de inspectieresultaten een goede weergave van de inspanningen van de bevoegde autoriteiten en de sector. De meeste beveiligingseisen worden nog steeds correct toegepast. Bij de inspecties werd echter de nadruk gelegd op de gebieden waarop

¹³ Twee of meer eisen die zo nauw met elkaar geïntegreerd zijn dat de doeltreffendheid van de ene niet adequaat kan worden beoordeeld zonder rekening te houden met de andere.

verdere verbetering mogelijk is. Het gaat onder meer om toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken, cyberveiligheid, beveiligingsdoorzoeken van luchtvaartuigen, beveiligingscontroles van benodigdheden en de uitvoering van certificeringsprocessen.

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 2025 zijn geen 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 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 2025 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 gericht te maken.

5.6 Beoordelingen van luchthavens in derde landen

De Commissie voert beoordelingen uit in het kader van éénloketregelingen (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 2025 werden drie beoordelingen uitgevoerd, respectievelijk in de Verenigde Staten, de Faeröer en het Verenigd Koninkrijk.

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 2025 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 2025 is geen enkele inbreukprocedure ingeleid.

6. INTERNATIONALE DIALOOG

6.1 Algemeen

De Commissie is blijven bijdragen aan de wereldwijde luchtvaartbeveiliging door samen te werken met internationale organen, zoals de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC); zij heeft dit gedaan in nauwe samenwerking met de lidstaten, zodat gecoördineerde EU-standpunten konden worden ingenomen. Er werden ook dialogen gehouden met belangrijke gelijkgestemde partners, zoals het VK, de VS, Canada, Australië en Singapore.

6.2 Internationale organen

De EU nam als waarnemer actief deel aan de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO (AVSECP/36), die plaatsvond van 7 tot en met 11 april 2025, en aan de vierde vergadering van het ICAO Cybersecurity Panel (CYSECP/4), die plaatsvond van 2 tot en met 6 juni 2025.

De resultaten van de 42ste Algemene Vergadering van de ICAO (23 september — 3 oktober 2025) op het gebied van beveiliging, cyberveiligheid en conflictgebieden weerspiegelden de doelstellingen van de EU. Het gaat om een nieuwe resolutie van de

Algemene Vergadering over conflictgebieden; een herziene resolutie over luchtvaartbeveiliging, waarin wordt verwezen naar veranderende dreigingen, met inbegrip van dreigingen van gesofisticeerde actoren, en een oproep voor meer inspanningen om het systeem voor luchtvracht en -post te beveiligen; een herziene resolutie over cyberbeveiliging, waarin cyberdreigingen worden besproken en wordt benadrukt dat cyberberrisico's holistisch moeten worden aangepakt; en een bekrachtiging door de Algemene Vergadering van de voorstellen van de Europese groep om een beveiligingsconferentie op hoog niveau te organiseren.

6.3 Derde landen

Overeenkomstig artikel 435 van de handels- en samenwerkingsovereenkomst EU-VK heeft de samenwerking op het gebied van luchtvaartbeveiliging betrekking op de uitwisseling van informatie, de bespreking en uitwisseling van beste praktijken en de ontwikkeling van samenwerkingsregelingen tussen technische deskundigen. De zesde vergadering tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk over de samenwerking op het gebied van luchtvaartbeveiliging vond plaats op 1 april 2025, en de zevende op 17 oktober 2025.

De EU-VS-Groep voor samenwerking op het gebied van vervoersbeveiliging (VSCB) heeft tot doel 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 de beveiliging van luchtvracht en -post in de EU en de VS blijven functioneren. In 2025 werd geen vergadering van de VSCB georganiseerd, maar de technische samenwerking werd het hele jaar voortgezet.

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 erkend¹⁴. In 2025 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 euro aan financiering verstrekt en dat door de ECAC wordt uitgevoerd, voortgezet in 2025. De activiteiten van luchtvaartbeveiligingsdeskundigen omvatten workshops, webinars en bilaterale activiteiten in het desbetreffende land¹⁵. De algemene doelstelling van CASE

¹⁴ De EU heeft éénloketregelingen met de VS, Canada, Singapore, Montenegro, Servië en het VK.
¹⁵ Van 1 januari tot en met 30 november 2025 (einddatum) zijn in het kader van het CASE II-project 56 activiteiten uitgevoerd (waaronder 34 bilaterale opleidingsactiviteiten, acht mentoringactiviteiten, zes multilaterale activiteiten, vijf regionale workshops, twee interregionale workshops en één webinar) met 950 deelnemers, met een hoog uitvoeringspercentage tot het einde van het project. Sinds de start van het project zijn in totaal 264 activiteiten in eigen land en op afstand uitgevoerd met 89 partnerlanden en ECAC/EU-lidstaten. Meer informatie over CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

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 versterken¹⁶.

7. CONCLUSIES

De commerciële luchtvaart kan alleen gedijen als de veiligheid van de activiteiten in de lucht en op de grond gewaarborgd is. In 2025 heeft de Europese Commissie, in samenwerking met de lidstaten, belangrijke maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de bestaande uitvoeringswetgeving op het gebied van luchtvaartbeveiliging werd aangepast aan de ontwikkeling van de dreigings- en risico-omgeving. Er zijn maatregelen genomen om de toeleveringsketen van luchtvracht te versterken en er zijn voorstellen gedaan om een EU-systeem op te zetten voor de melding van voorvallen op het gebied van luchtvaartbeveiliging en de tijdige uitwisseling van beveiligingsinformatie om opkomende dreigingen te beperken.

In 2025 is ook verder gewerkt aan een nieuw basisniveau van luchtvaartbeveiliging dat het huidige en toekomstige technologische potentieel ten volle zou benutten, op een manier die het hoogste beveiligingsniveau bereikt en tegelijkertijd de ervaring van de passagiers zoveel mogelijk verbetert.

¹⁶ De methode voor de selectie van partnerlanden is gebaseerd op cumulatieve criteria en biedt mogelijkheden voor verbetering, zodat rekening kan worden gehouden met relevante factoren, zoals het dreigingsniveau, het niveau van de beveiligingsmaatregelen in elk partnerland en de vraag of deze partnerlanden rechtstreekse vluchten naar een EU-lidstaat hebben. Deze aanpak werd gecombineerd met regelmatige coördinatie met de lidstaten of andere uitvoerende agentschappen om overlapping van initiatieven voor capaciteitsopbouw te voorkomen en de synergie te vergroten.