

Vergaderjaar 2015–2016

**34 501**

**Wijziging van de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES in verband met de uitvoering van 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 EU 2008, L 97/72) en enkele andere verordeningen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (Uitvoeringswet EG-verordening 300/2008)**

**Nr. 3**

## **MEMORIE VAN TOELICHTING**

### **Inhoudsopgave**

<i>Algemeen</i>	blz.
1. Inleiding	1
2. Doel en inhoud van de verordeningen	3
3. Uitvoering van de Europese verordeningen tot op heden	7
4. Verantwoordelijkheidsverdeling uitvoering gemeenschappelijke basisnormen	8
5. Uitwerking vereiste van een achtergrondcontrole	8
6. Werving en opleiding van personeel	18
7. Handhaving	19
8. Wijziging van de Luchtvaartwet BES	20
9. Regeldruk en financiële gevolgen	21
10. Ontvangen adviezen	25
<i>Artikelsgewijs</i>	27
<i>Transponeringstabel</i>	52

## **I ALGEMEEN**

### *1. Inleiding*

Dit wetsvoorstel strekt tot aanpassing van de Luchtvaartwet en de Luchtvaartwet BES in verband met de uitvoering van de volgende verordeningen (hierna: de Europese verordeningen):

- 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 EU* 2008, L 97/72);
- Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (*Pb EU* 2009, L 91/7);
- EU-verordening 1254/2009: Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen (*Pb EU* 2009, L 338/17);
- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2015/1998 van de Commissie van 5 november 2015 tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (*Pb EU* 2015, L 299/1).

EG-verordening 300/2008 en EG-verordening 272/2009 zijn in werking getreden op 29 april 2010. EU-verordening 1254/2009 is in werking getreden op 8 januari 2010. EU-verordening 2015/1998, die EU-verordening 185/2010 vervangt, is in werking getreden op 1 februari 2016. De kern van de Europese verordeningen wordt gevormd door de in bijlage I van EG-verordening 300/2008 vastgestelde «gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart» (hierna: gemeenschappelijke basisnormen). De gemeenschappelijke basisnormen vormen een omvangrijk pakket beveiligingsmaatregelen dat door de lidstaten moet worden geïmplementeerd teneinde de burgerluchtvaart te beveiligen tegen aanslagen en andere wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Een verordening is in het Unierecht verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Bepalingen van een verordening mogen niet in nationale regelingen worden opgenomen, tenzij daarvoor een bijzondere reden bestaat. Een bijzondere reden kan bijvoorbeeld gelegen zijn in de omstandigheid dat in de nationale regelgeving nog bepalingen moeten worden opgenomen over sanctionering, rechtsbescherming en aanwijzing van de met de uitvoering van de verordening belaste instanties.

In dit geval zijn er drie bijzondere redenen die nopen tot implementatie van de Europese verordeningen in de Luchtvaartwet. Ten eerste moet in de Luchtvaartwet voor de afzonderlijke gemeenschappelijke basisnormen de entiteit of autoriteit worden aangewezen die met de implementatie van de desbetreffende basisnorm is belast. De Europese verordeningen laten de lidstaten namelijk per gemeenschappelijke basisnorm een keuze uit verschillende entiteiten of autoriteiten die voor de implementatie van de desbetreffende basisnorm verantwoordelijk kunnen worden gemaakt. Op dit punt behoeven de Europese verordeningen dus aanvulling in de Luchtvaartwet. De Luchtvaartwet regelt op dit moment al de verschillende verplichtingen van exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten, maar deze regeling is onvoldoende toegesneden op het systeem en de terminologie van de Europese verordeningen. Ten tweede behoeven sommige gemeenschappelijke basisnormen een nadere uitwerking (operationalisering) alvorens zij in de Nederlandse rechtsorde kunnen worden uitgevoerd. Zo stellen de Europese verordeningen bijvoorbeeld voor verschillende categorieën (luchthaven)personeel een «achtergrondcontrole» verplicht die aan minimale randvoorwaarden moet voldoen. Door welke autoriteit en

volgens welke procedure deze achtergrondcontrole moet worden uitgevoerd, is aan de lidstaten om te bepalen. Ook de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de werving en opleiding van personeel behoeven nadere uitwerking in de Luchtvaartwet. Tot slot behoeft de Luchtvaartwet aanpassing om een effectieve handhaving van de Europese verordeningen te waarborgen. Aan het slot van deze toelichting is in de bijlage een transponeringstabel opgenomen waaruit blijkt hoe de afzonderlijke bepalingen van de Europese verordeningen door dit wetsvoorstel in de Luchtvaartwet worden geïmplementeerd.

In verband met de voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet is het tevens noodzakelijk om de Luchtvaartwet BES te wijzigen. Op dit moment verklaart artikel 22, tweede lid, van de Luchtvaartwet BES het bepaalde bij of krachtens afdeling 3A van Hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet («Beveiliging van de burgerluchtvaart») van overeenkomstige toepassing, met uitzondering van § 4 («Controle van vracht»). Daarbij is ook bepaald dat de verwijzingen in de Luchtvaartwet naar «een EG-verordening voor zover deze betrekking heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart» buiten beschouwing blijven. Dit laatste houdt verband met de status als landen en gebieden overzee (LGO) die de BES-eilanden op grond van artikel 198 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie hebben. Dit betekent onder meer dat, enkele uitzonderingen daargelaten, het Verdrag betreffende de Europese Unie, het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie en het secundaire EU-recht niet gelden voor de BES-eilanden. Na implementatie van de Europese verordeningen zal de Luchtvaartwet volledig zijn toegesneden op het beveiligingsregime van de Europese verordeningen. Dit beveiligingsregime leent zich niet voor overeenkomstige toepassing op de BES-eilanden. Om die reden is het noodzakelijk om de Luchtvaartwet BES te wijzigen, teneinde te bewerkstelligen dat de regels die daar nu gelden, zoveel mogelijk blijven gelden.

## *2. Doel en inhoud van de verordeningen*

### *2.1 Algemeen*

Naar aanleiding van de aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten werd binnen de Europese Unie een gemeenschappelijke aanpak op het gebied van luchtvaartbeveiliging nodig geacht om te bepalen welke risico's en dreigingen het hoofd geboden moeten worden. Hiertoe is op 16 december 2002 Verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart vastgesteld (hierna: EG-verordening 2320/2002). In het licht van de opgedane ervaringen en ontwikkelingen zijn de gemeenschappelijke regels herzien en is EG-verordening 2320/2002 op 11 maart 2008 ingetrokken en vervangen door EG-verordening 300/2008.

Belangrijke uitgangspunten bij de totstandkoming van de Europese verordeningen zijn een goed en duidelijk gemeenschappelijk niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart en zoveel mogelijk harmonisatie. Het pakket aan maatregelen dient de dreigingen tegen de burgerluchtvaart nu en in de toekomst het hoofd te kunnen bieden. Het realiseren van een gelijk beveiligingsniveau binnen de Europese Unie maakt het mogelijk om een systeem van «one stop security» in te voeren, zodat bagage, vracht of passagiers die eenmaal zijn onderworpen aan beveiligingscontroles, elders binnen de Europese Unie niet opnieuw aan een controle hoeven te worden onderworpen.

Vanwege steeds nieuwe dreigingen en modus operandi is het daarnaast noodzakelijk dat de Europese regelgeving zodanig flexibel is dat hierop snel kan worden ingespeeld door het opstellen van nieuwe beveiligingsmaatregelen. Naast de essentiële bepalingen in EG-verordening 300/2008

is het mede daarom wenselijk geacht dat een deel van deze bepalingen nader uitgewerkt kan worden in nadere algemene maatregelen en gedetailleerde maatregelen via de regelgevende procedure als beschreven in artikel 4, leden 2 en 3 van EG-verordening 300/2008. Via deze procedures is er inmiddels een uitvoerig pakket aan zeer gedetailleerde regelgeving tot stand gekomen. Deze regelgeving is neergelegd in EG-verordening 272/2009, EU-verordening 1254/2009 en EU-verordening 2015/1998. Deze laatste verordening vervangt EU-verordening 185/2010. Om de duidelijkheid en de rechtszekerheid te garanderen is EU-verordening 185/2010, die sinds de inwerkingtreding ervan 20 keer is gewijzigd, ingetrokken en vervangen door de nieuwe verordening. In de nieuwe verordening zijn alle wijzigingen van de oude verordening geconsolideerd en is deze waar passend ook verduidelijkt en geactualiseerd in het licht van de opgedane praktijkervaringen en de relevante technologische ontwikkelingen.

## 2.2 EG-verordening 300/2008

Het doel van EG-verordening 300/2008 is, blijkens artikel 1, eerste lid, om gemeenschappelijke basisnormen vast te stellen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden die een gevaar vormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (hierna: gemeenschappelijke basisnormen). Tevens verschafft de verordening de basis voor een gemeenschappelijke interpretatie van Annex 17 van het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart (Stb. H 165). Artikel 1, tweede lid, bepaalt dat de doelstelling van de verordening wordt bereikt door het vaststellen van a) gemeenschappelijke regels en gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en b) mechanismen voor toezicht op de naleving van deze regels en basisnormen.

Op grond van artikel 4, eerste lid, zijn de gemeenschappelijke basisnormen vastgesteld in een bijlage bij de verordening. De vaststelling van de gemeenschappelijke basisnormen is geschied in Bijlage I. Bijlage I is onderverdeeld in twaalf hoofdstukken, die telkens een ander aspect van de beveiliging van de burgerluchtvaart regelen. Deze onderverdeling in twaalf hoofdstukken wordt ook in op EG-verordening 300/2008 gebaseerde uitvoeringsverordeningen gehanteerd. De opbouw van bijlage I is als volgt:

- Hoofdstuk 1 betreft de beveiliging van luchthavens en bevat regels voor zaken als toegangscontrole en beveiligingsonderzoek van personeel en voertuigen.
- Hoofdstuk 2 betreft de zogeheten afgebakende zones van luchthavens, waarop alternatieve beveiligingsmaatregelen van toepassing mogen zijn.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de beveiliging van luchtvaartuigen en geeft weer hoe luchtvaartuigen dienen te worden onderzocht en beschermd.
- Hoofdstuk 4 legt vast op welke wijze passagiers en handbagage gecontroleerd moeten worden en welke voorwerpen passagiers niet mee aan boord van een luchtvaartuig mogen nemen.
- Hoofdstuk 5 legt vast hoe ruimbagage gecontroleerd dient te worden.
- Hoofdstuk 6 geeft weer hoe vracht en post gecontroleerd dienen te worden en roept een stelsel van erkend agenten en bekende afzenders in het leven.
- Hoofdstuk 7 regelt welke beveiligingscontroles uitgevoerd dienen te worden ten aanzien van bedrijfspost- en materiaal van een luchtvaartmaatschappij.
- Hoofdstuk 8 regelt welke beveiligingscontroles uitgevoerd genomen dienen te worden ten aanzien van vluchtbenodigdheden en roept een stelsel van erkend leveranciers en bekende leveranciers in het leven.

- Hoofdstuk 9 regelt welke beveiligingscontroles uitgevoerd dienen te worden ten aanzien van luchthavenbenodigdheden.
- Hoofdstuk 10 geeft weer welke beveiligingsmaatregelen dienen te gelden tijdens de vlucht.
- Hoofdstuk 11 stelt eisen ten aanzien van de indienstneming en opleiding van personeel.
- Hoofdstuk 12 geeft weer aan welke technische specificaties beveiligingsapparatuur dient te voldoen.

Kenmerkend voor de gemeenschappelijke basisnormen is dat zij alleen voorschrijven welke maatregelen moeten worden genomen, maar niet door welke entiteit of instantie. Dit laatste is aan de lidstaten om te bepalen. Daarnaast zijn de basisnormen tamelijk «open» geformuleerd. Dit is blijkens overweging 5 van de preambule gedaan «om tegemoet te komen aan de evoluerende risicobeoordelingen en om de introductie van nieuwe technologieën mogelijk te maken». De verordening bevat daarom slechts «de basisbeginselen voor de maatregelen die genomen moeten worden om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden, zonder evenwel in te gaan op technische en procedurele bijzonderheden ten aanzien van de wijze waarop deze beginselen moeten worden toegepast». Overigens kende EG-verordening 300/2008 in eerste instantie slechts één bijlage, die «de bijlage» werd genoemd. Met Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties betreft nationale kwaliteitsprogramma's op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart betreft (*PbEU L 7/3*) werd een tweede bijlage ingevoegd en de naam van de originele bijlage gewijzigd in «bijlage I».

Artikel 6 van de verordening geeft de lidstaten de bevoegdheid om maatregelen vast te stellen die strenger zijn dan de gemeenschappelijke basisnormen. Dergelijke strengere maatregelen moeten relevant, objectief en niet-discriminerend en proportioneel zijn. De Europese Commissie moet door de lidstaten in kennis worden gesteld van de door een lidstaat getroffen strengere maatregelen. Na ontvangst van een kennisgeving stelt de Europese Commissie de overige lidstaten op de hoogte van deze maatregelen.

Artikel 9 van de verordening verplicht de lidstaten om één bevoegde autoriteit aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen. De artikelen 10 en 11 verplichten de lidstaten tot het opstellen, toepassen en in stand houden van een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (hierna: Nationaal beveiligingsprogramma) en een nationaal kwaliteitscontroleprogramma (hierna: Nationaal kwaliteitscontroleprogramma). In het Nationaal beveiligingsprogramma worden de verantwoordelijkheden voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen vastgelegd en worden de daartoe door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten te nemen maatregelen beschreven. Het Nationaal beveiligingsprogramma moet door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten in acht worden genomen bij het vaststellen van hun eigen beveiligingsprogramma's. Met het oog hierop, dient de bevoegde autoriteit de betrokken partijen op «need to know»-basis op de hoogte te stellen van de voor hen relevante delen van het Nationaal beveiligingsprogramma. Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma dient om de kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart te controleren en om na te gaan of aan de verordening en het Nationaal beveiligingsprogramma is voldaan. Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma moet voldoen aan de specificaties die zijn vastgesteld in bijlage II bij de verordening. Deze specificaties hebben onder meer betrekking op het toezicht op de naleving, beveiligingsaudits, rapportering en onderzoeken (zie hierna § 7).

De artikelen 12, 13 en 14 van de verordening verplichten luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten tot het opstellen, toepassen en in stand houden van een eigen beveiligingsprogramma. In dit beveiligingsprogramma dient te worden beschreven welke methoden en procedures door de luchthavenexploitant, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit worden gevolgd om te voldoen aan de verordening en het Nationaal beveiligingsprogramma. Het programma dient tot slot bepalingen te bevatten inzake interne kwaliteitscontrole. Artikel 18 bepaalt dat maatregelen die rechtstreekse gevolgen hebben voor passagiers in het algemeen door de Europese Commissie bekend dienen te worden gemaakt. Een uitzondering hierop geldt voor door de Europese Commissie vastgestelde gedetailleerde maatregelen (artikel 4, derde lid) of procedures om lidstaten toe te staan om af te wijken van de gemeenschappelijke basisnormen (artikel 4, vierde lid), door de lidstaten vastgestelde strengere maatregelen (artikel 6, eerste lid) en door derde landen vereiste beveiligingsmaatregelen die afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen (artikel 7, eerste lid), voor zover de voornoemde maatregelen en procedures gevoelige beveiligingsinformatie bevatten. Deze maatregelen en procedures dienen op grond van artikel 18 te worden beschouwd als «gerubriceerde EU-gegevens» in de zin van Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde (*Pb* 2001, L 317). Gerubriceerde maatregelen en procedures zijn vastgesteld in het Besluit van de Commissie van 16 november 2015 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke normen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zoals vermeld in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 (hierna: het gerubriceerde Commissiebesluit). Dit besluit is gerubriceerd omdat in het belang van de beveiliging van de burgerluchtvaart niet alle details omtrent beveiligingsmaatregelen openbaar gemaakt kunnen worden. Van belang tot slot is dat artikel 21 van de verordening de lidstaten verplicht om regels vast te stellen betreffende de sancties die gelden voor overtredingen van deze verordening. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn.

### 2.3 EG-verordening 272/2009

EG-verordening 272/2009 bevat algemene maatregelen die dienen ter aanvulling van de in de bijlage bij EG-verordening 300/2008 vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen. In de bijlage bij de verordening worden algemene beginselen vastgesteld met betrekking tot beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles, beveiligingscontroles, en beveiligingsdoorzoekingen, en met betrekking tot verboden voorwerpen, erkenning van de gelijkwaardigheid van derde landen, rekrutering van personeel, opleiding, bijzondere beveiligingsprocedures en vrijstellingen van beveiligingscontroles.

### 2.4 EU-verordening 2015/1998

Het doel van EU-verordening 2015/1998 is, blijkens artikel 1, het vaststellen van algemene en gedetailleerde maatregelen voor de uitvoering van de gemeenschappelijke basisnormen. De vaststelling van deze algemene en gedetailleerde maatregelen is geschied in een bijlage bij de verordening. De voorschriften uit deze bijlage zijn talrijk en kennen een hoge mate van gedetailleerdheid. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan lijsten van verboden voorwerpen in bagage, toegestane methoden voor het beveiligingsonderzoek van personen, bagage en vracht, normen waaraan detectieapparatuur moet voldoen en de kennis en vaardigheden waarin de verplichte opleidingen die door (beveiligings)personeel moeten worden gevolgd, dienen te resulteren.

## 2.5 EU-verordening 1254/2009

EU-verordening 1254/2009 bevat de criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen. Op grond van artikel 1 mogen de lidstaten op basis van een lokale risicobeoordeling afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen op luchthavens of afgebakende zones van luchthavens die alleen worden gebruikt door bepaalde categorieën luchtvaartuigen (o.a. luchtvaartuigen met een maximaal opstijggewicht van minder dan 15.000 kg en helikopters) of voor bepaalde categorieën vluchten (o.a. rechtshandhavingsvluchten, brandbestrijdingsvluchten en vluchten voor medische dienstverlening, nood- of reddingsdiensten).

## 2.6. EU-verordening 72/2010

Het stelsel van regelgeving op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart bestaat tevens uit EU-verordening 72/2010, waarin de procedures voor de inspecties die de Europese Commissie uitvoert om toezicht te houden op de toepassing van EG-verordening 300/2008 door de lidstaten, worden vastgesteld. De inspecties van de Europese Commissie hebben betrekking op bevoegde autoriteiten van de lidstaten en geselecteerde luchthavens, luchthavenexploitanten en entiteiten die de normen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart toepassen.

### *3. Uitvoering van de Europese verordeningen tot op heden*

Zoals in de inleiding al is aangegeven, zijn de Europese verordeningen, met uitzondering van de nieuwe EU-verordening 2015/1998, in de eerste helft van 2010 in werking getreden. Vanwege de zeer korte periode tussen hun bekendmaking en inwerkingtreding, moesten de verordeningen vrijwel direct worden geïmplementeerd. Om die reden heeft de benodigde «operationalisering» van de gemeenschappelijke basisnormen, zoals nader uitgewerkt in de algemene maatregelen en gedetailleerde maatregelen, tot op heden hoofdzakelijk plaatsgevonden op het niveau van de uitvoering en de lagere regelgeving.

Tot dusver zijn reeds de volgende stappen gezet om de Europese verordeningen te implementeren. Om te beginnen is het Nationaal beveiligingsprogramma aangepast aan de Europese verordeningen. De verplichting tot het vaststellen van dit programma bestond al op basis van de door EG-verordening 300/2008 vervangen EG-verordening 2320/2002. Verder is het Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart (hierna: Nationaal trainingsprogramma) gewijzigd. De verplichting tot het vaststellen van dit programma stamt eveneens uit EG-verordening 2320/2002. Op grond van artikel 5, vijfde lid, van deze verordening moest iedere lidstaat een nationaal opleidingsprogramma op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart opstellen en uitvoeren, teneinde het boordpersoneel en het grondpersoneel in staat te stellen de voorschriften inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart toe te passen en te reageren op wederrechtelijke daden. In EG-verordening 300/2008 is de verplichting tot het opstellen van een nationaal trainingsprogramma komen te vervallen. Een soortgelijke verplichting tot het vaststellen van een nationaal trainingsprogramma geldt echter nog steeds op basis van artikel 3.1.6 van Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165).

Ook is de Regeling uitvoering beveiliging burgerluchtvaart 2010 (Stcrt. 2010, nr. 15988) vastgesteld. Deze ministeriële regeling vervangt de Regeling uitvoering beveiliging burgerluchtvaart en bevat een aantal regels die nodig zijn ten behoeve van de uitvoering van de Europese verordeningen. De regeling bevat daartoe onder andere bepalingen

omtrent het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij, de controle van personen en bagage, de controle van vracht en post en het achtergrondonderzoek van personen die betrokken zijn bij de beveiliging van de burgerluchtvaart. Ook heeft de Minister van Veiligheid en Justitie gebruik gemaakt van zijn aanwijzingsbevoegdheid ex artikel 37ab van de Luchtvaartwet om luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten nieuwe of gewijzigde aanwijzingen te geven omtrent de uitvoering van verplichtingen die voortvloeien uit de Europese verordeningen.

Met het onderhavige wetsvoorstel wordt de uitvoering van de Europese verordeningen wettelijk verankerd. Omdat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten de Europese verordeningen reeds toepassen, zullen de in dit wetsvoorstel voorgestelde wijzigingen geen gevolgen hebben voor de praktijk.

#### *4. Verantwoordelijkheidsverdeling uitvoering gemeenschappelijke basisnormen*

Zoals in de inleiding al is aangegeven, dienen in de Luchtvaartwet de instanties en entiteiten te worden aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de verschillende beveiligingsmaatregelen die door de Europese verordeningen worden voorgeschreven. Op dit moment regelt de Luchtvaartwet met betrekking tot deze verantwoordelijkheidsverdeling dat de luchthavenexploitant verantwoordelijk is voor de beveiliging van het luchtvaartterrein (artikel 37b) en de controle van passagiers en hun bagage (artikel 37f). De luchtvaartmaatschappij is verantwoordelijk voor de controle van vracht en post (artikel 37j) en overige goederen (artikel 37g, tweede lid). Verder dienen luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen, luchtvrachtagenten en postbedrijven ervoor zorg te dragen dat hun personeel, voor zover belast met bepaalde (beveiligings-)taken of met toegang tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost, een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart heeft gevolgd (artikel 37ag).

In dit wetsvoorstel wordt de in de Luchtvaartwet vastgelegde verantwoordelijkheidsverdeling voor de uitvoering van maatregelen ter beveiliging van de burgerluchtvaart in overeenstemming gebracht met EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Daartoe worden verschillende wijzigingen voorgesteld in de paragrafen 2, 3 en 4 van Afdeling 3A van de Luchtvaartwet. Deze wijzigingen zijn van hoofdzakelijk wetstechnische aard en strekken ertoe om de in de Luchtvaartwet vastgelegde verantwoordelijkheidsverdeling in lijn te brengen met de terminologie en systematiek van de Europese verordeningen. De voorgestelde wijzigingen sluiten aan bij de huidige praktijk en brengen daarin geen fundamentele wijzigingen teweeg. De nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling wordt vastgelegd in de artikelen 37b, 37c, 37e, 37f, 37g, 37j, 37k, 37l en 37ra van Afdeling 3A. In het artikelsgewijze gedeelte van de toelichting worden deze artikelen en de daarin vastgelegde verantwoordelijkheidsverdeling in meer detail toegelicht.

#### *5. Uitwerking van het vereiste van een achtergrondcontrole*

##### *5.1 Het vereiste van een achtergrondcontrole*

Voor de beveiliging van de burgerluchtvaart is het van groot belang dat het (beveiligings)personeel dat betrokken is bij de controle van personen en hun bagage, of bij de verwerking van luchtvracht, luchtpost, of andere goederen, betrouwbaar is. Het gaat hierbij immers om «kwetsbare processen», waarbij de personen die de controle uitvoeren in de gelegenheid zijn om verboden voorwerpen aan de bagage, vracht of post toe te voegen. In EG-verordening 300/2008 is daarom als gemeenschappe-



lijke basisnorm opgenomen dat personen, met inbegrip van bemanningsleden, met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen alvorens ze een bemanningsidentiteitskaart of luchthavenidentiteitskaart krijgen uitgereikt die ongebeleide toegang verleent tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven (punt 1.4 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008).

EU-verordening 2015/1998 werkt deze basisnorm nader uit en maakt daarbij een onderscheid gemaakt tussen een «achtergrondonderzoek» en een «aan de indienstname voorafgaande controle». Een achtergrondonderzoek is verplicht voor al het (beveiligings)personeel dat in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven werkt. Ten aanzien van personeel dat beveiligingscontroles uitvoert op een andere locatie dan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven, mag ook worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan personen die ongebeleide toegang hebben tot identificeerbare luchtvracht of luchtpost die aan de vereiste beveiligingsmaatregelen is onderworpen.

Een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle bestaat op grond van punt 11.1.3 en 11.1.4 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 uit drie verplichte onderdelen: 1) het vaststellen van de identiteit van de betrokken persoon op basis van schriftelijke bewijsstukken 2) een controle van de strafrechtelijke antecedenten ten aanzien van alle verblijfplaatsen van de betrokken persoon in ten minste de afgelopen vijf jaar en 3) de opleiding en loopbaan van de betrokken persoon in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan. Bij het achtergrondonderzoek bestaat de controle van de strafrechtelijke antecedenten uit een controle van het strafregister. Bij de aan de indienstname voorafgaande controle vindt geen controle van het strafregister plaats, maar kan de betrokkene volstaan met het overleggen van een door hem ondertekende verklaring waarin hij zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in ten minste de afgelopen vijf jaar in detail toelicht. Zowel voor het achtergrondonderzoek als de aan de indienstname voorafgaande controle geldt dat het onderzoek regelmatig, en ten minste om de vijf jaar moet worden herhaald.

Het vereiste van een achtergrondcontrole behoeft op drie punten een nadere uitwerking of operationalisering in de Luchtvaartwet. Ten eerste moet worden bepaald in welke gevallen een achtergrondonderzoek vereist is en wanneer kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Ten tweede behoeft de controle van het strafregister in het kader van het achtergrondonderzoek nadere invulling. De Europese verordeningen schrijven namelijk niet voor door welke instantie en volgens welke procedure deze controle dient plaats te vinden. Ten derde moet worden bepaald welke persoon of instantie de vereiste controle van de opleiding en loopbaan moet verrichten. Hierna wordt toegelicht op welke wijze het wetsvoorstel uitwerking geeft aan het vereiste van een achtergrondcontrole. Daartoe wordt hierna in § 5.2 het voorgestelde artikel 37rf besproken. In § 5.3 en verder wordt vervolgens het voorgestelde artikel 37g besproken. Dit artikel biedt een grondslag om personeel dat in het beveiligd gebied van een luchthaven werkt na afgifte van de VOG aan een zogenaamde «continue screening» te onderwerpen.

## 5.2 Achtergrondonderzoek en aan de indienstname voorafgaande controle

Artikel 37rf regelt drie onderwerpen. Om te beginnen werkt de voorgestelde bepaling uit wanneer een achtergrondonderzoek verplicht is en wanneer kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Daarnaast werkt de bepaling uit op welke manier de

betrokkene kan voldoen aan het vereiste van een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle. Tot slot geeft het artikel invulling aan de controle van de opleiding en loopbaan die in het kader van het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle dient plaats te vinden.

Het eerste lid geeft als hoofdregel dat personen die op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan met goed gevolg een achtergrondcontrole moeten hebben doorstaan, een verklaring omtrent het gedrag (VOG) moeten kunnen overleggen. Als alternatief is het mogelijk een verklaring over te leggen waaruit blijkt dat de betrokkene een ander achtergrondonderzoek heeft ondergaan dat voldoet aan de randvoorwaarden uit de Europese verordeningen. Onder dit «alternatieve achtergrondonderzoek» valt bijvoorbeeld het achtergrondonderzoek op basis van de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus (Wpbr). De regeling dat personen die reeds met succes een «alternatief achtergrondonderzoek» hebben ondergaan geen VOG hoeven over te leggen is getroffen om dubbele screening zoveel mogelijk te voorkomen.

Het tweede lid bevat een vrijstellingsmogelijkheid voor de gevallen waarin op grond van EU-verordening 2015/1998 ook kan worden volstaan met een aan de indienstname voorafgaande controle. Conform punt 11.1.4 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 kan van de vrijstelling slechts gebruik worden gemaakt op voorwaarde dat de persoon in kwestie voorafgaand aan zijn indienstneming met succes een controle heeft ondergaan die bestaat uit het vaststellen van de identiteit van de betrokkene aan de hand van een geldig identiteitsbewijs en de beoordeling van een door de betrokkene ondertekende verklaring waarin zijn eventuele criminele antecedenten in al zijn verblijfplaatsen in tenminste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht. Van de vrijstellingsmogelijkheid zal minimaal gebruik worden gemaakt, omdat de controle van het strafregister een belangrijke indicatie geeft over de betrouwbaarheid van het personeel, een cruciaal gegeven bij het totaalpakket aan beveiligingsmaatregelen.

Op grond van punt 11.1.5 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 dienen het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle regelmatig en ten minste om de vijf jaar te worden herhaald. Met het oog hierop, bepaalt het derde lid dat personen die een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle hebben ondergaan na het verstrijken van een bij algemene maatregel van bestuur te bepalen termijn opnieuw een VOG of een andere verklaring moeten overleggen waaruit blijkt dat de betrokkene een ander achtergrondonderzoek heeft ondergaan dat voldoet aan de randvoorwaarden uit de Europese verordeningen, dan wel, voor zover van toepassing, een ondertekende verklaring waarin de eventuele criminele antecedenten in alle verblijfplaatsen van de betrokkene in tenminste de afgelopen vijf jaar in detail worden toegelicht.

Een deel van het personeel dat werkzaam is op luchtvaartterreinen of op andere wijze betrokken is bij de beveiliging van de burgerluchtvaart vervult een functie die op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken is aangewezen als vertrouwensfunctie. Dit personeel moet met succes een veiligheidsonderzoek op grond van de Wet veiligheidsonderzoeken hebben doorstaan met het oog op de afgifte van een verklaring van geen bezwaar (VGB). Met het oog op het voorkomen van dubbele screening bepaalt het vierde lid dat het eerste tot en met het derde lid niet van toepassing zijn op personeel dat een vertrouwensfunctie in de beveiliging van de burgerluchtvaart vervult en dat ten aanzien van dit personeel een VGB moet zijn afgegeven. De procedure voor afgifte van een VGB is geregeld in de Wet veiligheidsonderzoeken. In artikel 9 van deze wet is geregeld dat het veiligheidsonderzoek dat wordt verricht met het oog op de afgifte van een VGB na het verstrijken van een termijn van vijf jaren

kan worden herhaald. Bij personen die een vertrouwensfunctie in de burgerluchtvaart vervullen vindt, ter voldoening aan de verplichting uit de Europese verordeningen om het achtergrondonderzoek regelmatig en ten minste om de vijf jaar te herhalen, in de praktijk iedere vijf jaar opnieuw een veiligheidsonderzoek plaats. Indien de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is gebleken van feiten of omstandigheden die een hernieuwd veiligheidsonderzoek rechtvaardigen, kan ook tussentijds een nieuw veiligheidsonderzoek plaatsvinden.

Zoals gezegd dient in het kader van het achtergrondonderzoek of de aan de indienstname voorafgaande controle tevens een controle van de opleiding en loopbaan van de betrokkene plaats te vinden, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan. Dit aspect van het achtergrondonderzoek en de aan de indienstname voorafgaande controle is uitgewerkt in het vijfde lid van de voorgestelde bepaling. Op grond van dit artikellid dienen de exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij of de entiteit die personen inzetten die op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan met succes een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle moeten hebben doorstaan, ervoor zorg te dragen dat deze personen voor aanvang van hun werkzaamheden worden onderworpen aan een controle van hun opleiding en loopbaan in de afgelopen vijf jaar, alsmede eventuele onderbrekingen in deze opleiding en loopbaan. Op grond van het zesde lid kunnen, met het oog op de goede uitvoering van EG-verordening 300/2008, bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld over de achtergrondcontrole, de aan de indienstname voorafgaande controle en de controle van de opleiding en loopbaan, zoals uitgewerkt in het eerste tot en met het derde lid. Op basis van deze delegatiegrondslag kunnen bijvoorbeeld nadere regels worden gesteld over de vraag hoe oud de op grond van het eerste lid over te leggen VOG ten hoogste mag zijn, welke «alternatieve achtergrondonderzoeken» geacht worden te voldoen aan de randvoorwaarden uit de Europese verordeningen, door wie en volgens welke procedure de aan de indienstname voorafgaande controle dient plaats te vinden en hoe de controle van de opleiding en loopbaan van de betrokkene gestalte moet krijgen.

### 5.3 Continue screening

Het voorgestelde artikel 37rg biedt de mogelijkheid om personeel dat onbegeleide toegang heeft tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchtvaartterrein aan een continue screening te onderwerpen. Continue screening is een aanvullende vorm van screening bij een reguliere VOG, waarbij doorlopend wordt beoordeeld of sprake is van nieuwe justitiële gegevens terzake van een strafbaar feit dat – indien op dat moment door de houder van een luchthavenidentiteitskaart een aanvraag voor een VOG zou worden ingediend – ertoe leidt dat de VOG niet zou worden afgegeven. Continue screening maakt het mogelijk dat personen die een strafbaar feit hebben gepleegd of daarvan worden verdacht en daardoor een risico opleveren voor de veiligheid op een luchtvaartterrein, op een snelle wijze uit de kwetsbare processen en de beveiligde gebieden worden geweerd. Deze doorlopende controle heeft een positief effect op de veiligheid van luchtvaartterreinen. Continue screening kan, gezien de manier waarop deze doorlopende controle wordt uitgevoerd, en mede in het licht van de doelstelling van het door EU-verordening 2015/1998 voorgeschreven achtergrondonderzoek, niet worden beschouwd als een strengere maatregel in de zin van artikel 6 van EG-verordening 300/2008. Indien uit de continue screening relevante nieuwe justitiële gegevens ten aanzien van de betrokkene naar voren komen, wordt de betrokkene verplicht opnieuw een VOG aan te vragen, zodat een tussentijdse herhaling van het achtergrond-

onderzoek kan plaatsvinden. Een dergelijke tussentijdse herhaling van het achtergrondonderzoek gaat niet verder dan de gemeenschappelijke basisnorm dat het achtergrondonderzoek «regelmatig, en ten minste om de vijf jaar» wordt herhaald. Continue screening maakt het mogelijk dat personen die een strafbaar feit hebben gepleegd of daarvan worden verdacht en daardoor een risico opleveren voor de veiligheid op een luchtvaartterrein, op een snelle wijze uit de kwetsbare processen en de beveiligde gebieden worden geweerd. Daarmee wordt bijgedragen aan de verwezenlijking van de doelstelling van het door EU-verordening 2015/1998 voorgeschreven achtergrondonderzoek.

De mogelijkheid om luchthavenpersoneel continue te screenen is op dit moment al geregeld in artikel 11a van het Besluit beveiliging burgerluchtvaart en artikel 22c van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens (Bjsg). Dat nu wordt voorgesteld de continue screening van luchthavenpersoneel in de Luchtvaartwet te regelen, houdt verband met de wens om gebruik van het Burgerservicenummer (BSN) ten behoeve van continue screening mogelijk te maken. Continue screening kan het meest nauwkeurig worden uitgevoerd met gebruik van een uniek identificerend nummer zoals het BSN. Dit verkleint de kans op vergissingen bij de controle van de gegevens van een betrokkene in het Justitieel Documentatiesysteem. Omdat uit de Wet bescherming persoonsgegevens volgt dat het BSN alleen gebruikt mag worden voor bij wet aangewezen doeleinden, kon het gebruik van het BSN ten behoeve van continue screening niet in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart worden geregeld. Daarom wordt voor de identificatie van de te controleren personen nu nog gebruik gemaakt van andere identificerende gegevens, zoals de voor- en achternaam van de betrokken persoon. Na de inwerkingtreding van het voorgestelde artikel 37rg, kan de regeling van de continue screening van luchthavenpersoneel in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart (grotendeels) komen te vervallen.

Tot nu toe wordt een luchthavenidentiteitskaart die toegang biedt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens alleen verstrekt aan personen ten behoeve waarvan een VGB is afgegeven. Een VGB is vereist voor personen die een functie vervullen die op grond van artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken is aangewezen als vertrouwensfunctie. Dit zijn functies die de mogelijkheid bieden de nationale veiligheid te schaden. Alvorens een VGB wordt afgegeven of geweigerd, wordt ten aanzien van de betrokken persoon door de AIVD een veiligheidsonderzoek ingesteld (artikel 7, eerste lid, Wet veiligheidsonderzoeken). Op grond van artikel 3, vierde lid, van de Wet veiligheidsonderzoeken wordt om de vijf jaar bezien of de aanwijzing van een functie als vertrouwensfunctie gehandhaafd moet blijven. In het kader van de meest recente periodieke herijking van het Aanwijzingsbesluit voor vertrouwensfuncties in de burgerluchtvaart is onderzoek verricht naar alternatieven voor de VGB, die voor bepaalde functies een gelijkwaardig veiligheidsniveau kunnen bieden. Dit onderzoek heeft tot de conclusie geleid dat voor een aantal functies de VGB niet langer verplicht hoeft te worden gesteld. Voor deze functies kan in plaats van een VGB ook worden gekozen voor een verplichte VOG, eventueel gekoppeld aan continue screening.

De keuze om een deel van het luchthavenpersoneel niet langer een VGB verplicht te stellen, maar een VOG gekoppeld aan continue screening, houdt mede verband met de gedurende de afgelopen jaren sterk toegenomen fysieke beveiligingsmaatregelen op de luchthavens. De continue screening, die enkele jaren geleden in de taxibranche (Stb. 2011, 314) en in de kinderopvang (Stb. 2013, 40) is ingevoerd, biedt tegen deze achtergrond een goed alternatief om te waarborgen dat strafrechtelijke antecedenten van personen die reeds werkzaam zijn op de luchthaven, zo snel mogelijk worden opgemerkt en het toegangsbewijs van de betrokkene kan worden ingetrokken. Met de voorgenomen invoering van

de continue screening in de burgerluchtvaart wordt tevens uitvoering gegeven aan de aanbevelingen van de Commissie Oord (Kamerstukken II 2004/04, 28 404, nr. 30) over de veiligheidssituatie op de luchthaven Schiphol. De Commissie Oord heeft aanbevolen om voor personeel dat op die luchthaven werkzaam is een meer dynamische vorm van het achtergrondonderzoek in te voeren. Deze aanbeveling heeft eerder geleid tot de invoering van een meer dynamische vorm van screening bij de VGB. Het nieuwe beleid ten aanzien van de afgifte van een luchthavenidentiteitskaart die toegang biedt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchtvaartterrein is gebaseerd op het principe «screening op maat». Dit principe houdt in dat de aard en de locatie van de werkzaamheden bepalen welke vorm van screening nodig is. Personeel op de luchthaven dat vanwege de locatie en de aard van de werkzaamheden de beveiligingsmaatregelen zou kunnen omzeilen, blijft aangewezen als vertrouwensfunctionaris. Een voorbeeld hiervan is personeel belast met de uitvoering van beveiligingsonderzoek. Voor dit personeel blijft een VGB verplicht. Voor personeel dat uitsluitend in aanraking komt met reeds gecontroleerde passagiers en niet bevoegd is om bij de gecontroleerde bagage en de vliegtuigen te komen, wordt een VOG voldoende geacht. De reden hiervoor is dat deze personen feitelijk niets meer of minder kunnen dan passagiers, en net als passagiers aan een fysiek beveiligingsonderzoek zijn onderworpen. Voor personeel dat toegang heeft tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones op een luchthaven waar passagiers niet mogen komen, zoals bijvoorbeeld de bagagekelder en platformen, zal het vereiste van een VOG gekoppeld aan continue screening gaan gelden. Voor deze groep personeel acht de regering in aanvulling op de VOG een continue screening noodzakelijk, aangezien in deze gebieden kwetsbare processen plaatsvinden, zoals de afhandeling van reeds op verboden voorwerpen gecontroleerde bagage en vliegtuigen. Dat stelt dit personeel in staat bagage of vliegtuigen te manipuleren en daarmee schade te berokkenen aan, of een aanslag te plegen op het vliegtuig en zijn inzittenden. Het is daarom van groot belang alleen betrouwbaar personeel in te zetten bij deze kwetsbare processen.

De in dit wetsvoorstel voorgestelde regeling van de continue screening is gebaseerd op het systeem dat reeds met succes wordt toegepast in de taxibranche en de kinderopvang. Sinds juli 2011 worden taxichauffeurs die in het bezit zijn van de chauffeurskaart continu gecontroleerd. Uit de eerste resultaten blijkt dat de continue screening van taxichauffeurs effect heeft. In de periode van januari 2013 tot en met oktober 2013 heeft de Dienst Justis van het Ministerie van Veiligheid en Justitie ruim 3.500 meldingen over nieuwe justitiële gegevens van taxichauffeurs ontvangen. Na beoordeling door Justis is in totaal 264 keer een signaalbrief naar de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gestuurd. De continue screening wordt vanaf 1 maart 2013 ook toegepast in de kinderopvang. In deze sector komen elke maand ongeveer 250 van de 150.000 kinderopvangmedewerkers in contact met justitie. In de periode van 1 maart 2013 tot 1 maart 2014 zijn 93 medewerkers middels continue screening geweerd uit de kinderopvang. Het gaat dan vooral over nieuwe justitiële gegevens die verband houden met het gebruik van geweld, op afstand gevolgd door zedendelicten. De Minister van SZW heeft bij brief aan de Tweede Kamer onderzoeks- en monitorresultaten met betrekking tot de continue screening gepresenteerd en aangegeven dat het beleid voor continue screening daadwerkelijk doet wat ermee wordt beoogd, namelijk op systematische wijze bijdragen aan de vergroting van de veiligheid van kinderen (Kamerstukken II, 2013/14, 31 322, nr. 224).

Samengevat is voor het verkrijgen van een toegangsbewijs dat personeel toegang geeft tot het beveiligd gebied van een luchthaven op grond van de Europese verordeningen een achtergrondonderzoek vereist. Dit betreft thans de door de Minister van Veiligheid en Justitie aangewezen

luchthavens Amsterdam Airport Schiphol, Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport, Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde. Voor de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van de luchthavens waar geen passagiers mogen komen, wordt het achtergrondonderzoek ingevuld door middel van een verklaring van geen bezwaar (VGB) of (na inwerkingtreding van deze wet) een verklaring omtrent het gedrag (VOG) waarbij doorlopend wordt beoordeeld of sprake is van nieuwe justitiële gegevens terzake van een strafbaar feit dat – indien op dat moment door de houder van het toegangsbewijs een aanvraag voor een VOG zou worden ingediend – ertoe leidt dat de VOG niet zou worden afgegeven. Deze doorlopende beoordeling wordt aangeduid als continue screening. Voor ander personeel dat in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones werkt, is een VOG afdoende. De reden hiervoor is dat het desbetreffende personeel feitelijk niets meer of minder kan dan passagiers. Ten aanzien van personeel dat beveiligingscontroles uitvoert op een andere locatie dan een om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone van een luchthaven, kan de Minister van Veiligheid en Justitie onder voorwaarden vrijstelling verlenen van het VOG-vereiste en het vereiste van een «alternatief achtergrondonderzoek». Van deze vrijstellingsmogelijkheid zal minimaal gebruik worden gemaakt.

#### 5.4 Beperking van continue screening tot houders van een VOG

Op grond van het voorgestelde artikel 37rg, eerste lid, kunnen alleen houders van een VOG aan continue screening worden onderworpen. Houders van een VGB, personen die een «alternatief achtergrondonderzoek» hebben ondergaan en personen die een aan de indienstname voorafgaande controle hebben ondergaan zullen met andere woorden niet aan (een vorm van) continue screening worden onderworpen. Aan de keuze om de mogelijkheid van continue screening te beperken tot houders van een VOG liggen de volgende overwegingen ten grondslag. De keuze om continue screening niet toe te passen op de groep personen die over een VGB dient te beschikken, houdt verband met de specifieke functie die deze personen vervullen. Een VGB is vereist voor personen die een functie vervullen die op grond van artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken is aangewezen als vertrouwensfunctie. Dit zijn functies die de mogelijkheid bieden de nationale veiligheid te schaden. In de luchtvaartsector gaat het onder meer om personeel dat vanwege de locatie en de aard van de werkzaamheden de beveiligingsmaatregelen zou kunnen omzeilen, zoals het personeel op de luchthaven dat is belast met de uitvoering van het beveiligingsonderzoek. Alvorens een VGB wordt afgegeven of geweigerd, wordt ten aanzien van de betrokken persoon door de AIVD een veiligheidsonderzoek ingesteld. Het veiligheidsonderzoek omvat het instellen van een onderzoek naar gegevens die uit het oogpunt van de nationale veiligheid van belang zijn voor de vervulling van de desbetreffende vertrouwensfunctie. Op basis van het veiligheidsonderzoek wordt vastgesteld of er voldoende waarborgen zijn om aan te nemen dat de persoon de verantwoordelijkheden van de vertrouwensfunctie onder alle omstandigheden getrouwelijk zal vervullen. Daartoe worden gegevens verzameld over persoonlijke omstandigheden en gedragingen die antwoord kunnen geven op de vraag of iemand bijvoorbeeld betrokken is (geweest) bij staatsgevaarlijke activiteiten of antidemocratische organisaties. Bij de uitvoering van het veiligheidsonderzoek worden uiteenlopende gegevens betrokken, afkomstig uit diverse informatiebronnen (art. 7, tweede lid, Wet veiligheidsonderzoeken). Zo heeft de AIVD onder meer toegang tot de Centrale Justitiële Documentatie voor justitiële en strafvorderlijke gegevens, de Gemeentelijke Basisadministratie voor gegevens over bijvoorbeeld de verblijfplaats en Bureau Kredietregistratie voor kredietinformatie. Ook wordt gekeken naar

politiegegevens en naar antecedenten over een persoon in het eigen AIVD-systeem.

De Wet veiligheidsonderzoeken bevat geen regeling over de doorlopende controle op relevante nieuwe gegevens ten aanzien van vertrouwensfunctionarissen. Gelet hierop, kan in de Luchtvaartwet niet worden bepaald dat personen die een vertrouwensfunctie in de beveiliging van de burgerluchtvaart vervullen na afgifte van de VGB aan een continue screening worden onderworpen. Overigens kan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op grond van artikel 9 van de Wet veiligheidsonderzoeken een hernieuwd veiligheidsonderzoek doen instellen naar een persoon die een vertrouwensfunctie vervult, indien hem (anders dan door continue screening) blijkt van feiten of omstandigheden die een hernieuwd veiligheidsonderzoek rechtvaardigen. In dit laatste opzicht vertoont het veiligheidsonderzoek gelijkenis met de voorgestelde regeling van de continue screening in artikel 37rg. Op grond van het vijfde lid van deze bepaling wordt het toegangsbewijs van de betrokkene door de luchthavenexploitant onmiddellijk geblokkeerd, indien de exploitant vermoedt dat de betrokkene niet meer voldoet aan de eisen voor het afgeven van een VOG. Dit vermoeden ontstaat bij de exploitant naar aanleiding van «signaalbrief» van de Dienst Justis waarin de exploitant op de hoogte wordt gesteld van een relevante verandering in de justitiële documentatie ten aanzien van de betrokkene. Indien de betrokkene vervolgens niet binnen een redelijke termijn een VOG overlegt, wordt het toegangsbewijs ingenomen.

De keuze om continue screening niet toe te passen op de groep personen die kunnen volstaan met een verklaring waaruit blijkt dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek anders dan op grond van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens heeft doorstaan of een aan de indienstname voorafgaande controle, houdt verband met de locatie waarop deze personen werkzaam zijn. Personen uit deze groep hebben geen toegang tot de delen van een luchthaven waar geen passagiers mogen komen, zoals bijvoorbeeld het platform of de bagagekelder. Zij zijn met andere woorden niet werkzaam op locaties waar «kwetsbare processen» plaatsvinden en hebben daardoor ook niet de mogelijkheid om verboden voorwerpen aan bagage, vracht of overige goederen toe te voegen. Het wordt daarom niet proportioneel geacht om ten aanzien van dit personeel doorlopend te controleren of er nieuwe justitiële gegevens bekend zijn.

### 5.5 Werkwijze bij continue screening

De in artikel 37rg voorgestelde regeling van de continue screening is zoals gezegd gebaseerd op het systeem van continue screening dat reeds wordt toegepast in de taxibranche en de kinderopvang. Op grond van het eerste lid van artikel 37rg kan personeel dat onbegeleide toegang heeft tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchtvaartterrein aan een continue screening worden onderworpen. Het tweede lid geeft aan dat bij continue screening een doorlopende controle plaatsvindt op veranderingen in de justitiële documentatie van de houder van de VOG, teneinde na te gaan of sinds de afgifte van deze verklaring tegen de houder, gelet op het risico voor de samenleving in verband met het doel waarvoor de afgifte van de verklaring is gevraagd, dusdanige bezwaren zijn gerezen, dat er een gerede kans bestaat dat een hernieuwde aanvraag van een verklaring omtrent het gedrag zou leiden tot weigering van de afgifte daarvan.

Op grond van het derde lid dient de exploitant van een luchtvaartterrein ten behoeve van de uitvoering van de continue screening een lijst bij te houden met gegevens van de personen van wie het toegangsbewijs is gekoppeld aan een VOG met continue screening. De exploitant levert de beheerder van de justitiële documentatie, de Justitiële Informatiedienst

van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, periodiek een actuele lijst van deze personen. Van deze personen worden de voor- en achternaam en het burgerservicenummer (BSN) geregistreerd. De registratie en verstrekking van het BSN door de luchthavenexploitant ten behoeve van continue screening is voorgeschreven omdat continue screening het meest nauwkeurig kan worden uitgevoerd met gebruik van een uniek identificerend nummer zoals het BSN. Dit verkleint de kans op vergissingen bij de controle van de gegevens van een betrokkene in het Justitieel Documentatiesysteem. Hierna in § 5.6 wordt ingegaan op de privacyaspecten rondom de registratie en het gebruik van het BSN ten behoeve van continue screening.

De Justitiële Informatiedienst controleert doorlopend of zich met betrekking tot deze personen mutaties voordoen in de justitiële documentatie. Indien dit het geval is, stuurt de Justitiële Informatiedienst een signaal aan het Centraal Orgaan Verklaring Omtrent Gedrag (COVOG) van de Dienst Justis. Het COVOG maakt vervolgens een voorlopige beoordeling aan de hand van screeningsprofielen en beoordeelt of het strafbare feit van invloed zou zijn geweest op het verkrijgen van de VOG. Daarbij worden alle justitiële antecedenten betrokken in de beoordeling en bekeken of deze in de weg staan aan het opnieuw verlenen van een VOG. Als dit het geval is, stuurt de Dienst Justis de exploitant van het luchtvaartterrein een zogenaamde «signaalbrief». In deze signaalbrief wordt de exploitant op de hoogte gesteld van het feit dat er een relevante mutatie heeft plaatsgevonden in de justitiële documentatie over de betrokken persoon. De exploitant wordt in deze brief niet op de hoogte gesteld van de delicten zelf. Dit alles is geregeld in het vierde lid van de voorgestelde bepaling.

Als de exploitant een signaalbrief ontvangt, blokkeert hij direct het toegangsbewijs en stelt hij een redelijke termijn vast waarbinnen betrokkene een nieuwe VOG moet overleggen. Hiermee wordt gerealiseerd dat een medewerker ten aanzien van wie vanwege de mutatie in de justitiële documentatie twijfel is ontstaan over zijn of haar betrouwbaarheid, niet langer toegang heeft tot de beperkt toegankelijke gebieden van het luchtvaartterrein. Indien betrokkene niet binnen een redelijke termijn een nieuwe VOG overlegt, wordt zijn toegangsbewijs door de exploitant permanent ingenomen. Dit alles is geregeld in het vijfde lid van de voorgestelde bepaling. Bij het bepalen van de redelijke termijn waarbinnen de medewerker een nieuwe VOG moet overleggen, zal de exploitant rekening moeten houden met de beslistermijnen die in de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens (Wjsg) zijn vastgelegd. Op grond van artikel 37 Wjsg wordt op een aanvraag met betrekking tot de afgifte van de verklaring omtrent het gedrag van een natuurlijk persoon binnen vier weken na ontvangst van de aanvraag beslist. Indien de Minister van Veiligheid en Justitie voornemens is afwijzend te beslissen op de aanvraag, beslist hij binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag.

## 5.6 Privacyaspecten continue screening

Continue screening is zoals gezegd een aanvullende vorm van screening bij een reguliere VOG. Bij de voorbereiding van het Besluit van 11 december 2014, houdende wijziging van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens, het Besluit politiegegevens en het Besluit beveiliging burgerluchtvaart in verband met de verstrekking van justitiële gegevens en politiegegevens aan derden en enkele andere wijzigingen (Stb. 2014, 585), waarmee continue screening in de burgerluchtvaart is ingevoerd, is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de extra last die op werknemers en werkgevers wordt gelegd (bestaande uit inperking van het grondrecht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer en verhoging van administratieve lasten) en de afname van de risico's voor de samenleving die daarmee wordt bereikt. Bij het maken van de



afweging met betrekking tot de inperking van het grondrecht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer, is meegewogen dat de personen die aan continue screening zullen worden onderworpen op dit moment zoals gezegd een veiligheidsonderzoek door de AIVD dienen te ondergaan. Dit veiligheidsonderzoek maakt een grotere inbreuk op de privacy dan continue screening. De screening door middel van een VOG, die is gekoppeld aan continue screening, betekent voor deze personen een screening die minder inbreuk maakt op hun privacy zonder dat dit gevolgen heeft voor het veiligheidsniveau op het luchtvaartterrein. Deze afweging heeft geleid tot de keuze voor deze aanvullende vorm van screening in de burgerluchtvaart, omdat sprake is van omstandigheden die recht doen aan het belang van de samenleving en alle inspanningen rechtvaardigen.

De burgerluchtvaart betreft een sector waarbinnen zeer kwetsbare processen plaatsvinden. Het personeel werkzaam binnen de burgerluchtvaart heeft direct toegang tot de (om beveiligingsredenen) beperkt toegankelijke zones op een luchthaven, zoals de bagagekelder en platformen. Dergelijke functies vereisen een hoge mate van integriteit, waardoor in deze sector continue screening is gerechtvaardigd. Indien de persoon na afgifte van zijn VOG een bijschrijving in de justitiële documentatie krijgt van een relevant strafbaar feit is de betreffende persoon mogelijk niet langer geschikt voor werk in gebieden waar kwetsbare processen plaatsvinden. Zolang dit niet bekend is bij de luchthaven, blijven de personen een toegangsbewijs met autorisaties behouden en blijven zij toegang hebben tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthaventerreinen en deze kwetsbare processen, met mogelijke gevolgen zoals hiervoor benoemd. Dit acht de regering ongewenst.

Zoals gezegd wordt ten behoeve van de continue screening het BSN van de betrokkene geregistreerd en verstrekt aan de Justitiële Informatiedienst van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) dienen persoonsgegevens zoals het BSN op een veilige en zorgvuldige wijze te worden verwerkt. Zo regelt artikel 10 Wbp dat persoonsgegevens niet langer worden bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkene te identificeren, dan noodzakelijk is voor de verwerking van de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt. Artikel 12 Wbp verplicht de verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens onder meer om passende technische en organisatorische maatregelen ten uitvoer te leggen om persoonsgegevens te beveiligen tegen verlies of tegen enige vorm van onrechtmatige verwerking. Bij overtreding van deze voorschriften kan de Autoriteit Persoonsgegevens op grond van artikel 66, tweede lid, Wbp een boete opleggen van ten hoogste het bedrag van de geldboete van de zesde categorie van artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht (momenteel € 820.00).

Voor de registratie en verstrekking van het BSN ten behoeve van continue screening is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. De uitkomst van deze PIA is dat het gebruik van het BSN van de te controleren personen noodzakelijk is voor de goede uitvoering van de continue screening. Registratie van het BSN minimaliseert zoals gezegd de kans op vergissingen bij de controle van de gegevens van een betrokkene in het Justitieel documentatieregister en vormt daarmee een belangrijke waarborg tegen persoonsverwisselingen die kunnen leiden tot het screenen van de «verkeerde» persoon. Aan het gebruik van het BSN zijn beperkte privacyrisico's verbonden. Een risico is dat een onbevoegd persoon de hand weet te leggen op de lijst met te controleren personen en hun BSN. Dit is een risico, omdat het BSN gebruikt kan worden voor het plegen van identiteitsfraude.

In de PIA is tevens in kaart gebracht welke technische en organisatorische maatregelen nodig zijn om het risico op verlies of onrechtmatige

verwerking van het BSN te minimaliseren. Deze maatregelen zullen worden vastgelegd in een convenant tussen Justid, Justis en de betrokken luchthavens. In dit convenant zullen onder meer afspraken worden neergelegd over hoe men omgaat met signaalbrieven over personen die geen luchthavenpas meer hebben. Ook zal hierin worden vastgelegd dat de deelnemende luchthavens de nodige veiligheidsmaatregelen zullen treffen om het gegevensbestand te beveiligen. Zo zullen in beginsel alleen de medewerkers van het badgecenter, die het passenbeheer doen, toegang hebben tot het gegevensbestand. Dit personeel zal bovendien een veiligheidsonderzoek door de AIVD moeten ondergaan. Verder zal de lijst met pashouders en hun BSN door de luchthavens aan de Justitiële Informatiedienst versleuteld worden aangeleverd en zullen de luchthavens de oude lijsten met pashouders niet langer bewaren dan noodzakelijk.

#### *6. Werving en opleiding van personeel*

Zoals in de inleiding al is aangegeven, vormt de werving en opleiding van personeel, naast het vereiste van een achtergrondcontrole, een tweede onderwerp uit de Europese verordeningen dat nadere uitwerking of operationalisering in de Luchtvaartwet behoeft. De gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot dit onderwerp houden het volgende in (zie hoofdstuk 11 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008). Personen die beveiligingscontroles, beveiligingsonderzoeken, toegangscontroles of andere beveiligingscontroles uitvoeren worden geworven, opgeleid, en in voorkomend geval, gecertificeerd teneinde te garanderen dat ze geschikt zijn voor deze werkzaamheden en bevoegd zijn de hen toegewezen taken uit te voeren. Andere personen dan passagiers die toegang moeten hebben tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones, moeten een beveiligingsopleiding volgen voordat ze een luchthavenidentiteitskaart of een bemanningsidentiteitskaart krijgen. De hiervoor vermelde opleidingen moeten een basisopleiding en geregelde herhalingsopleidingen omvatten. Verder moeten de instructeurs die deze opleidingen verzorgen over de nodige kwalificaties beschikken.

In EU-verordening 2015/1998 zijn deze gemeenschappelijke basisnormen nader uitgewerkt. Deze nadere uitwerking houdt, voor zover hier van belang, het volgende in. Personen moeten met succes een relevante opleiding hebben gevolgd alvorens toestemming te krijgen om zonder toezicht beveiligingscontroles uit te voeren. Hoofdstuk 11 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 bevat een opsomming van de relevante opleidingen en werkt tot in detail uit in welke kennis en vaardigheden deze opleidingen moeten resulteren. Een deel van het personeel moet in aanvulling op deze algemene opleidingseisen ook «gecertificeerd» zijn. Een certificering is «een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren» (punt 11.0.2 van de bijlage). Personen waarvoor het certificeringsvereiste geldt dienen, afhankelijk van hun taak of functie, tenminste om de drie of vijf jaar opnieuw te worden gecertificeerd of goedgekeurd. Wanneer de vernieuwde certificering of goedkeuring niet binnen een redelijke termijn van normaliter hoogstens drie maanden met succes wordt voltooid, worden de bijbehorende beveiligingsrechten ingetrokken.

Ook aan de instructeurs worden eisen gesteld. Instructeurs dienen te beschikken over de nodige kwalificaties (o.a. vaardigheden op het gebied van instructietechnieken en de te onderwijzen beveiligingselementen). Instructeurs die de opleiding verzorgen van personeel waarvoor het certificeringsvereiste geldt, dienen zelf ook gecertificeerd te zijn. Voordat een instructeur een cursus geeft, dient de bevoegde autoriteit de inhoud

van de desbetreffende cursus te specificeren of goed te keuren. Als de bevoegde autoriteit er niet meer van overtuigd is dat de opleiding die door een instructeur wordt verstrekt ertoe leidt dat personen over de relevante vaardigheden beschikken, trekt zij de goedkeuring van de desbetreffende cursus in, schorst zij de instructeur of schrappt zij hem van de lijst van gekwalificeerde instructeurs.

In het onderhavige wetsvoorstel zijn de artikelen die de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de werving en opleiding van personeel nader uitwerken of operationaliseren (de voorgestelde artikelen 37ra tot en met 37re) ondergebracht in een nieuwe § 5 («Werving en opleiding van personeel») van afdeling 3A van de Luchtvaartwet. Bij de uitwerking of operationalisering van de voornoemde gemeenschappelijke basisnormen is zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande praktijk zoals die is vastgelegd in het Nationaal trainingsprogramma. In het artikelsgewijze gedeelte van de toelichting worden de voorgestelde artikelen 37ra tot en met 37re nader toegelicht (zie onderdeel U).

## *7. Handhaving*

### 7.1 Europese eisen aan de handhaving

In EG-verordening 300/2008 worden verschillende eisen gesteld aan het toezicht op de naleving en de handhaving van de gemeenschappelijke basisnormen.

Artikel 11 van EG-verordening verplicht de lidstaten tot het opstellen, toepassen en in stand houden van een nationaal kwaliteitscontroleprogramma. Het doel van dit programma is na te gaan of maatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart effectief en goed worden toegepast. Daarbij dient het toezicht op een zodanige wijze te worden uitgevoerd dat tekortkomingen snel worden opgespoord en gecorrigeerd. Het programma dient daartoe te voldoen aan de specificaties die zijn uiteengezet in bijlage II van EG-verordening 300/2008. Deze specificaties hebben onder meer betrekking op de bevoegdheden van de bevoegde autoriteit, de taken en verantwoordelijkheden van de bij het toezicht betrokken partijen, de opleidingseisen voor en de bevoegdheden van de nationale inspecteurs, de planning van het toezicht en de afwegingen die daaraan ten grondslag liggen, de methoden en het instrumentarium waarmee het toezicht wordt uitgeoefend, de classificatie van de naleving, het rechtzetten van tekortkomingen en de handhavingsmaatregelen die kunnen worden ingezet, de opslag en verwerking van de toezichtresultaten en de rapportering van en de communicatie over de toezichtresultaten aan de relevante partijen.

Artikel 21 van EG-verordening 300/2008 vereist dat de lidstaten regels vaststellen betreffende de sancties die gelden voor overtredingen van de verordening en de nodige maatregelen nemen om te zorgen dat ze worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. Artikel 21 is nader uitgewerkt in punt 2.1 van bijlage II van verordening 300/2008. Dit artikel verplicht de lidstaten om de bevoegde autoriteit de nodige bevoegdheden te verlenen voor het toezicht op en de handhaving van alle voorschriften van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, inclusief de bevoegdheid om sancties vast te stellen overeenkomstig artikel 21.

### 7.2 Uitwerking van de Europese eisen

Het toezicht op de naleving is geregeld in het gewijzigde artikel 37t. Op grond van het eerste lid van deze bepaling is de commandant van de Koninklijke marechaussee belast met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens afdeling 3A, dan wel van verplichtingen die voortvloeien uit een Europese verordening voor zover deze betrekking

heeft op de beveiliging van de burgerluchtvaart en voor het toezicht daarop geen andere autoriteit is aangewezen. De Minister van Veiligheid en Justitie kan daartoe aanwijzingen geven.

Het toezicht op de naleving vindt plaats op basis van het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma. Dit programma wordt in stand gehouden door de Minister van Veiligheid en Justitie en bevat richtsnoeren over de wijze waarop het toezicht op de naleving van Afdeling 3A en de Europese verordeningen dient te worden uitgevoerd en verantwoord. Indien uit een controle blijkt dat een beveiligingsmaatregel niet of niet correct wordt uitgevoerd, volgt de Koninklijke marechaussee een vast stramien, dat bestaat uit een aantal vaste stappen die moeten worden gevolgd bij het verhelpen van een geconstateerde tekortkoming, zoals het geven van adviezen en aanbevelingen, of het geven van een waarschuwing, alvorens wordt overgegaan tot handhaving. Indien het om een ernstige of herhaaldelijke tekortkoming gaat, kunnen één of meerdere van deze stappen worden overgeslagen en direct worden overgegaan tot handhaving. Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma geldt als een aanwijzing in de zin van artikel 37t.

Zoals gezegd, dient de bevoegde autoriteit de bevoegdheid te hebben om alle voorschriften van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan te handhaven. Met het oog hierop, stelt het gewijzigde artikel 37u buiten twijfel dat de Minister van Veiligheid en Justitie niet alleen bij overtreding van het bepaalde bij of krachtens Afdeling 3A van de Luchtvaartwet een last onder bestuursdwang kan opleggen, maar ook bij overtreding van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht heeft de Minister daarmee tevens de bevoegdheid om een last onder dwangsom op te leggen.

De last onder bestuursdwang en last onder dwangsom zijn doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties. Als een luchtvaartexploitant, luchtvaartmaatschappij of entiteit ernstig of herhaaldelijk tekort schiet bij het naleven van verplichtingen uit de Europese verordeningen, dan vergt het belang van de beveiliging van de burgerluchtvaart dat deze overtreding zo snel mogelijk wordt beëindigd. Het opleggen van een last onder bestuursdwang of dwangsom is daartoe een geschikt middel. Beide sancties geven de overtreder een financiële prikkel om zijn overtreding zo snel mogelijk te beëindigen. Toepassing van de last onder bestuursdwang geschiedt in beginsel op kosten van de overtreder (art. 5:25 Awb). Bij de last onder dwangsom bestaat de financiële prikkel uit de dwangsom die de overtreder verbeurt als hij de last overtreedt. De hoogte van de dwangsom dient daarbij in een redelijke verhouding tot de zwaarte van het geschonden belang en de beoogde werking van de sanctie te staan (art. 5:32b Awb).

#### *8. Wijziging van de Luchtvaartwet BES*

Zoals in de inleiding is aangegeven, noopt de wijziging van de Luchtvaartwet ook tot wijziging van de Luchtvaartwet BES. Voorgesteld wordt om Afdeling 3A van hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet over te hevelen naar de Luchtvaartwet BES. Met het oog op de uitvoerbaarheid van de bepalingen uit Afdeling 3A op de BES-eilanden, zijn enkele noodzakelijke aanpassingen verricht. Op die manier wordt bewerkstelligd dat na inwerkingtreding van de wijziging van de Luchtvaartwet op de BES-eilanden de regels uit de huidige Afdeling 3A van hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet (in aangepaste vorm) kunnen blijven gelden. Materieel blijft het rechtsregime dat voor de BES-eilanden geldt dus grotendeels ongewijzigd.

Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet BES beter te laten aansluiten op de voor de BES-eilanden geldende verplichtingen op grond van Annex 17 van het Verdrag van

Chicago (Stb. H 65). In de Luchtvaartwet BES worden daartoe enkele nieuwe bepalingen ingevoegd en enkele bestaande bepalingen gewijzigd. Deze nieuwe bepalingen en wijzigingen strekken ertoe de uitvoering van de verdragsverplichtingen uit Annex 17 wettelijk te verankeren en hebben geen ingrijpende gevolgen voor de BES-eilanden, aangezien de maatregelen die op de BES-eilanden worden uitgevoerd ter beveiliging van de burgerluchtvaart reeds conform Annex 17 zijn. De aangebrachte wijzigingen en nieuwe bepalingen zullen in het artikelsgewijze gedeelte nader worden toegelicht.

## *9. Regeldruk en financiële gevolgen*

### 9.1 Inleiding

Om de regeldrukgevolgen en financiële gevolgen van nieuwe wetgeving in kaart te brengen dienen de nalevingskosten van wetsvoorstellen te worden berekend. Nalevingskosten kunnen worden onderverdeeld in inhoudelijke nalevingskosten (kosten die burgers, bedrijven of professionals maken om te voldoen aan de inhoudelijke verplichtingen die wet- en regelgeving stelt), financiële kosten (kosten voor het voor het voldoen aan betalingsverplichtingen in verband met heffingen, leges e.d.), en administratieve lasten (kosten die de burger, bedrijf of professional maakt om te voldoen aan informatieverplichtingen voortvloeiend uit de regelgeving van de overheid). De combinatie van administratieve lasten en inhoudelijke nalevingskosten wordt «regeldruk» genoemd. Hierna zal achtereenvolgens uiteen worden gezet in hoeverre het wetsvoorstel leidt tot extra inhoudelijke nalevingskosten (§ 9.2), administratieve lasten (§ 9.3) en financiële kosten (§ 9.4).

Voor de berekening van de nalevingskosten die gepaard gaan met de uitvoering van dit wetsvoorstel is van belang dat dit wetsvoorstel de uitvoering regelt van een aantal samenhangende Europese verordeningen. Bij het berekenen van de kosten van regeldruk die uitgaat van implementatiewetgeving, geldt als uitgangspunt dat de regeldruk die wordt veroorzaakt door de te implementeren Europese verordening(en) in beginsel niet wordt meegeteld. Deze regeldruk kan immers volledig aan de Europese wetgeving worden toegeschreven. Worden specifieke bepalingen uit de te implementeren verordening(en) vastgelegd in Nederlandse wetgeving, dan worden alleen de lasten van deze specifieke bepalingen meegenomen bij het berekenen van de regeldruk. Deze specifieke bepalingen kunnen immers extra regeldruk met zich meebrengen, die in dat geval in kaart moet worden gebracht.

### 9.2 Inhoudelijke nalevingskosten

Het onderhavige wetsvoorstel leidt niet tot extra inhoudelijke nalevingskosten. Kern van de Europese verordeningen wordt zoals gezegd gevormd door de gemeenschappelijke basisnormen. Deze basisnormen verplichten de lidstaten onder meer tot het controleren van de toegang tot de verschillende delen van het luchtvaartterrein (toegangscontrole) en het controleren van personen, bagage, vracht, post, bedrijfspost, bedrijfsmateriaal, vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden op verboden voorwerpen. In de artikelen 37b, 37c, 37e, 37f, 37g, 37j, 37k en 37l van dit wetsvoorstel wordt een verantwoordelijkheidsverdeling voor de uitvoering van deze gemeenschappelijke basisnormen vastgelegd. Deze bepalingen veroorzaken geen extra regeldruk. De verplichting tot uitvoering van de in deze bepalingen geregelde controles vloeit immers rechtstreeks voort uit de Europese verordeningen. De bepalingen roepen geen nieuwe verplichtingen in het leven, maar leggen, in aansluiting op de bestaande praktijk, slechts de verantwoordelijkheden van de verschil-

lende partijen uit de luchtvaartsector (luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen, vrachtafhandelingsbedrijven en andere entiteiten) vast. In dit verband is overigens van belang dat de Europese verordeningen die door dit wetsvoorstel worden geïmplementeerd voor de luchtvaartsector slechts in beperkte mate tot een verzwaring van de financiële en administratieve lasten hebben geleid. Dit komt omdat EG-verordening 300/2008 in de eerste plaats ertoe strekt de bestaande regels te vereenvoudigen, harmoniseren en verduidelijken (zie overweging 4 van de preambule). Veel bepalingen uit de verordening zijn (inhoudelijk) ongewijzigd ten opzichte van de ingetrokken EG-verordening 2320/2002. Wel stelt EG-verordening 300/2008 voor het eerst de eis dat andere entiteiten, zoals vrachtafhandelingsbedrijven of cateringbedrijven, een beveiligingsprogramma opstellen. Volgens de Commissie weerspiegelt deze eis de actuele beste praktijken en brengt zij geen zware lasten met zich mee voor de luchtvaartsector.<sup>1</sup>

### 9.3 Administratieve lasten

Het onderhavige wetsvoorstel bevat verschillende bepalingen die informatieplichten bevatten. Bedoeld zijn de volgende bepalingen: artikel 37aba (beveiligingsprogramma luchthavenexploitant), 37abb (beveiligingsprogramma luchtvaartmaatschappij), 37abc (beveiligingsprogramma entiteit), 37aca (instemming ingebruikname detectieapparatuur), 37acb (instemming ingebruikname explosievenspeurhonden), 37rg (continue screening), 37o lid 2 (erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij), 37rc (instemming opleidingsprogramma) en 37re (erkenning instructeurs). Met uitzondering van artikel 37rg, geldt voor elk van deze bepalingen dat zij een bestaande, op de Europese verordeningen gebaseerde praktijk wettelijk verankeren. In zoverre leiden deze bepalingen dus niet tot nieuwe informatieverplichtingen. Anderzijds kan niet worden uitgesloten dat de wettelijke verankering van de bestaande praktijk op bepaalde punten tot wijzigingen in de regeldruk zal leiden. Om die reden hebben wij ervoor gekozen om toch (een beperkt) onderzoek te verrichten naar administratieve lasten die door deze bepalingen worden veroorzaakt. Bij dit onderzoek zijn enkele bepalingen buiten beschouwing gelaten. Dit is om te beginnen gebeurd met artikel 37aba over het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant. De reden hiervoor is dat deze bepaling een verplichting regelt die op dit moment al is vastgelegd in artikel 37e van de Luchtvaartwet. Als zodanig leidt deze bepaling niet tot een verhoging van de administratieve lasten. Om dezelfde reden veroorzaakt ook de in dit wetsvoorstel geregelde continue screening (artikel 37rg) geen extra administratieve lasten. Deze vorm van screening is, vooruitlopend op dit wetsvoorstel, immers al wettelijk verankerd in het Besluit beveiliging burgerluchtvaart en het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens (Stb. 2014, 585). Verder zijn de artikelen 37rc en 37re over de instemming met opleidingsprogramma's en de erkenning van instructeurs buiten beschouwing gelaten. De reden hiervoor is dat op dit moment nog niet goed kan worden overzien tot welke administratieve lasten deze bepalingen precies zullen leiden. Beide bepalingen moeten immers nog nader worden uitgewerkt in lagere regelgeving. Aangezien beide bepalingen strekken tot verankering van een bestaande praktijk die is beschreven in het Nationaal Trainingsprogramma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, zullen zij naar verwachting niet tot een aanmerkelijke verzwaring van de administratieve lasten leiden. Bij de voorbereiding van de voornoemde lagere regelgeving zal een en ander preciezer in kaart worden gebracht.

<sup>1</sup> Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, COM(2005)429 definitief, p. 8.

Voor de berekening van de administratieve lasten die gepaard gaan met de resterende bepalingen (artikel 37abb, 37abc, 37aca, 37acb en 37o, tweede lid) zijn de informatieplichten voor de luchtvaartsector die voortvloeien uit deze bepalingen gekwantificeerd. Deze exercitie levert het volgende beeld op.

#### Beveiligingsprogramma luchtvaartmaatschappij

Het opstellen en op verzoek van de Minister van Veiligheid en Justitie aanpassen van het beveiligingsprogramma kost een luchtvaartmaatschappij gemiddeld 80 uur per jaar. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen de luchtvaartmaatschappij worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 37. Per jaar dienen gemiddeld twee luchtvaartmaatschappijen een aanvraag voor instemming met een beveiligingsprogramma in. De kwantificering komt dan neer op  $(2 \times 80) \times € 37 = € 5.920$ . Ook de wijziging van een beveiligingsprogramma behoeft instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie. Het wijzigen van een beveiligingsprogramma en het opnieuw indienen daarvan kost een luchtvaartmaatschappij gemiddeld vier uur. Per jaar worden gemiddeld twee gewijzigde beveiligingsprogramma's ingediend. De kwantificering komt dan neer op  $(2 \times 4) \times € 37 = € 296$ . De totale jaarlijkse kosten voor de luchtvaartsector kunnen al met al worden vastgesteld op  $€ 5.920 + 296 = € 6.216$ .

#### Beveiligingsprogramma entiteit

Het opstellen en op verzoek van de Minister van Veiligheid en Justitie aanpassen van het beveiligingsprogramma kost een entiteit gemiddeld 80 uur per jaar. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen de entiteit worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 37. Per jaar worden gemiddeld vijftien entiteiten door de Minister van Veiligheid en Justitie verzocht om hun beveiligingsprogramma ter instemming voor te leggen. De kwantificering komt dan neer op  $(15 \times 80) \times € 37 = € 44.400$ . Ook de wijziging van een beveiligingsprogramma behoeft instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie. Het wijzigen van een beveiligingsprogramma en het opnieuw indienen daarvan kost een entiteit gemiddeld vier uur. Per jaar worden gemiddeld vijf gewijzigde beveiligingsprogramma's ingediend. De kwantificering komt dan neer op  $(5 \times 4) \times € 37 = € 740$ . De totale jaarlijkse kosten voor de luchtvaartsector kunnen al met al worden vastgesteld op  $€ 44.400 + 740 = € 45.140$ .

#### Instemming ingebruikname detectieapparatuur

Het voorbereiden van een aanvraag om instemming met de ingebruikname van detectieapparatuur kost gemiddeld twee uur. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen het bedrijf van de aanvrager worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 54. Gemiddeld zijn er 20 tot 25 aanvragen per jaar. Het aantal uur is dus maximaal  $25 \times 2 = 50$  uur. De kwantificering van de jaarlijkse kosten voor luchtvaartsector bedraagt al met al  $(25 \times 2) \times € 54 = € 2.700$ .

#### Instemming ingebruikname explosievenspeurhonden

Het voorbereiden van een aanvraag om instemming met de ingebruikname van explosievenspeurhonden (opstellen van de aanvraag, vastleggen interne procedures, schrijven van een trainingssyllabus) kost de aanvrager gemiddeld 84 uur. Aangenomen wordt dat deze werkzaamheden binnen het bedrijf van de aanvrager worden uitgevoerd door een medewerker met een uurloon van € 37. Gemiddeld zijn er 20 aanvragen

per jaar. Het aantal uur is dus maximaal  $20 \times 84 = 1.680$  uur. De kwantificering van de jaarlijkse kosten voor de luchtvaartsector bedraagt al met al  $(20 \times 84) \times \text{€ } 37 = \text{€ } 62.160$ .

#### Erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij

Het bepalen van de kosten voor het doen van een aanvraag voor een erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij is een enigszins lastige opgave. Dit komt omdat een erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij geldt per luchthaven in een derde land van waaruit naar een bestemming in de Europese Unie wordt gevlogen («locatie»). Verschillende factoren, zoals het aantal locaties dat een maatschappij wil erkennen, de mogelijke combinatie van locaties, de vraag of de luchtvaartmaatschappij gebruik maakt van een zogenaamde «roadmap» voor de erkenning van de afzonderlijke locaties en de beschikbaarheid van een EU-luchtvaart-beveiligingsvalideerder voor het ter plaatse controleren van deze locaties, zijn van invloed op de kosten voor het doen van een aanvraag. Vanuit de luchtvaartsector zelf wordt aangegeven dat de kosten voor een erkenning gemiddeld tussen de € 5.000 en € 8.000 liggen. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat het doorlopen van de aanvraagprocedure gemiddeld twee tot drie maanden duurt.

Ook het gemiddelde aantal aanvragen per jaar is lastig om aan te geven. Per jaar worden gemiddeld drie erkenningsaanvragen van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen ontvangen. Daarbij wordt met een zogenaamde «roadmap» gewerkt, wat voor deze luchtvaartmaatschappijen een grote kostenbesparing oplevert, omdat ze anders alle locaties in één keer moeten laten valideren. Behalve Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, zijn er ook een aantal buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die op grond van EU-verordening 2015/1998 bij de Nederlandse bevoegde autoriteit een aanvraag voor een erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij moeten doen. Deze niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben in 2014 voor het eerst om erkenning gevraagd, waarbij zij een gebundelde aanvraag voor al hun locaties hebben ingediend. De erkenningen die toen zijn verleend lopen in 2019 af. Al met al kan op dit moment nog niet goed worden aangegeven hoeveel aanvragen gemiddeld per jaar van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen worden verwacht. Hierdoor is het lastig om het gemiddelde aantal erkenningsaanvragen per jaar te bepalen. Om toch tot een kwantificering te komen, wordt voor de berekening uitgegaan van zes aanvragen per jaar, waarbij de kosten per aanvraag € 8.000 bedragen. De totale kosten voor de luchtvaartsector komen in dat geval neer op  $6 \times \text{€ } 8.000 = \text{€ } 48.000$ .

#### 9.4 Financiële kosten

Voor de behandeling van de aanvraag tot instemming met de ingebruikname van explosievenspeurhonden (artikel 37acb) zullen leges worden geheven. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de volgende typen aanvragen:

- *Eerste bedrijfsaanvraag EDD Free Running en EDD REST*  
De leges die zullen worden geheven voor de behandeling van deze aanvragen bedragen € 1.491.
- *Verlenging bedrijfsaanvraag EDD Free Running en EDD REST*  
De leges die zullen worden geheven voor de behandeling van deze aanvragen bedragen € 1.005.
- *Certificering EDD-combinatie*  
De leges die zullen worden geheven voor de behandeling van deze aanvraag bedragen € 602–606.



## 10. Ontvangen adviezen

### 10.1 Inleiding

Het wetsvoorstel is voor advies voorgelegd aan de volgende partijen:

- Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (KLM);
- Amsterdam Airport Schiphol (Schiphol);
- Air Cargo Netherlands (ACN);
- Commandant van de Koninklijke marechaussee;
- SAOC (de vereniging van luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen);
- NVL (Nederlandse vereniging van luchthavens);
- De Autoriteit Persoonsgegevens (het voormalig College Bescherming Persoonsgegevens);
- De bestuurscolleges van Bonaire, St. Eustatius en Saba;
- De exploitant van de luchthaven Bonaire International Airport (Flamingo Airport) op Bonaire.

Na ommekomst van de consultatietermijn zijn adviezen ontvangen van Schiphol<sup>2</sup>, de commandant van de Koninklijke marechaussee<sup>3</sup>, de Autoriteit Persoonsgegevens<sup>4</sup> en de exploitant van de luchthaven Flamingo Airport. In het navolgende worden deze adviezen kort besproken. Tevens wordt ook aangegeven hoe zij in het wetsvoorstel zijn verwerkt.

### 10.2 Advies Autoriteit Persoonsgegevens

De Autoriteit Persoonsgegevens (de Autoriteit) is op grond van artikel 51 van de Wet bescherming persoonsgegevens om advies gevraagd omdat een deel van de bepalingen uit het wetsvoorstel, te weten de bepalingen over het achtergrondonderzoek en de continue screening van (luchthaven-)personeel (de artikelen 37aea, 37aeb en 37aec uit het concept-wetsvoorstel), betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens. Het advies van het CBP is tot deze bepalingen beperkt. De Autoriteit merkt op dat de in het concept-wetsvoorstel voorziene mogelijkheid om ook personeel dat niet op het beveiligd gebied van een luchthaven werkt aan continue screening te onderwerpen, summier is onderbouwd. Daarbij moet volgens de Autoriteit in aanmerking worden genomen dat continue screening een voor de betrokkene ingrijpende maatregel is. Het gevaar bestaat volgens de Autoriteit dat door de uitbreiding van het aantal continu te screenen personen een bovenmatige hoeveelheid gegevens wordt verwerkt. De Autoriteit adviseert de memorie van toelichting op dit punt aan te vullen en duidelijk te maken waar de noodzaak tot uitbreiding van het aantal continu te controleren personen in is gelegen.

In reactie op het advies van de Autoriteit is opnieuw gereflecteerd op de vraag of het wenselijk is om in het wetsvoorstel te voorzien in de mogelijkheid om ook personeel dat niet op het beveiligd gebied van een luchthaven werkt, aan continue screening te onderwerpen. Bij nader inzien achten wij op dit moment de tijd nog niet rijp om in deze uitbreidingsmogelijkheid te voorzien. Het concept-wetsvoorstel is dienovereenkomstig aangepast.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>4</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

### 10.3 Advies Schiphol

Schiphol merkt op dat het wetsvoorstel vooral een aanpassing betreft die tot doel heeft om de Luchtvaartwet volledig in overeenstemming te brengen met de vigerende Europese regelgeving. De wijzigingen en de toelichting zijn volgens Schiphol verbeteringen die voor meer helderheid en eenduidigheid in de Luchtvaartwet zorgen en die de bestaande en gewenste praktijk goed weergeven. De voorgestelde wijzigingen hebben volgens Schiphol geen of beperkte impact op reeds bestaande verplichtingen van de luchthavenexploitant. De voorgestelde wijziging op het gebied van het achtergrondonderzoek van medewerkers met een luchthavenidentiteitskaart hebben wel impact op bestaande verplichtingen. Deze wijziging is naar de mening van Schiphol een belangrijke en wenselijke verbetering van de Luchtvaartwet.

Het voorgaande laat onverlet dat Schiphol ten aanzien van een aantal onderdelen van het wetsvoorstel en de toelichting vragen of opmerkingen heeft. De belangrijkste vragen en opmerkingen worden hierna kort besproken.

Schiphol merkt op dat het wetsvoorstel regelt dat personen die op grond van artikel 37aea, eerste lid, van het concept-wetsvoorstel (artikel 37rf van dit wetsvoorstel) een verklaring omtrent het gedrag moeten kunnen overleggen of een bewijs waaruit blijkt dat zij met succes een achtergrondonderzoek anders dan op grond van artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens hebben doorstaan, door de Minister van Veiligheid en Justitie van deze verplichting kunnen worden vrijgesteld, mits zij met succes een «aan de indienstname voorafgaande controle» hebben doorstaan. Schiphol vraagt zich af wat deze controle precies inhoudt en in welke gevallen de Minister van Veiligheid en Justitie voornemens is gebruik te maken van deze vrijstellingsmogelijkheid. De memorie van toelichting is op beide punten verduidelijkt.

Schiphol geeft aan de verhouding tussen het eerste en derde lid van artikel 37aea van het concept-wetsvoorstel (artikel 37rf van dit wetsvoorstel) onduidelijk te vinden. Onduidelijk is met name welke uitzonderingen er nu precies gelden op de (hoofd)regel dat een persoon die op grond van EU-verordening 2015/1998 een achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle moet ondergaan, een verklaring omtrent het gedrag (VOG) moet kunnen overleggen. De memorie van toelichting is op dit punt verduidelijkt.

In de memorie van toelichting bij het concept-wetsvoorstel werd vermeld dat EG-verordening 300/2008 geen verplichting voor de lidstaten kent om een Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart in stand te houden, een verplichting die nog wel bestond op basis van de ingetrokken EG-verordening 2320/2002. Schiphol merkt hierover op dat een soortgelijke verplichting nog steeds bestaat op grond van standaard 3.1.6 van Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165). Schiphol vraagt zich verder af of het de bedoeling is om het Nationaal Trainingsprogramma als programma te baseren op een algemene maatregel van bestuur of een ministeriële regeling. In de memorie van toelichting wordt nu uitgelegd dat de verplichting om een Nationaal Trainingsprogramma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart in EG-verordening 300/2008 weliswaar is gekomen te vervallen, maar dat een soortgelijke verplichting nog altijd geldt op basis van Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165). Het Nationaal trainingsprogramma is momenteel als bijlage opgenomen bij het Nationaal beveiligingsprogramma. In de optiek van de regering bestaat er geen aanleiding om het programma op te nemen in een algemene maatregel van bestuur of ministeriële regeling.

Schiphol adviseert om in de Luchtvaartwet de term «luchtvaartterrein» en «exploitant van een luchtvaartterrein» consequent te vervangen door de termen «luchthaven» en «exploitant van de luchthaven» zoals die ook

worden gebruikt in de Wet luchtvaart. Deze wijziging achten wij niet noodzakelijk. In artikel 80b, tweede lid, van de Luchtvaartwet is immers al bepaald dat bij de toepassing van Afdeling 3A van hoofdstuk IV op burgerluchthavens van regionale betekenis, burgerluchthavens van nationale betekenis en militaire luchthavens waarvan delen uitsluitend ten behoeve van burgerluchtvaart worden gebruikt, onder «luchtvaartterrein» en «exploitant van het luchtvaartterrein» moet worden verstaan: luchthaven onderscheidenlijk exploitant van de luchthaven als bedoeld in de Wet luchtvaart.

#### 10.4 Advies van de commandant van de Koninklijke marechaussee

Het advies van de commandant van de Koninklijke marechaussee bevat hoofdzakelijk wetstechnisch commentaar. Dit commentaar is verwerkt.

#### 10.5 Advies van de exploitant van Flamingo Airport

De exploitant van Flamingo Airport geeft aan dat de voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet BES geen ingrijpende gevolgen voor de Flamingo Airport zal hebben, aangezien de luchthaven reeds gevolg geeft aan de uitvoering van de maatregelen ter beveiliging van de burgerluchtvaart conform Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165). Niettemin zal het voorgestelde artikel 22l, tweede lid, Luchtvaartwet BES exploitatie- en bouwkosten voor de luchthaven met zich meebrengen, aangezien de bestaande vertrekhal zodanig zal dienen te worden ingericht dat gecontroleerde passagiers en handbagage zijn afgeschermd en een vermenging met niet gecontroleerde personen en voorwerpen niet mogelijk is (artikel 22l, tweede lid, onderdeel b). Voorts zal de luchthaven moeten voorzien in een geschikte ruimte teneinde te kunnen beschikken over een afsluitbare en beveiligde ruimte bestemd voor het bewaren van verdachte bagage (artikel 22l, tweede lid, onderdeel d).

## II ARTIKELSGEWIJS

### ARTIKEL I

#### C

##### *Artikel 37a*

Een van de doeleinden van het onderhavige wetsvoorstel is om Afdeling 3A terminologisch beter te laten aansluiten op de Europese verordeningen. Daarom worden voor verschillende bepalingen terminologische wijzigingen voorgesteld. In verband daarmee worden in artikel 37a verschillende nieuwe begrippen geïntroduceerd. Om de leesbaarheid van artikel 37a te vergroten worden in het eerste lid eerst de relevante Europese verordeningen geïntroduceerd. Van belang is dat in het eerste lid, onder a, wordt bepaald dat onder EG-verordening 300/2008 mede wordt begrepen de uitvoeringsbepalingen van deze verordening. Hierdoor wordt bewerkstelligd dat een verwijzing naar EG-verordening 300/2008, automatisch een verwijzing inhoudt naar EU-verordening 2015/1998 en de overige uitvoeringsverordeningen van EG-verordening 300/2008. De nieuwe begrippen uit de Europese verordeningen zijn ondergebracht in het tweede lid. Bij de omschrijving van deze begrippen is de wetgevingsstechniek van dynamische wijziging gehanteerd. Dit is gedaan om de Luchtvaartwet zo veel mogelijk bestendig te maken tegen toekomstige wijzigingen van de Europese verordeningen en het daarin gehanteerde begrippenkader. De Europese verordeningen zijn de afgelopen jaren regelmatig gewijzigd en zullen naar verwachting ook in de toekomst nog regelmatig wijziging ondergaan. Voor een goed begrip van dit

wetsvoorstel, is een korte introductie op de terminologie uit de Europese verordeningen vereist. In het navolgende worden daarom enkele kernbegrippen kort toegelicht.

### Luchtvaartterrein

De reikwijdte van Afdeling 3A van hoofdstuk IV van de Luchtvaartwet wordt voor een belangrijk deel bepaald door het begrip «luchtvaartterrein». De definitie van luchtvaartterrein die in het wetsvoorstel wordt gehanteerd sluit nauw aan op artikel 2 van EG-verordening 300/2008, waarin deze verordening van toepassing wordt verklaard op «alle luchthavens of delen van luchthavens op het grondgebied van een lidstaat die niet uitsluitend voor militaire doeleinden worden gebruikt». De zinsnede «met inbegrip van...» is opgenomen met het oog op punt 1.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998, waarin is bepaald dat voor de toepassing van hoofdstuk 1 van de bijlage luchtvaartuigen, bussen, bagagekarretjes of andere vervoersmiddelen, dan wel wandelgangen of loopbruggen als onderdelen van een luchthaven worden beschouwd.

### Verboden voorwerpen

De door de Europese verordeningen voorgeschreven beveiligingsmaatregelen zijn er uiteindelijk allemaal op gericht om te voorkomen dat verboden voorwerpen het beveiligd gebied van een luchthaven worden binnengeloodst of aan boord van een luchtvaartuig worden gebracht. Het begrip verboden voorwerpen kent een ruime definitie. Eronder vallen wapens, explosieven of andere gevaarlijke apparaten, voorwerpen of stoffen die kunnen worden gebruikt om een wederrechtelijke daad te begaan die een gevaar vormt voor de veiligheid van de burgerluchtvaart (art. 3, onderdeel 7, van EG-verordening 300/2008). In de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 is dit begrip met behulp van gedetailleerde lijsten met verboden voorwerpen nader geconcretiseerd (zie de aanhangselen 1-A, 4-C en 5-B). Enkele voorbeelden van verboden voorwerpen die op deze lijsten staan vermeld zijn: vuurwapens, messen, pepperspray, dynamiet, breekijzers, knuppels, mijnen, granaten en slagpijpjes. Met betrekking tot vracht en post wordt in de Europese verordeningen een engere definitie van «verboden voorwerpen» gehanteerd. Volgens deze definitie worden in vracht- en postzendingen alleen samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten die niet volgens de toepasselijke veiligheidsregels worden vervoerd als verboden voorwerpen aangemerkt (punt 6.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). Deze engere definitie houdt verband met het feit dat voorwerpen die als vracht of post worden vervoerd niet altijd in dezelfde mate een veiligheidsrisico vormen als (bijvoorbeeld) voorwerpen die door passagiers in hun handbagage kunnen worden meegenomen. In de huidige Luchtvaartwet wordt een onderscheid gemaakt tussen «voor bedreiging geschikte voorwerpen» en «gevaarlijke goederen». Het eerste begrip is toegesneden op de controle van personen en hun bagage, terwijl het tweede begrip is geënt op de controle van vracht en post. EG-verordening 300/2008 kent dit onderscheid niet en gaat zoals gezegd uit van het begrip «verboden voorwerpen». In dit wetsvoorstel wordt, in aansluiting op de Europese verordeningen, alleen het begrip «verboden voorwerpen» gehanteerd. De specifieke invulling van dit begrip voor zover het vracht- en postzendingen betreft, is uitgewerkt in het gewijzigde artikel 37j (zie hierna onderdeel T van de artikelsgewijze toelichting).

### Beveiligingsonderzoek, toegangscntrole en beveiligingscontrole

De in de Europese verordeningen voorgeschreven veiligheidsmaatregelen vallen uiteen in «beveiligingsonderzoeken», «toegangscntroles» en

«beveiligingscontroles». Van deze drie begrippen is het begrip «beveiligingscontrole» het meest ruim. Hieronder valt de toepassing van alle middelen die erop zijn gericht om het binnenbrengen van verboden voorwerpen te voorkomen (art. 3, onderdeel 9, van EG-verordening 300/2008). Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de uiteenlopende veiligheidsmaatregelen die getroffen moeten worden ter bescherming van bagage, vracht, post en andere goederen die bestemd zijn voor vervoer in een luchtvaartuig.

Het begrip «beveiligingsonderzoek» heeft een specifiekere betekenis en ziet op de toepassing van technische en andere middelen die tot doel hebben om verboden voorwerpen te identificeren of detecteren (art. 3, onderdeel 8, van EG-verordening 300/2008). Een voorbeeld van een beveiligingsonderzoek is de controle op verboden voorwerpen die dient plaats te vinden voordat passagiers en bagage aan boord gaan van een luchtvaartuig (punt 4.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). Van belang is dat alle beveiligingsonderzoeken vallen onder het bredere begrip «beveiligingscontrole».

Het begrip «toegangscntrole» tot slot ziet op de toepassing van middelen om de toegang van onbevoegde personen of voertuigen, of beide, te kunnen voorkomen (art. 3, onderdeel 10, van EG-verordening 300/2008). Een voorbeeld van een toegangscntrole is de paspoortcontrole die plaatsvindt voordat een passagier wordt toegelaten tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchthaven (punt 1.2.2.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). EG-verordening 300/2008 specificeert over het algemeen niet hoe de daarin vastgelegde beveiligingsonderzoeken, toegangscntroles en beveiligingscontroles precies moeten worden uitgevoerd. Dit aspect van de gemeenschappelijke basisnormen is gedetailleerd uitgewerkt in EU-verordening 2015/1998 en het gerubriceerde Commissiebesluit.

De Luchtvaartwet maakt op dit moment geen onderscheid tussen beveiligingsonderzoeken, toegangscntroles en andere beveiligingscontroles. Dit wetsvoorstel strekt er onder meer toe om de terminologie van de Luchtvaartwet op dit punt in lijn te brengen met de Europese verordeningen.

#### Vracht, post, bedrijfsmateriaal, bedrijfspost en vluchtbenodigdheden

In de huidige Luchtvaartwet wordt een onderscheid gemaakt tussen «vracht» (artikel 37a, eerste lid, onder f) en «overige goederen die aan boord gaan van een luchtvaartuig niet zijnde bagage of vracht» (artikel 37g, tweede lid). Onder vracht worden goederen, niet zijnde bagage, verstaan die voor vervoer door de lucht worden aangeboden, met inbegrip van poststukken. De Europese verordeningen daarentegen gaan uit van een fijnmaziger onderscheid tussen enerzijds vracht en post en anderzijds bedrijfsmateriaal, bedrijfspost en vluchtbenodigdheden. Het wetsvoorstel brengt de Luchtvaartwet op dit punt in lijn met de Europese verordeningen. Onder bedrijfspost en bedrijfsmateriaal wordt in de Europese verordeningen, kort gezegd, verstaan post en materiaal die afkomstig van is een luchtvaartmaatschappij en bestemd is voor diezelfde luchtvaartmaatschappij (artikel 3, punt 23, van EG-verordening 300/2008). Onder vluchtbenodigdheden worden, kort gezegd, verstaan alle voorwerpen die bestemd zijn om mee te nemen aan boord van een luchtvaartuig voor gebruik, consumptie of aankoop door passagiers of bemanningsleden tijdens de vlucht (punt 8.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998).

## Luchthavenbenodigdheden

Het begrip «luchthavenbenodigdheden» kent geen equivalent in de huidige Luchtvaartwet. Onder «luchthavenbenodigdheden» worden, kort gezegd, alle voorwerpen begrepen die bestemd zijn om te worden verkocht, gebruikt of ter beschikking gesteld, voor om het even welke doelen of activiteiten in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens (punt 9.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan leveringen bestemd voor belastingvrije winkels en restaurants.

## Entiteit

Het begrip «entiteit» is een verzamelbegrip voor personen, organisaties of ondernemingen anders dan luchthavenexploitanten of luchtvaartmaatschappijen (art. 3, punt 6, van EG-verordening 300/2008). Entiteiten passen gemeenschappelijke basisnormen toe en moeten om die reden een «beveiligingsprogramma van de entiteit» in stand houden (art. 14 van EG-verordening 300/2008). Entiteiten zijn bijvoorbeeld luchtvrachtagenten en -expediteurs, afzenders van vracht, postbedrijven en leveranciers van luchthavenbenodigdheden en vluchtbenodigdheden.

## **D**

### *Aanwijzing bevoegde autoriteit (artikel 37ab, eerste lid)*

Artikel 9 van EG-verordening 300/2008 vereist dat als in een lidstaat twee of meer organen betrokken zijn bij de beveiliging van de burgerluchtvaart, de lidstaat één autoriteit aanwijst die verantwoordelijk is voor de coördinatie van en het toezicht op de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. In Nederland is dit inderdaad het geval: naast de Minister van Veiligheid en Justitie, spelen ook de Ministers van Infrastructuur en Milieu, van Defensie, en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, evenals de Koninklijke marechaussee een rol bij de beveiliging van de burgerluchtvaart. Aangezien de Minister van Veiligheid en Justitie op grond van het huidige artikel 37ab reeds verantwoordelijk is voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wordt hij tevens aangewezen als de bevoegde autoriteit in de zin van artikel 9 van EG-verordening 300/2008.

De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart houdt in dat de Minister van Veiligheid en Justitie in normerende en toetsende zin de regie heeft over de beveiligingstaak. De Minister is daartoe onder meer belast met het ontwikkelen en handhaven van wet- en regelgeving met betrekking tot de beveiliging van de burgerluchtvaart op luchtvaartterreinen. De verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart moet worden gescheiden van de algemene verkeersveiligheid in de lucht. De Minister van Infrastructuur en Milieu is de bevoegde autoriteit op dit gebied en is in dat kader verantwoordelijk voor het beleid en voor het houden van toezicht op de wijze waarop dit beleid ten uitvoer wordt gelegd.

### *Nationaal beveiligingsprogramma (artikel 37ab, tweede lid)*

In lijn met diens verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wordt voorgesteld de Minister van Veiligheid en Justitie tevens te belasten met het in stand houden van het Nationaal beveiligingsprogramma. Het Nationaal beveiligingsprogramma bevat een overzicht van alle juridische verplichtingen die rusten op alle belanghebbenden die een positie innemen in de beveiliging van de burgerluchtvaart. Het biedt een weergave van zowel nationale, internationale als Europese

verplichtingen. Als bevoegde autoriteit stelt de Minister van Veiligheid en Justitie de betrokken partijen die daar naar zijn oordeel een legitiem belang bij hebben op een «need to know»-basis schriftelijk in kennis van de voor hen relevante delen van het programma. In het nationaal beveiligingsprogramma wordt uitgewerkt welke veiligheidsmaatregelen luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en andere entiteiten moeten nemen en hoe deze maatregelen moeten worden uitgevoerd.

#### *Aanpassing aanwijzingsbevoegdheid (artikel 37ab, derde lid)*

De voorgestelde wijziging brengt de aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van Veiligheid en Justitie in lijn met de terminologie en systematiek van de Europese verordeningen. Daartoe wordt de verwijzing naar «personen als bedoeld in artikel 37p» geschrapt en krijgt de Minister van Veiligheid en Justitie in plaats daarvan de bevoegdheid om «entiteiten» een aanwijzing te geven. Onder personen als bedoeld in artikel 37p vallen alle bedrijven die met enige regelmaat vracht of post voor vervoer in een luchtvaartuig aanbieden. In termen van de Europese verordeningen gaat het hier om erkend agenten, bekende afzenders en vaste afzenders. In het systeem van de Europese verordeningen zijn dit echter niet de enige entiteiten die belast zijn met, of betrokken zijn bij de uitvoering van maatregelen ter beveiliging van de burgerluchtvaart. Ook erkende en bekende leveranciers van luchthavenbenodigdheden en vluchtbenodigdheden en opleidingsinstellingen passen gemeenschappelijke basisnormen toe. Ook deze entiteiten moeten zo nodig een aanwijzing kunnen krijgen.

## **E**

#### *Artikel 37aba, 37abb en 37abc*

Op grond van de artikelen 12, 13 en 14 van EG-verordening 300/2008 rust op luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten de verplichting tot het opstellen, toepassen en instandhouden van een beveiligingsprogramma. Op dit moment regelt de Luchtvaartwet alleen de verplichting van de luchthavenexploitant om een beveiligingsprogramma op te stellen (artikel 37e). Het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij is geregeld in artikel 2 van de Regeling uitvoering beveiliging burgerluchtvaart 2010. De verplichting voor andere entiteiten om een beveiligingsprogramma op te stellen is vastgelegd in het Nationaal beveiligingsprogramma. Voorgesteld wordt om in drie nieuwe artikelen de verplichting tot het opstellen, toepassen en instandhouden van een beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant (artikel 37aba), de luchtvaartmaatschappij (artikel 37abb) en de entiteit (artikel 37abc) te verankeren. Daartoe worden exploitanten van luchtvaarterreinen, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten verplicht tot het instandhouden van een beveiligingsprogramma. De term instandhouden omvat mede het «opstellen» en «toepassen» van dit beveiligingsprogramma. Daarnaast bevatten de voorgestelde bepalingen een regeling omtrent de verplichte instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie met het desbetreffende beveiligingsprogramma.

Het voorgestelde artikel 37aba bevat een procedure voor de verplichte instemming met het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant. Het artikel komt grotendeels overeen met het oude artikel 37e, dat ook model heeft gestaan voor de artikelen 37abb en 37abc. Artikel 37abb, tweede lid, regelt de verplichte instemming met het programma van de Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Milieu. In het vierde en vijfde lid keren de mededelingsplicht van de exploitant en de aanwijzingsbevoegdheid van de Minister van Veiligheid en Justitie uit het oude artikel 37e terug. De mededelingsplicht en aanwijzingsbevoegdheid strekken ertoe een

effectieve toezicht op en handhaving van de Europese verordeningen mogelijk te maken. De aanwijzingsbevoegdheid geeft de Minister van Veiligheid en Justitie de mogelijkheid om in te grijpen, indien het beveiligingsprogramma of een onderdeel daarvan niet wordt nageleefd. Het voorgestelde artikel 37abb geeft regels voor de instemming met het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij. Daarbij wordt voorzien in aparte regels voor de instemming met het beveiligingsprogramma van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, de communautaire luchtvaartmaatschappij en de buitenlandse (niet-communautaire) luchtvaartmaatschappij. Het beveiligingsprogramma van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij moet altijd ter instemming worden voorgelegd aan de Minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Milieu (lid 2). Het beveiligingsprogramma van de buitenlandse of communautaire luchtvaartmaatschappij daarentegen wordt alleen op verzoek van de Minister van Veiligheid en Justitie aan instemming onderworpen (derde lid). Het derde lid geeft de Minister van Veiligheid en Justitie daarnaast de bevoegdheid om bij de communautaire of buitenlandse luchtvaartmaatschappijen een verklaring op te vragen waaruit blijkt dat de bevoegde autoriteit van de staat of lidstaat die de exploitatievergunning heeft verleend met het beveiligingsprogramma van deze luchtvaartmaatschappij heeft ingestemd.

Zo nodig kan de Minister ook verlangen dat een beveiligingsprogramma waarmee de bevoegde autoriteit van de staat die de exploitatievergunning heeft verleend reeds heeft ingestemd, alsnog ter instemming aan hem en de Minister van Infrastructuur en Milieu wordt voorgelegd (vierde lid). Deze bevoegdheid kan hij alleen uitoefenen jegens een buitenlandse luchtvaartmaatschappij. Indien het beveiligingsprogramma van een communautaire luchtvaartmaatschappij door de bevoegde autoriteit van de lidstaat die de exploitatievergunning heeft verleend reeds instemming heeft verkregen, mogen andere lidstaten op grond van EG-verordening 300/2008 niet verlangen dat het desbetreffende beveiligingsprogramma nogmaals ter instemming wordt voorgelegd aan de eigen bevoegde autoriteit. Wel kan de Minister van Veiligheid en Justitie in dat geval specifieke aanwijzingen geven aan de luchtvaartmaatschappij inzake de uitvoering door die maatschappij van strengere maatregelen als bedoeld in artikel 6 van de verordening en inzake plaatselijke procedures die van toepassing zijn op de luchthaven waarop zij vliegt (art. 13, derde lid). Artikel 37abc is, in lijn met artikel 14 van EG-verordening 300/2008, van toepassing op alle overige entiteiten. Het begrip «entiteit» is een breed begrip, waaronder in ieder geval de erkend agent, bekende afzender, vaste afzender, erkend en bekende leverancier van vluchtbenodigdheden, bekend leverancier van luchthavenbenodigdheden vallen. Anders dan het beveiligingsprogramma van de exploitant van een luchtvaarterrein, is het beveiligingsprogramma van de entiteit niet zonder meer aan instemming onderworpen, maar alleen op verzoek van de Minister van Veiligheid en Justitie. Ook voor entiteiten met een beveiligingsprogramma geldt een mededelingsplicht en een aanwijzingsbevoegdheid.

EG-verordening 300/2008 schrijft voor aan welke onderwerpen luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten in hun beveiligingsprogramma's aandacht moeten besteden. In de huidige praktijk plegen luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten in hun beveiligingsprogramma's soms aandacht te besteden aan onderwerpen die niet worden genoemd in de artikelen 12, 13 en 14 van EG-verordening 300/2008. Hierdoor kan de indruk ontstaan dat de instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie met het desbetreffende programma ook op deze overige onderwerpen ziet. Om misverstanden op dit punt in de toekomst te vermijden, wordt in het eerste lid van de voorgestelde artikelen 37aba, 37abb en 37abc bepaald dat de beveiligingsprogramma's van de luchthaven, de luchtvaartmaatschappij en de entiteit uitsluitend betrekking mogen hebben op de onderwerpen die in EG-verordening



300/2008 ten aanzien van het desbetreffende programma worden genoemd.

#### *Artikel 37abd*

De exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij, en de entiteit zijn op grond van respectievelijk artikel 12–14 van EG-verordening 300/2008 verplicht een beveiligingsprogramma in stand te houden. In het beveiligingsprogramma dient onder meer te worden omschreven welke methodes en procedures de exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij en de entiteit dienen te volgen om te voldoen aan EG-verordening 300/2008 en aan het Nationaal Programma voor de Beveiliging van de Burgerluchtvaart.

In het Nationaal Programma is bepaald dat de inhoud van het beveiligingsprogramma aan een aantal minimale eisen moet voldoen. Zo dient het beveiligingsprogramma van de exploitant van een luchtvaartterrein onder andere een overzicht te bevatten van de organisatie van beveiligingstaken, een beschrijving van de rechten en plichten van gebruikers van het luchtvaartterrein, en de sancties indien niet aan de plichten wordt voldaan. Ook wordt in het Nationaal Programma een aantal aandachtsgebieden en processen genoemd waarop het beveiligingsprogramma van de exploitant van een luchtvaartterrein, de luchtvaartmaatschappij en de entiteit betrekking dient te hebben. Hierbij kan in het geval van de exploitant van een luchtvaartterrein bijvoorbeeld worden gedacht aan de gebiedsindeling van het luchtvaartterrein, de uitgifte en beheer van luchthavenidentiteitskaarten, en de controle van passagiers en handbagage. Verder is bepaald dat een verplichte aanpassing van het beveiligingsprogramma nodig kan zijn, bijvoorbeeld in het geval van nieuwe wet- en regelgeving, of indien het programma niet (meer) het beoogde effect sorteert.

Aanvullend aan deze eisen kan het nodig zijn om nadere regels over de inhoud van een beveiligingsprogramma te stellen, bijvoorbeeld indien zich een incident heeft voorgedaan of indien er een specifieke dreiging voor de burgerluchtvaart geldt. Om snel op dergelijke situaties in te spelen, geeft artikel 37abd de Minister van Veiligheid en Justitie de bevoegdheid om nadere regels te stellen over de inhoud van de beveiligingsprogramma's van exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten, bijvoorbeeld met betrekking tot nieuwe methoden of procedures die zijn ontwikkeld in reactie op een nieuwe *modus operandus*.

## **F**

#### *Artikel 37ac*

EU-verordening 2015/1998 bevat gedetailleerde voorschriften voor de uitvoering van de op basis van EG-verordening 300/2008 voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken en andere beveiligingscontroles. Deze voorschriften zijn rechtstreeks toepasselijk en behoeven in beginsel geen implementatie in de Luchtvaartwet. Toch kan niet op voorhand worden uitgesloten dat deze voorschriften in de toekomst een nadere uitwerking of verduidelijking behoeven met het oog op de Nederlandse situatie. Het eerste lid voorziet daarom in de mogelijkheid om nadere regels te stellen over de uitvoering van de door de Luchtvaartwet voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken, en andere beveiligingscontroles, alsmede voor de afhandeling van daarbij geconstateerde onregelmatigheden. De Minister kan ook algemene aanwijzingen geven voor de uitvoering van deze controles.

Op grond van het tweede lid kan de Minister van Veiligheid en Justitie naar aanleiding van onvoorziene omstandigheden bijzondere aanwij-

zingen geven voor de uitvoering van de door de Luchtvaartwet voorgeschreven toegangscontrole, beveiligingsonderzoeken en andere beveiligingscontroles. In dat geval bepaalt Onze Minister van Veiligheid en Justitie dat de kosten worden vergoed die redelijkerwijs zijn gemaakt om de aanwijzing uit te voeren. Voor een vergoeding van door de luchthavenexploitant gemaakte kosten is slechts plaats voor zover deze kosten niet (tijdig) kunnen worden doorberekend in de tarieven voor de activiteiten van de exploitant van de luchthaven ten behoeve van het gebruik van de luchthaven door gebruikers (de zogenaamde «havengelden»). Voor deze doorberekening van kosten voor structurele beveiligingsmaatregelen biedt artikel 8.25d Wet luchtvaart een grondslag. Artikel 37ac, tweede lid en artikel 8.25d Wet luchtvaart moeten in hun onderlinge samenhang dus als volgt worden begrepen. Artikel 8.25d Wet luchtvaart ziet op de kosten voor structurele maatregelen; deze kosten worden doorberekend aan de gebruikers van de luchthaven. Artikel 37ac, tweede lid, heeft betrekking op de vergoeding van kosten voor tijdelijke maatregelen die naar aanleiding van onvoorziene of bijzondere omstandigheden op last van de Minister van Veiligheid en Justitie moeten worden getroffen. Indien een tijdelijke maatregel wordt omgezet in een structurele maatregel, kunnen deze kosten op grond van artikel 8.25d Wet luchtvaart worden doorberekend aan de gebruikers van de luchthaven. Daartoe dienen de tarieven te worden gewijzigd. Zodra de tarieven gewijzigd zijn worden zij niet langer door de overheid vergoed op basis van artikel 37ac, tweede lid. Het derde en vierde lid bevatten een uitwerking van twee algemene vrijstellingsmogelijkheden die de Europese verordeningen bieden. Het derde lid vormt een uitwerking van artikel 1 van EU-verordening 1254/2009 en maakt het mogelijk om op (afgebakende delen van) luchthavens af te wijken van de gemeenschappelijke basisnormen op basis van een plaatselijke risicobeoordeling. Het vierde lid vormt een uitwerking van punt 1.0.3 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998. Op basis van deze bepaling kan de Minister van Veiligheid en Justitie ontheffing verlenen voor het toepassen van bijzondere beveiligingsprocedures of afwijkingen met betrekking tot de bescherming en beveiliging van de luchtzijde van luchthavens.

## **G**

### *Artikel 37aca*

Dit artikel voorziet in preventief toezicht op de ingebruikname van detectieapparatuur. Onder detectieapparatuur valt de beveiligingsapparatuur, genoemd in hoofdstuk 12 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998, met uitzondering van explosievenspeurhonden. Het gaat hierbij onder meer om metaaldetectiepoorten, draagbare metaaldetectieapparatuur, röntgenapparatuur en explosievendetectiesystemen. Dergelijke apparatuur wordt door luchthavenexploitanten en andere entiteiten ingezet voor het uitvoeren van beveiligingsonderzoek. Deze detectieapparatuur moet op grond van EU-verordening 2015/1998 aan bepaalde normen voldoen, die zijn uitgewerkt in het gerubriceerde Commissiebesluit.

Uit het eerste lid volgt dat luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappij of entiteiten door hen aangeschafte detectieapparatuur slechts met instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie in gebruik mogen nemen. Ingevolge het tweede lid wordt de instemming verleend, indien de detectieapparatuur voldoet aan de in EU-verordening 2015/1998 vastgelegde specificaties en met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek redelijkerwijs als passend kan worden beschouwd en het beoogde gebruik van de detectieapparatuur niet in strijd komt met de krachtens artikel 37ac vastgestelde regels en aanwijzingen. Met het oog op het verkrijgen van instemming zal de aanvrager de Minister van

Veiligheid en Justitie de nodige informatie moeten verschaffen over de in gebruik te nemen detectieapparatuur, bijvoorbeeld over het type- en serienummer en over het soort beveiligingsonderzoek waarvoor de apparatuur zal worden ingezet. De Minister van Veiligheid en Justitie kan een eerder verleende instemming schorsen of intrekken, indien de detectieapparatuur die wordt gebruikt niet langer voldoet aan EU-verordening 2015/1998 of niet langer redelijkerwijs als passend kan worden beschouwd met het oog op het uit te voeren beveiligingsonderzoek, of als het gebruik van de detectieapparatuur in strijd komt met de eerder genoemde aanwijzingen. Het rechtsgevolg van de schorsing of intrekking is dat de apparatuur, totdat de schorsing is opgeheven of de eigenaar van de apparatuur opnieuw toestemming heeft verkregen voor de ingebruikname daarvan, niet langer gebruikt mag worden.

#### *Artikel 37acb*

Dit artikel voorziet in preventief toezicht op de ingebruikname van explosievenspeurhonden. Het artikel vormt een uitwerking van hoofdstuk 12.9 van de bijlage van EU-verordening 2015/1998, dat regels bevat over (het gebruik van) explosievenspeurhonden. In lijn met de verordening verleent de Minister van Veiligheid en Justitie slechts instemming aan de ingebruikname van explosievenspeurhonden, indien de explosievenspeurhond en zijn begeleider de krachtens EU-verordening 2015/1998 vereiste (herhalings)opleiding hebben gevolgd en uit tests is gebleken dat de detectieprestaties van de explosievenspeurhond voldoen aan de in het gerubriceerde Commissiebesluit neergelegde prestatievereisten.

#### **I**

#### *Artikel 37ada*

Het derde lid is opgenomen met het oog op de gemeenschappelijke basisnormen uit hoofdstuk 10 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 («beveiligingsmaatregelen tijdens de vlucht»). Deze basisnormen zijn nog niet nader uitgewerkt in EU-verordening 2015/1998, maar het ligt in de lijn der verwachtingen dat dit in de toekomst nog wel staat te gebeuren. Het is wenselijk dat in dat geval, ter uitvoering van EU-verordening 2015/1998, nadere regels kunnen worden gesteld over dit onderwerp.

#### **K, L**

De huidige artikelen 37af en 37ag zijn niet meer nodig in verband met de nieuwe § 5 over de werving en opleiding van het personeel en kunnen vervallen.

#### **M**

#### *Artikel 37b*

In het eerste lid wordt aangesloten bij de door EU-verordening 2015/1998 voorgeschreven indeling van de luchthaven in een landzijde, luchtzijde, om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en kritieke delen van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Tot de landzijde moeten worden gerekend de zones van de luchthaven, de aangrenzende terreinen en de gebouwen of delen daarvan die niet tot de luchtzijde behoren (art. 3, sub 12, van EG-verordening 300/2008). De luchtzijde bestaat uit de zones waar de vliegbewegingen plaatsvinden, met inbegrip van de aangrenzende terreinen en gebouwen of delen daarvan (art. 3, sub 11, van EG-verordening 300/2008). Deze zones worden beveiligd door middel van toegangscontroles. De om beveiligingsredenen beperkt

toegankelijke zones zijn zones die zijn gelegen aan de luchtzijde en die niet alleen door middel van toegangscontroles worden beveiligd, maar ook door middel van beveiligingsonderzoeken. Zij omvatten tenminste een deel van de luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben, een deel van de luchthaven waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard en een deel van de luchthaven dat is aangeduid voor het parkeren van te embarkeren of te laden luchtvaartuigen (punt 1.1.2.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). Tot de kritieke delen van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones worden gerekend alle delen van de luchthaven waartoe vertrekkende passagiers die een beveiligingsonderzoek hebben ondergaan, toegang hebben en alle delen waar vertrekkende ruimbagage na een beveiligingsonderzoek doorheen gaat of wordt bewaard (punt 1.1.3.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998).

In het derde lid wordt de luchthavenexploitant aangewezen als verantwoordelijke entiteit voor de implementatie van een aantal gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchthaven. Om te beginnen moet de luchthavenexploitant zorg dragen dat de toegang tot de luchtzijde en de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones wordt gecontroleerd om te waarborgen dat geen onbevoegde personen en voertuigen deze zones binnen komen (derde lid, onderdeel a, b en c). Verder moet de luchthavenexploitant ervoor zorgen dat andere personen dan passagiers en voertuigen bij toegang tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones (al dan niet steekproefsgewijs) aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen om te waarborgen dat geen verboden voorwerpen deze zones worden binnengebracht (derde lid, onderdeel d, e en f). Tot slot moet de luchthavenexploitant ervoor zorgen dat het particuliere beveiligingspersoneel op onvoorspelbare en op risico gebaseerde wijze patrouilles uitvoert op het luchtvaartterrein (derde lid, onderdeel g).

Op grond van punt 1.2.4 en 11.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 mag een toegangsbewijs dat ongebeleide toegang biedt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchtvaartterrein alleen worden verstrekt aan personen, anders dan passagiers, die a) met succes een achtergrondcontrole hebben doorlopen en b) een beveiligingsopleiding hebben gevolgd. Het vierde lid geeft uitwerking aan de onder a) bedoelde voorwaarde. Op grond van het vierde lid moeten de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappij ervoor zorg dragen dat luchthavenidentiteitskaarten of bemanningsidentiteitskaarten (toegangsbewijzen die ongebeleide toegang bieden tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van een luchtvaartterrein) alleen worden verstrekt aan personen (bijvoorbeeld beveiligingspersoneel of bemanningsleden) die met succes een achtergrondcontrole hebben doorstaan. Het vierde lid moet worden gelezen in samenhang met artikel 37rf en 37rg, waarin het vereiste van een achtergrondcontrole wordt uitgewerkt.

In de voorgestelde bepaling komen het vierde en vijfde lid van het huidige artikel 37b niet terug. Deze leden kunnen komen te vervallen, omdat EU-verordening 2015/1998 reeds gedetailleerde voorschriften bevat over het onderwerp van deze twee bepalingen (zie punt 1.1.1.1, 1.1.1.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998).

#### *Artikel 37c*

In dit artikel wordt de luchthavenexploitant aangewezen als verantwoordelijke entiteit voor de implementatie van de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiligingscontroles en bescherming van luchthavenbenodigdheden. Op grond van punt 9 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 moeten luchthavenbenodigdheden die in om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones worden verkocht aan

beveiligingscontroles worden onderworpen om te voorkomen dat verboden voorwerpen in deze zones worden binnengebracht. In hoofdstuk 9.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 zijn deze beveiligingscontroles nader uitgewerkt. De vereiste beveiligingscontroles houden in dat luchthavenbenodigdheden ofwel aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, ofwel afkomstig dienen te zijn van een (door de luchthaven aangewezen) bekende leverancier of erkend leverancier. Bekende en erkende leveranciers zijn leveranciers die aan zodanige veiligheidsstandaarden voldoen, dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens de logistieke processen van de leverancier (bijvoorbeeld het verpakken van luchthavenbenodigdheden) geen verboden voorwerpen in de luchthavenbenodigdheden gestopt kunnen worden.

#### *Artikel 37d*

In de voorgestelde bepaling worden de huidige artikelen 37c en 37d samengevoegd. Het eerste lid van het huidige artikel 37c is daarbij geschrapt, aangezien deze verplichting gelet op het bepaalde in de artikelen 37f en 37g overbodig is. Het voorgestelde artikel 37d, tweede lid, onder b, is in lijn met punt 1.1.3.4 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 en moet conform deze bepaling worden geïnterpreteerd.

#### *Artikel 37e*

In dit artikel wordt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk gemaakt voor de implementatie van de in punt 3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging van luchtvaartuigen. Op grond van de voorgestelde bepaling dient de luchtvaartmaatschappij een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig voor vertrek aan een beveiligingsdoorzoeking of beveiligingscontrole van een luchtvaartuig te onderwerpen. Ook dient de luchtvaartmaatschappij zodanige voorzieningen te treffen dat redelijkerwijze wordt voorkomen dat onbevoegden een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig betreden of anderszins kunnen manipuleren. Punt 3.0.3 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 bepaalt dat een luchtvaartuig niet hoeft te worden onderworpen aan een beveiligingscontrole, maar moet worden onderworpen aan een beveiligingsdoorzoeking. Een beveiligingsdoorzoeking moet worden uitgevoerd wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat onbevoegde personen toegang hebben gehad tot het luchtvaartuig en bestaat uit een onderzoek van bepaalde delen van het luchtvaartuig. Welke delen van het luchtvaartuig dit zijn en hoe de doorzoeking moet worden uitgevoerd is uitgewerkt in het gerubriceerde Commissiebesluit. De maatregelen die de luchtvaartmaatschappij moet nemen om te voorkomen dat onbevoegden een door haar geëxploiteerd luchtvaartuig betreden zijn uitgewerkt in hoofdstuk 3 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998.

#### **O**

Het gewijzigde artikel 37f maakt de luchthavenexploitant verantwoordelijk voor de implementatie van de in punt 4.1.1, 4.2.1 en 5.1.1 en 5.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot het beveiligingsonderzoek en de bescherming van passagiers, handbagage en ruimbagage. De bepaling moet worden gelezen in samenhang met het gewijzigde artikel 37h, eerste en tweede lid, waarin is vastgelegd met behulp van welke methoden het beveiligingsonderzoek van handbagage en ruimbagage kan worden uitgevoerd.

Het huidige artikel 37f bevat in het tweede lid, onderdeel b, slechts een bevoegdheid voor de exploitant om personen, anders dan passagiers, die

aan boord gaan van een luchtvaartuig door het beveiligingspersoneel te doen controleren op de rechtmatigheid van hun aanwezigheid op het luchtvaartterrein. Op grond van punt 1.2 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 dient echter een verplichte toegangscontrole plaats te vinden aan de luchtzijde en bij de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van het luchtvaartterrein. Deze verplichte toegangscontrole wordt geregeld in het gewijzigde artikel 37b, derde lid, onderdeel c (zie hiervoor onderdeel N). In verband hiermee is het tweede lid, onderdeel b, van het huidige artikel 37f aangepast en ondergebracht in het derde lid van de gewijzigde bepaling.

## **P**

Het gewijzigde artikel 37g maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de in punt 5.3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de controle op ruimbagage in relatie tot passagiers. Een passagier moet in principe altijd samen met zijn ruimbagage aan boord van hetzelfde vliegtuig zitten. De ratio achter deze regel is dat ruimbagage van passagiers die niet aan boord van het luchtvaartuig zijn gegaan, of die vóór het vertrek het luchtvaartuig hebben verlaten (zogenaamde «onbegeleide ruimbagage») in beginsel verdacht is. Punt 5.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 schrijft daarom voor dat elk stuk ruimbagage wordt geïdentificeerd als zijnde begeleid of onbegeleid en dat onbegeleide ruimbagage niet wordt vervoerd, tenzij die bagage van de passagier gescheiden is door factoren waarover de passagier geen controle heeft, of de bagage aan passende beveiligingscontroles is onderworpen.

## **T**

### *Artikel 37j*

Het eerste en tweede lid van het gewijzigde artikel 37j maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de in punt 6.1.1 en 6.2.1 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 opgenomen gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van vracht en post. Sinds Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1082/2012 van de Commissie van 9 november 2012 (*PbEU* 2012, L 324/25) gelden deze gemeenschappelijke basisnormen ook voor vracht en post die vanuit een luchthaven in een derde land naar de Europese Unie wordt vervoerd. Een «derde land» is een land dat niet is opgenomen op de lijst in aanhangsel 6-F bij EU-verordening 2015/1998 met landen waarvan de beveiligingsnormen worden erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen.

De gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van vracht en post zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 6 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998. Deze basisnormen houden, kort gezegd, in dat alle vracht of post die voor vervoer in een luchtvaartuig wordt aangeboden voor het inladen aan een beveiligingsonderzoek moet worden onderworpen, tenzij de zending afkomstig is van een erkend agent, bekende afzender of vaste afzender die de vracht of post aan de vereiste beveiligingsmaatregelen heeft onderworpen. Vrucht of post moet gedurende het gehele logistieke proces worden beschermd tegen manipulatie door onbevoegden. Vertoont een zending vracht of post tekenen van manipulatie, dan moet deze vracht of post (opnieuw) aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen. Beveiligingsonderzoeken van vracht of post dienen te worden uitgevoerd door een erkend agent (dit kan ook een luchtvaartmaatschappij zijn). Luchtvaartmaatschappijen maken bijvoorbeeld gebruik van een erkend agent als zij niet zelf over

apparatuur beschikken waarmee een beveiligingsonderzoek kan worden uitgevoerd.

De status van erkend agent of bekende afzender wordt op grond van EU-verordening 2015/1998 verkregen door goedkeuring door de bevoegde autoriteit (punt 6.3.1.1 en 6.4.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). In het wetsvoorstel is dit uitgewerkt in artikel 37o. Vaste afzenders worden aangewezen door een erkend agent (punt 6.5.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). De status van erkend agent, bekende afzender of vaste afzender wordt verleend aan entiteiten die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoen, dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens hun logistieke processen geen verboden voorwerpen aan de vracht of post kunnen worden toegevoegd.

Het derde lid van het gewijzigde artikel 37j vormt een uitwerking van punt 6.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998. Op grond van artikel 37j, derde lid, moeten in vracht- en postzendingen «samengestelde explosieve en brandgevaarlijke apparaten» als verboden voorwerpen worden beschouwd. De bepaling doet geen afbreuk aan artikel 6.51 van de Wet luchtvaart en het daarop gebaseerde Besluit vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht, waarin een verbod is opgenomen voor (onder meer) het vervoeren in een luchtvaartuig van gevaarlijke stoffen en voorwerpen die niet zijn verpakt overeenkomstig de voorschriften uit Annex 18 van het Verdrag van Chicago (Stb. H 165) en de bijbehorende *Technical Instructions*. Dit is in lijn met overweging 22 van de preambule van EG-verordening 300/2008, waarin is bevestigd dat deze verordening geen afbreuk doet aan de toepassing van de regelgeving met betrekking tot de luchtvaartveiligheid, met inbegrip van de maatregelen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen.

#### *Artikel 37k*

De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van bedrijfsmateriaal en bedrijfspost van de luchtvaartmaatschappij. Deze basisnormen zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 7 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds bedrijfsmateriaal- en post die in een luchtvaartuig moet worden geladen en anderzijds bedrijfsmateriaal dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling. Bedrijfsmateriaal en -post die in het ruim van een luchtvaartuig wordt geladen moet worden onderworpen aan beveiligingscontroles van ruimbagage of van vracht en post. Bedrijfspost- en materiaal dat in een ander deel van het luchtvaartuig wordt geladen, moet worden onderworpen aan beveiligingscontroles van handbagage. Met bedrijfsmateriaal dat wordt gebruikt voor passagiers- en bagageafhandeling worden bijvoorbeeld vliegtickets en bagagelabels bedoeld. De luchtvaartmaatschappij moet er onder meer voor zorgen dat afgedankt materiaal dat kan worden gebruikt om toegang door onbevoegden te vergemakkelijken of om bagage in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone of aan boord van een luchtvaartuig te brengen, wordt vernietigd of onbruikbaar gemaakt.

#### *Artikel 37l*

De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijk voor de implementatie van de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiliging en bescherming van vluchtbenodigdheden. Deze basisnormen zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 8 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998. Vluchtbenodigdheden, bijvoorbeeld cateringmateriaal, die bestemd zijn voor vervoer of gebruik in een luchtvaartuig, moeten op grond van EU-verordening 2015/1998 aan

beveiligingscontroles worden onderworpen en vervolgens beschermd tot ze in het luchtvaartuig zijn geladen. De vereiste beveiligingscontroles houden in dat de vluchtbenodigdheden ofwel aan een beveiligingsonderzoek worden onderworpen, ofwel afkomstig dienen te zijn van een bekende leverancier of erkend leverancier die de vluchtbenodigdheden aan de vereiste beveiligingsmaatregelen heeft onderworpen. De status van erkend leverancier wordt verkregen door goedkeuring door de bevoegde autoriteit (punt 8.1.3.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). In het wetsvoorstel is dit uitgewerkt in artikel 37o. Bekende leveranciers worden aangewezen door het bedrijf waaraan zij de vluchtbenodigdheden leveren (punt 8.1.4.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998). De status van erkend leverancier of bekende leverancier van vluchtbenodigdheden wordt verleend aan entiteiten die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoen, dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens hun logistieke processen geen verboden voorwerpen aan de vluchtbenodigdheden kunnen worden toegevoegd.

#### *Artikel 37m*

Afgezien van de vervanging van de term «gevaarlijke goederen» door de term «verboden voorwerpen» is deze bepaling gelijklopend aan het huidige artikel 37m.

#### *Artikel 37n*

Op grond van punt 6.1.1.2 en 6.1.1.3 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 mogen zogenaamde transfervracht- en post en transitvracht- en post aan in een uitvoeringsbesluit gespecificeerde alternatieve beveiligingscontroles worden onderworpen. Met het oog hierop, voorziet het eerste lid in de mogelijkheid voor de Minister van Veiligheid en Justitie om vrijstelling te verlenen van de verplichting om vracht en post aan een beveiligingsonderzoek of de vereiste beveiligingscontroles te onderwerpen, indien de dreiging voor de betrokken vluchten of luchtvaartuigen als gevolg van verboden voorwerpen verwaarloosbaar is. De Minister van Veiligheid en Justitie kan in dat geval aanwijzingen geven over vervangende maatregelen. Een dergelijke aanwijzing kan bijvoorbeeld inhouden dat een bepaalde in het uitvoeringsbesluit gespecificeerde beveiligingscontrole moet worden uitgevoerd.

#### *Artikel 37o*

De erkenning als erkend agent, bekende afzender of erkend leverancier van vluchtbenodigdheden geldt op grond van EU-verordening 2015/1998 steeds voor een bepaalde locatie. Het eerste lid wijst de Minister van Veiligheid en Justitie aan als de bevoegde autoriteit voor het verlenen of intrekken van de erkenning als erkend agent, bekende afzender en erkend leverancier van vluchtbenodigdheden voor een in Nederland gelegen locatie. Ook is de Minister van Veiligheid en Justitie de bevoegde autoriteit voor het verlenen of intrekken van erkenningen van bedrijven of natuurlijke personen als EU-luchtvaartbeveiligingsvalideur. Het eerste lid, onder e, is opgenomen, omdat op dit moment niet valt uit te sluiten dat EU-verordening 2015/1998 in de toekomst zodanig zal worden gewijzigd, dat ook voor andere dan de in het onderhavige artikel genoemde entiteiten zal zijn vereist dat zij door de bevoegde autoriteit zijn goedgekeurd.

Het tweede lid wijst de Minister van Veiligheid en Justitie aan als de bevoegde autoriteit voor het verlenen van de erkenning als ACC3-luchtvaartmaatschappij aan luchtvaartmaatschappijen die ingevolge punt 6.8.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 daartoe bij de



Nederlandse bevoegde autoriteit een aanvraag tot erkenning moeten doen. Zoals gezegd zijn de gemeenschappelijke basisnormen met betrekking tot de beveiligingscontroles en beschermingsmaatregelen van vracht en post ook van toepassing op vracht en post die naar de Europese Unie wordt vervoerd vanaf een luchthaven in een derde land dat niet is opgenomen op de lijst in aanhangsel 6-F bij EU-verordening 2015/1998 van landen waarvan de beveiligingsnormen worden erkend als gelijkwaardig aan de gemeenschappelijke basisnormen (hierna: derde land). Op grond van punt 6.8.1.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 moet elke luchtvaartmaatschappij die vracht of post vervoert vanuit een luchthaven in een derde land, voor transfer, transit of lossing in elke luchthaven die onder het toepassingsgebied van EG-verordening 300/2008 valt, worden aangewezen als een «luchtvaartmaatschappij die vracht of post vanuit een luchthaven in een derde land naar de Unie vervoert». Een luchtvaartmaatschappij die aldus is aangewezen wordt in de praktijk aangeduid als ACC3 of ACC3-luchtvaartmaatschappij.

Punt 6.8.3.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 werkt uit aan welke beveiligingscontroles ACC3-luchtvaartmaatschappijen de door hen vervoerde vracht of post moeten onderwerpen. Deze beveiligingscontroles zijn tot op grote hoogte vergelijkbaar met de beveiligingscontroles die gelden voor vracht of post die niet vanuit een derde land naar de Europese Unie wordt vervoerd. Dit wetsvoorstel bevat geen aparte bepalingen over de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij voor de beveiligingscontroles en beschermingsmaatregelen van «reguliere» vracht en post en van vracht en post afkomstig uit derde landen. Zoals hiervoor al is aangegeven, is artikel 37j op beide categorieën vracht en post van toepassing.

#### *Artikel 37p*

Voor de beveiliging van vracht en post geldt op grond van de Europese verordeningen het systeem van de «beveiligde toeleveringsketen». Dit systeem houdt in dat luchtvaartmaatschappijen zendingen van vracht en post voor vervoer in een luchtvaartuig kunnen accepteren zonder dat deze vracht en post eerst aan een beveiligingsonderzoek te (laten) onderwerpen, mits de zending afkomstig is van een erkend agent, bekende afzender of vaste afzender die de zending aan de vereiste beveiligingscontroles heeft onderworpen. Voor de goede werking van dit systeem is het noodzakelijk dat een partij in de toeleveringsketen die een zending vracht of post van een andere partij ontvangt, de status van deze andere partij kan controleren. Voor dit doel is door de Europese Commissie de zogenaamde «EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toeleveringsketen» (hierna: de EU-gegevensbank) in het leven geroepen. Het beheer van de EU-gegevensbank is een aangelegenheid van de Europese Commissie en de lidstaten gezamenlijk. Vanuit de Europese Commissie wordt de gegevensbank beheerd door een zogenaamde «super beheerder» (*Super Administrator in the Commission*) en door inspecteurs van de Europese Commissie (*Inspectors from the Commission*). Vanuit de lidstaten vindt het beheer plaats door een zogenaamde «nationale beheerder» (*Administrator in the Member State*) en nationale inspecteurs (*Inspectors from the Member States*). Ook beveiligingsmanagers (*security managers*) van in de gegevensbank ingeschreven entiteiten kunnen (kleine) wijzigingen in het register aanbrengen.

Artikel 37p, eerste lid, bedeeft de Minister van Veiligheid en Justitie de verantwoordelijkheid toe voor het in overeenstemming met EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan en op behoorlijke en zorgvuldige wijze bijhouden van de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen. Het tweede lid bepaalt dat de feitelijke handelingen die ter uitvoering van deze taak moeten worden verricht – het inschrijven van entiteiten en luchtvaart-

maatschappijen in de gegevensbank en het wijzigen of doorhalen van inschrijvingen – onder verantwoordelijkheid van de Minister van Veiligheid en Justitie worden verricht door de commandant van de Koninklijke marechaussee. Met het gebruik van de term «verantwoordelijkheid» in het eerste lid wordt tot uitdrukking gebracht dat de Minister van Veiligheid en Justitie niet persoonlijk is belast met het bijhouden van de EU-gegevensbank, maar dat hij wel de (eind)verantwoordelijkheid draagt voor de rechtmatige, behoorlijke en zorgvuldige vervulling van deze taak door de commandant. Om deze verantwoordelijkheid daadwerkelijk te kunnen dragen, is het onontbeerlijk dat de Minister van Veiligheid en Justitie sturing kan geven aan de commandant van de Koninklijke marechaussee. Het tweede lid bepaalt daarom dat de Minister de commandant aanwijzingen kan geven over de vervulling van de aan hem toebedeelde taak. Met deze aanwijzingsbevoegdheid ten aanzien van de taken van de commandant wordt diens volledige ondergeschiktheid aan de Minister bewerkstelligd.

De inschrijving en de doorhaling daarvan overeenkomstig het tweede lid zijn niet op rechtsgevolg gericht. De rechten en plichten die behoren bij de status van erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappij of EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur ontstaan op het moment dat de bevoegde autoriteit de betrokken natuurlijke persoon of rechtspersoon de desbetreffende erkenning verleent en vervallen weer op het moment dat de erkenning verloopt of wordt ingetrokken. De daaropvolgende inschrijving of doorhaling daarvan hebben slechts het feitelijke gevolg dat voor (bepaalde) andere gebruikers van de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen zichtbaar wordt dat de desbetreffende entiteit al dan niet een status heeft als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappij of EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateur. Overigens is de inschrijving wel van belang voor de bepaling van de ingangsdatum van de erkenning. Het systeem van EU-verordening 2015/1998 is namelijk dat een entiteit pas als «goedgekeurd» wordt beschouwd wanneer zijn gegevens zijn opgenomen in de EU-gegevensbank betreffende de beveiliging van de toeleveringsketen. De EU-gegevensbank bevat op dit moment alleen gegevens over erkend agenten, bekende afzenders, ACC3-luchtvaartmaatschappijen en EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs. In de EU-gegevensbank worden bepaalde gegevens over de daarin geregistreerde entiteiten vermeld, zoals een unieke alfanumerieke identificatiecode, de naam, het adres en de locatie van de geregistreerde, de erkenning waarover de geregistreerde beschikt en de einddatum van de registratie. Deze en andere gegevens zijn zichtbaar voor andere geregistreerden voor zover zij deze gegevens nodig hebben voor de vervulling van hun verplichtingen op grond van de Europese verordeningen. Dit betekent bijvoorbeeld dat een erkend agent alleen gegevens kan inzien over andere erkend agenten en over de afzenders waarmee hij een contract heeft, terwijl bekende afzenders de gegevens kunnen zien van alle geregistreerde erkend agenten.

#### *Artikel 37r*

Op grond van artikel 1, onderdeel 4°, van de Wet op de economische delicten (WED) is overtreding van het huidige artikel 37r een economisch delict. Het feit wordt aangemerkt als een overtreding (artikel 2 WED) en kan worden bestraft met hechtenis van ten hoogste zes maanden, taakstraf of geldboete van de vierde categorie (artikel 6, eerste lid, onderdeel 5°, WED).

Het gewijzigde artikel 37r, dat qua inhoud vergelijkbaar is met het huidige artikel 37r, bepaalt, kort gezegd, dat de erkend agent, de bekende afzender

en de vaste afzender met betrekking tot de door hen behandelde vracht of post verplicht zijn de in EU-verordening 2015/1998 en het gerubriceerde Commissiebesluit gespecificeerde beveiligingscontroles toe te passen. Deze verplichting volgt in beginsel rechtstreeks uit EU-verordening 2015/1998 en het gerubriceerde Commissiebesluit. Niettemin is de verplichting opgenomen in de Luchtvaartwet. Dit is gebeurd met het oog op (het behoud van) de mogelijkheid om overtreding ervan strafrechtelijk te handhaven via de WED.

## **U**

### *Artikel 37ra*

Artikel 37ra, eerste lid, verplicht exploitanten van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten om ervoor te zorgen dat het personeel dat door hen wordt ingezet voor het uitvoeren van bepaalde beveiligingsstaken of dat toegang heeft tot identificeerbare luchtvracht, luchtpost, vluchtbenodigdheden of luchthavenbenodigdheden, wordt geworven, opgeleid en, in voorkomend geval, gecertificeerd, teneinde te garanderen dat ze geschikt zijn voor hun werkzaamheden en bevoegd zijn om de hen toegewezen taken uit te voeren. De luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappij dienen er op grond van het tweede lid daarnaast voor zorg te dragen dat het op de luchthaven werkzame personeel, met uitzondering van ambtenaren van politie, de Koninklijke marechaussee en de ambtenaren van de rijksbelastingdienst, bevoegd inzake douane, een beveiligingsopleiding heeft gevolgd, alvorens het een toegangsbewijs krijgt dat onbegeleid toegang biedt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke delen van het luchtvaartterrein. De opleiding van beide groepen personeel dient een geregelde herhalingsopleiding te omvatten waarvan de frequentie wordt vastgesteld door de Minister van Veiligheid en Justitie.

### *Artikel 37rb*

Artikel 37rb opent de mogelijkheid dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur bepaalde eisen worden gesteld aan opleidingsinstellingen. Deze eisen kunnen betrekking hebben op de organisatie en het bestuur van de opleidingsinstelling. Een opleidingsinstelling wordt in dit wetsvoorstel gedefinieerd als een onderneming die zich geheel of gedeeltelijk bezig houdt met het geven van opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart (art. 37a, tweede lid, onder p). Hieronder vallen niet alleen ondernemingen die zich bedrijfsmatig toeleggen op het geven van opleidingen (bijvoorbeeld commerciële opleidingsinstituten), maar ook ondernemingen met een interne personeelsopleiding voor het personeel dat beveiligingsstaken verricht. Het stellen van eisen aan opleidingsinstellingen is nodig om te kunnen waarborgen dat de opleidingsinstellingen professioneel en betrouwbaar zijn. Zo hebben opleidingsinstellingen een belangrijk aandeel in de certificering van het beveiligingspersoneel (artikel 37rd).

### *Artikel 37rc*

Op grond van het voorgestelde artikel 37rc behoeft (een wijziging van) het opleidingsprogramma van een opleiding die door het in artikel 37ra genoemde personeel dient te worden gevolgd, de instemming van de Minister van Veiligheid en Justitie. Aan welke eisen een opleiding precies moet voldoen voor het verkrijgen van deze instemming, zal nader worden uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur. Het kan daarbij gaan om eisen die betrekking hebben op de inhoud van de opleiding, de duur en inrichting van de opleiding, de bekwaamheid en betrouwbaarheid van

de instructeurs, of de examens en de rechtsbescherming van de cursisten. Het stellen van deze eisen dient om de kwaliteit van de opleiding te verzekeren. In de bijlage van EU-verordening 2015/1998 is per opleiding gedetailleerd voorgeschreven tot welke kennis en vaardigheden deze opleiding moet leiden. Deze gedetailleerde voorschriften brengen met zich mee dat de Minister over het algemeen slechts zal kunnen instemmen met een opleidingsprogramma, indien redelijkerwijs mag worden aangenomen dat een gemiddelde deelnemer aan de opleiding, na het succesvol doorlopen ervan, de relevante kennis en vaardigheden zal hebben verworven.

#### *Artikel 37rd*

Artikel 37rd werkt het vereiste uit dat personeel met dat is belast met de in punt 11.3.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 vermelde beveiligingstaken, een eerste certificerings- of goedkeuringsprocedure moet doorlopen en daarna, afhankelijk van de specifieke taken van het personeel, tenminste om de drie of vijf jaar opnieuw worden gecertificeerd. Het gaat hier om personeel dat belast is met een van de volgende taken: de uitvoering van beveiligingscontroles van personen, handbagage, meegenomen voorwerpen en ruimbagage; de uitvoering van beveiligingsonderzoeken van vracht, post, bedrijfspost en bedrijfsmateriaal; de uitvoering van voertuigonderzoeken; het instaan voor toegangscontroles op een luchthaven, bewaking en patrouilles. Onder «certificering» verstaat EU-verordening 2015/1998 «een formele beoordeling en bevestiging door of namens de bevoegde autoriteit waaruit blijkt dat de persoon in kwestie met succes de relevante opleiding heeft gevolgd en over de nodige vaardigheden beschikt om de hem toegewezen taken op een aanvaardbaar niveau uit te voeren» (punt 11.0.2). In artikel 37rd wordt ter uitwerking van dit certificeringsvereiste bepaald dat beveiligingstaken die op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan slechts mogen worden uitgevoerd door gecertificeerd personeel, worden uitgevoerd door personen ten aanzien waarvan door Onze Minister van Veiligheid en Justitie is vastgesteld dat zij voldoen aan de eisen van bekwaamheid die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van deze taken. In een algemene maatregel van bestuur zal worden uitgewerkt hoe wordt vastgesteld of de betrokkene over de vereiste bekwaamheid voor het verrichten van beveiligingstaken beschikt. Een centrale eis zal in ieder geval zijn dat de betrokkene met goed gevolg een examen heeft afgelegd bij een opleidingsinstelling die beschikt over een door de Minister van Veiligheid en Justitie goedgekeurd opleidingsprogramma (artikel 37rc).

Voor de toekenning van de bevoegdheid om de genoemde beveiligingstaken uit te voeren is niet vereist dat de Minister van Veiligheid en Justitie behalve de bekwaamheid, ook de betrouwbaarheid van de betrokkene heeft vastgesteld. Dit houdt verband met het volgende. Op grond van punt 11.0.2 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 vindt in het kader van de verplichte certificering «slechts» een beoordeling van de opleiding en vaardigheden van de betrokkene plaats. De betrouwbaarheid van de betrokkene wordt gecontroleerd in het kader van de afgifte van het toegangsbewijs die toegang biedt tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van de luchthaven. Voorwaarde voor de afgifte van dit toegangsbewijs is dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek heeft doorstaan (zie punt 1.2.4 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008).

### *Artikel 37re*

Op grond van punt 11.5.1 van de bijlage bij EU-verordening 2015/1998 dienen bepaalde opleidingen op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart te worden gegeven door gecertificeerde instructeurs. Deze instructeurs moeten met succes een achtergrondonderzoek hebben doorstaan, over vaardigheden op het gebied van instructietechnieken beschikken, vertrouwd zijn met de werkomgeving op het relevante domein van luchtvaartbeveiliging en over vaardigheden beschikken op het gebied van de te onderwijzen beveiligingselementen. In artikel 37re wordt dit certificeringsvereiste nader uitgewerkt en geoperationaliseerd. Qua opzet is dit artikel vergelijkbaar met artikel 37rd, waarin de certificering van het personeel met beveiligingstaken is uitgewerkt. Op grond van het eerste lid mogen opleidingen die op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan slechts mogen worden verzorgd door gecertificeerde instructeurs, uitsluitend worden gegeven door personen ten aanzien waarvan door Onze Minister van Veiligheid en Justitie is vastgesteld dat zij beschikken over de bekwaamheid en betrouwbaarheid die noodzakelijk is om de desbetreffende opleiding te kunnen verzorgen. In een algemene maatregel van bestuur zal worden uitgewerkt hoe wordt vastgesteld dat de betrokkene over de vereiste bekwaamheid en betrouwbaarheid beschikt. Een centrale eis zal in ieder geval zijn dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek als bedoeld in artikel 37rg heeft doorstaan.

### *Artikel 37rf*

Het eerste lid heeft betrekking op gevallen waarin op grond van EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan een achtergrondcontrole is vereist. Zoals in het algemeen deel van de toelichting uiteen is gezet, werkt EU-verordening 2015/1998 het begrip «achtergrondcontrole» nader uit, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen een «achtergrondonderzoek» en een «aan de indienstname voorafgaande controle». Gelet hierop, dient de term «achtergrondcontrole» in het eerste lid te worden gelezen als «achtergrondonderzoek of aan de aan indienstname voorafgaande controle in de zin van EU-verordening 2015/1998».

Zoals in het algemeen deel van de toelichting reeds uiteen is gezet, geldt het VOG-vereiste uit het eerste lid niet voor personen die met goed gevolg een achtergrondonderzoek anders dan op basis van artikel 28 van de Wet justitiële en strafvorderlijke gegevens hebben ondergaan dat voldoet aan de randvoorwaarden van EU-verordening 2015/1998. Overigens geldt deze uitzondering ook voor een deel van het personeel van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij (KLM). Op grond van artikel 27 van het Besluit justitiële en strafvorderlijke gegevens worden aan het hoofd van de Dienst Bedrijfsbeveiliging van de KLM reeds justitiële gegevens verstrekt ten behoeve van het onderzoek naar de betrouwbaarheid en de geschiktheid van personen die in aanmerking willen komen voor een dienstbetrekking bij deze luchtvaartmaatschappij.

Uit het vierde lid volgt dat personen die een vertrouwensfunctie in de beveiliging in de burgerluchtvaart vervullen naast een VGB niet ook nog een VOG of andere verklaring hoeven over te leggen waaruit blijkt dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek heeft ondergaan dat voldoet aan EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Deze regeling is getroffen om dubbele screening te voorkomen. Doordat het vierde lid is geformuleerd als een uitzondering op het eerste tot en met het derde lid, wordt buiten twijfel gesteld dat iemand die een vertrouwensfunctie vervult, altijd een VGB moet kunnen overleggen. Het overleggen van een VOG of een andere verklaring waaruit blijkt dat de betrokkene met succes een achtergrondonderzoek heeft ondergaan dat

voldoet aan EG-verordening 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen daarvan volstaat in dat geval niet. Heeft een persoon die een vertrouwensfunctie vervult reeds een andere achtergrondcontrole ondergaan, dan zal diegene ingevolge het vierde lid dus alsnog een veiligheidsonderzoek op basis van de Wet veiligheidsonderzoeken moeten ondergaan. Uit het vierde lid mag niet worden afgeleid dat de achtergrondcontrole van het personeel dat een vertrouwensfunctie vervult, anders dan het personeel dat onder het eerste of tweede lid valt, niet tenminste om de vijf jaar zou moeten worden herhaald (zoals de Europese verordeningen voorschrijven). Zoals in het algemeen deel van de toelichting uiteen is gezet, is de herhaling van het veiligheidsonderzoek in het kader van de afgifte van een VGB geregeld in artikel 9 van de Wet Veiligheidsonderzoeken. Gelet hierop, bepaalt het vierde lid dat het derde lid niet van toepassing is op personeel dat een vertrouwensfunctie vervult.

De in het vierde lid beschreven uitzondering is overigens mede van toepassing op ambtenaren van het Ministerie van Defensie, hoofdzakelijk van de Koninklijke Marechaussee, die een functie uitoefenen als bedoeld in artikel 3 van de Wet veiligheidsonderzoeken die overeenkomstig artikel 2 van de Wet veiligheidsonderzoeken door de Minister van Defensie is aangewezen als vertrouwensfunctie. Vanwege de uitoefening van deze functie beschikken deze ambtenaren van het Ministerie van Defensie immers over een door de Militaire inlichtingen- en veiligheidsdienst afgegeven VGB.

Ook in het vijfde lid dient de term «achtergrondcontrole» te worden gelezen als «achtergrondonderzoek of aan de indienstname voorafgaande controle in de zin van EU-verordening 2015/1998».

#### *Artikel 37rg*

Voor een toelichting op dit artikel zij verwezen naar het algemeen deel van de toelichting.

## **ARTIKEL II**

### **A**

#### *Artikel 22b*

In het voorgestelde artikel 22b lid 1, onder a, wordt een definitie van «beveiligingspersoneel» gehanteerd die verschilt van de definitie uit artikel 37a van de Luchtvaartwet. Dit heeft te maken met het volgende. In Nederland wordt de beveiligingstaak op luchtvaartterreinen uitgevoerd door particuliere beveiligingsbedrijven die in opdracht werken van de exploitant van het desbetreffende luchtvaartterrein. Dit beveiligingspersoneel valt onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. De definitie van «beveiligingspersoneel» uit artikel 37a van de Luchtvaartwet is daarop toegesneden. Op de BES-eilanden is de situatie echter anders, zodat ook behoefte bestaat aan een andere definitie. Het beveiligingspersoneel op de eilanden Saba en St. Eustatius heeft een aanstelling als ambtenaar. Op Bonaire is het beveiligingspersoneel werkzaam voor de exploitant van de luchthaven Flamingo Airport. Dit (particuliere) beveiligingspersoneel valt niet onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus. De gekozen definitie weerspiegelt deze situatie.

In het Nederlandse deel van het Koninkrijk wordt, naar Europese regelgeving, reeds de term «verboden voorwerpen» gebruikt.

De invoeging van de definities van «luchtvaartterrein», «beveiligingscontrole», «beveiligingsonderzoek», «beveiligingscontrole van een luchtvaartuig», «beveiligingsdoorzoeking van een luchtvaartuig», «entiteit», «erkend agent» en «bekende afzender» is noodzakelijk in verband met

verdere wijzigingen in deze wet. In het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze definities in EU-regelgeving neergelegd.

#### *Artikel 22c*

De invoegingen zijn noodzakelijk in verband met de invoeging van de artikelen 22i, 22l, 22m, 22na en 22nc.

#### *Artikel 22f*

De inzet van ambtenaren van de Koninklijke marechaussee aan boord van vliegtuigen is voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk geregeld in artikel 37ada van de Luchtvaartwet, zoals nader uitgewerkt in § 5a van het Besluit beveiliging burgerluchtvaart. In artikel 22f worden de bepalingen uit deze paragraaf van het Besluit van overeenkomstige toepassing verklaard op de inzet van bewapende ambtenaren van de Koninklijke marechaussee op vluchten die worden uitgevoerd vanaf de BES-eilanden.

#### *Artikel 22i*

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago (Stb. H 165) kunnen ook erkende agenten, bekende afzenders en andere entiteiten betrokken zijn bij het uitvoeren van beveiligingscontroles van vracht, post en andere goederen die aan boord van een luchtvaartuig of naar het om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke gebied van een luchtvaartterrein gaan. Personeel van deze entiteiten dient in deze gevallen tevens een opleiding in het kader van de beveiliging van de burgerluchtvaart te hebben gevolgd. Entiteiten in de zin van artikel 22b, eerste lid onder k kunnen onder meer zijn: vrachtbedrijven, cateringbedrijven en aanbieders van goederen die op de luchthaven worden verkocht. Zie verder de toelichting over entiteiten bij paragraaf 4.

#### *Artikel 22k*

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago wordt een luchtvaartterrein minimaal ingedeeld in een landzijde, luchtzijde en om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zone. Met deze wijziging wordt hier uitvoering aan gegeven.

#### *Artikel 22l*

De instemming voor de ingebruikname van apparatuur is voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk geregeld in artikel 37aca. Om te waarborgen dat passende apparatuur wordt ingezet is ook hier een nadere bepaling nodig.

#### *Artikel 22m*

Punt d. is omwille van de consistentie uit artikel 22k, zesde lid verplaatst naar artikel 22m. Voor de beveiliging van de burgerluchtvaart is het noodzakelijk dat beveiligingspersoneel patrouilles uitvoert op het luchtvaartterrein en dat de uitvoering hiervan onvoorspelbaar en op risico's gebaseerd is.

#### *Artikel 22n*

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago is de exploitant van een luchtvaartterrein gehouden een programma met betrekking tot de beveiliging van het luchtvaartterrein op te stellen. Met de wijziging van

«plan» in «programma» wordt aangesloten bij de internationaal gebruikelijke terminologie.

#### *Artikel 22na en 22nb*

Naast de exploitant van een luchtvaartterrein heeft ook de luchtvaartmaatschappij verantwoordelijkheden ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart, met name ten aanzien van de luchtvaartuigen die door haar geëxploiteerd worden. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze verantwoordelijkheden neergelegd in Europese regelgeving. Om te kunnen voldoen aan Annex 17 bij het Verdrag van Chicago is het noodzakelijk deze bepalingen in de Luchtvaartwet BES neer te leggen.

#### *Artikel 22nc en 22nd*

Naast de exploitant van een luchtvaartterrein en de luchtvaartmaatschappij kunnen ook entiteiten verantwoordelijkheden hebben ten aanzien van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Entiteiten zijn onder meer vrachtbedrijven, cateringmaatschappijen en leveranciers van luchthavenbenodigdheden. Volgens het internationaal erkende principe van een beveiligde toeleveringsketen kunnen zij onder voorwaarden goederen onder veilige omstandigheden aanleveren aan de luchtvaartmaatschappij of de luchthaven.

Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze verantwoordelijkheden neergelegd in Europese regelgeving. Om te kunnen voldoen aan Annex 17 bij het Verdrag van Chicago is het noodzakelijk deze bepalingen in de Luchtvaartwet BES neer te leggen.

In lijn met de verantwoordelijkheden van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij dienen ook deze entiteiten een beveiligingsprogramma op te stellen.

#### *Artikel 22o*

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago dient alle te vervoeren (ruim- en hand)bagage te worden gecontroleerd. Zoals in het algemeen deel van de toelichting al uiteen is gezet, was het ten tijde van de invoering van artikel 37f Luchtvaartwet niet mogelijk om op korte termijn een 100%-controle van ruimbagage te realiseren. Daarom werd de controle van ruimbagage in artikel 37f voorlopig vormgegeven als een bevoegdheid, in plaats van een verplichting. In het voorgestelde artikel 37f van de Luchtvaartwet wordt de bevoegdheid tot controle van ruimbagage gewijzigd in een verplichting daartoe. Dit is in lijn met de op dit punt gelijklopende verplichtingen uit Annex 17 en de Europese verordeningen. Aangezien Annex 17 ook geldt voor de BES-eilanden, wordt in het voorgestelde artikel 22o van de Luchtvaartwet BES bepaald dat alle bagage wordt gecontroleerd op de aanwezigheid van voor bedreiging geschikte voorwerpen. Onder het begrip «bagage» valt ingevolge artikel 22b, onder d, Luchtvaartwet BES zowel ruimbagage als handbagage. Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago dienen personen die geen passagier zijn (zoals personeel en vliegtuigbemanning) net als passagiers te worden onderworpen aan een beveiligingsonderzoek. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk is dit nader uitgewerkt in EU-regelgeving; daarom is het voor de BES-eilanden noodzakelijk hieromtrent een bepaling op te nemen in de Luchtvaartwet BES. Een gelijksoortige verplichting bestaat voor goederen die de beschermde delen van het luchtvaartterrein worden gebracht, zoals producten die in winkels worden verkocht. Ook dit is voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk nader uitgewerkt in EU-regelgeving; daarom is het voor de BES-eilanden noodzakelijk hieromtrent een bepaling op te nemen in de Luchtvaartwet BES.



#### *Artikel 22q*

In aansluiting bij artikel 22o omvat dit artikel nu de controle van passagiers en hun bagage en van andere personen dan passagiers en de goederen die zij bij zich dragen. In lid 6 is een additionele uitzonderingsgrond opgenomen, die binnen het Nederlands deel van het Koninkrijk reeds op basis van EU-regelgeving kan worden toegepast.

#### *Artikel 22v*

Ingevolge Annex 17 bij het Verdrag van Chicago dienen vracht en post te zijn onderworpen aan beveiligingscontroles voordat zij aan boord van een luchtvaartuig kunnen worden gebracht. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk is dit nader uitgewerkt in EU-regelgeving; daarom is het voor de BES-eilanden noodzakelijk hieromtrent een bepaling op te nemen in de Luchtvaartwet BES.

In lijn met Annex 17 wordt bepaald dat vracht en post ofwel aan een beveiligingsonderzoek wordt onderworpen, ofwel afkomstig dient te zijn van een bekende afzender, waarbij de vracht of post beschermd moet zijn tegen manipulatie door onbevoegden. Het beveiligingsonderzoek dient te worden uitgevoerd door de luchtvaartmaatschappij zelf of door een zogenoemde erkend agent. Dit is een entiteit die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoet dat zij een beveiligingsonderzoek mag uitvoeren. Luchtvaartmaatschappijen maken bijvoorbeeld gebruik van een dergelijke entiteit als zij niet zelf over apparatuur beschikken waarmee een beveiligingsonderzoek kan worden uitgevoerd. Om een juiste controle te waarborgen wordt, overeenkomstig artikel 22q, bepaald wat een beveiligingsonderzoek in ieder geval dient te omvatten. Een bekende afzender is een entiteit die aan zodanige beveiligingsstandaarden voldoet dat redelijkerwijs gegarandeerd kan worden dat er tijdens de processen van deze entiteit (bijvoorbeeld productie van goederen) geen verboden voorwerpen in de goederen gestopt kunnen worden.

#### *Artikel 22va*

In lijn met Annex 17 bij het Verdrag van Chicago wordt bepaald dat erkend agenten en bekende afzenders goedgekeurd dienen te worden door de Minister van Veiligheid en Justitie. Zo wordt gewaarborgd dat deze entiteiten aan de vereiste beveiligingsstandaarden voldoen. De precieze standaarden worden nader bepaald bij of krachtens algemene maatregel van bestuur. Voor het Nederlandse deel van het Koninkrijk zijn deze verantwoordelijkheden neergelegd in Europese regelgeving.

#### *Artikel 22y*

Aangezien het particuliere beveiligingspersoneel dat werkzaam is op de BES-eilanden niet onder de Wet particuliere beveiligingsorganisaties en recherchebureaus valt, is de verwijzing naar deze wet in het derde lid geschrapt.

### **ARTIKEL III**

De voorgestelde wijziging van de Luchtvaartwet noopt tot een wijziging van de zinsnede met betrekking tot de Luchtvaartwet in artikel 1, onderdeel 4°, van de Wet op de economische delicten. Artikel III brengt deze wijziging tot stand.

## **ARTIKEL IV**

## **ARTIKEL V**

## **ARTIKEL VI**

## **ARTIKEL VII**

De voorgestelde artikelen IV, V, VI en VII bevatten overgangsrecht. De noodzaak van dit overgangsrecht is gelegen in het voorkomen van rechtsonzekerheid. EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen kennen een scala aan bevoegdheden toe aan de bevoegde autoriteit. Deze bevoegdheden worden in de huidige praktijk uitgeoefend door de Minister van Veiligheid en Justitie, die als verantwoordelijke voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (artikel 37ab Luchtvaartwet) tevens optreedt als de bevoegde autoriteit. Dit wetsvoorstel wijst de Minister van Veiligheid en Justitie expliciet aan als de bevoegde autoriteit en voorziet diverse in EG-verordening 300/2008 en de onderliggende uitvoeringsverordeningen aan de bevoegde autoriteit toegekende bevoegdheden van een nieuwe of gewijzigde formeel-wettelijke grondslag. Zo introduceert het voorgestelde artikel 37abc een bevoegdheid voor de Minister van Veiligheid en Justitie om het beveiligingsprogramma van een entiteit aan goedkeuring te onderwerpen (artikel 14 van EG-verordening 300/2008) en wordt de regeling over de goedkeuring van het beveiligingsprogramma van de luchtvaartmaatschappij (artikel 13 van EG-verordening 300/2008) overgeheveld van de Regeling beveiliging burgerluchtvaart 2010 naar de Luchtvaartwet (het voorgestelde artikel 37abb).

Doordat het wetsvoorstel verschillende aan de Europese verordeningen ontleende bevoegdheden van een nieuwe of gewijzigde formeel-wettelijke grondslag voorziet, zouden bij de overgang van het oude naar het nieuwe recht vragen kunnen rijzen over de geldigheid van op basis van de Europese verordeningen of oude wettelijke bepalingen verleende instemmingen en erkenningen. De overgangsrechtelijke regels die zijn opgenomen in artikel IV, V, VI en VII strekken ertoe buiten twijfel te stellen dat op basis van de Europese verordeningen en oude wettelijke bepalingen verleende erkenningen en instemmingen onder het nieuwe recht hun geldigheid behouden en dus niet opnieuw behoeven te worden aangevraagd.

In artikel IV is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat beveiligingsprogramma's van luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten die voor de inwerkingtreding van deze wet zijn goedgekeurd, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als goedgekeurde beveiligingsprogramma's als bedoeld in artikel 37aba, tweede lid, 37abb, eerste, tweede of derde lid, of 37abc, tweede lid, van de Luchtvaartwet. In artikel V is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat detectieapparatuur die voor de inwerkingtreding van deze wet is goedgekeurd, na de inwerkingtreding van deze wet wordt aangemerkt als goedgekeurde detectieapparatuur als bedoeld in artikel 37aca van de Luchtvaartwet. In het eerste lid van artikel VI is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenningen als erkend agent, bekende afzender, erkend leverancier van vluchtbenodigdheden, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als erkenningen als bedoeld in artikel 37p, eerste lid, onder a, b of c, van de Luchtvaartwet. In het tweede lid en derde lid zijn soortgelijke overgangsrechtelijke regels opgenomen ten aanzien van voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende erkenningen als ACC3-luchtvaartmaatschappij en explosievenspeurhondenteam. In artikel VII is overgangsrecht opgenomen dat veilig stelt dat voor de datum van de inwerkingtreding van deze wet verleende goedkeuringen aan het

opleidingsprogramma van een opleiding op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, na de inwerkingtreding van deze wet worden aangemerkt als goedkeuringen, bedoeld in artikel 37rc van de Luchtvaartwet.

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
G.A. van der Steur

## BIJLAGE

### Transponeringstabel

#### 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 (PbEU 2008, L 97/72)

Bepaling	Implementatiewijze	Omschrijving
Artikel 1	Behoeft geen implementatie	
Artikel 2 Artikel 3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37sa <b>Toelichting:</b> Zie de definities van «luchtvaarterrein» en «entiteit» in artikel 37a.
Artikel 4 Artikel 5 Artikel 6 Artikel 7 Artikel 8	Behoeft geen implementatie	
Artikel 9	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ab, eerste lid
Artikel 10	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ab, tweede lid
Artikel 11	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37t, tweede lid
Artikel 12 Artikel 13 Artikel 14	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37aba, 37abb en 37abc <b>Toelichting:</b> De artikelen 37aba, 37abb en 37abc voorzien in een procedure voor de goedkeuring van respectievelijk het beveiligingsprogramma van de luchthavenexploitant, luchtvaartmaatschappij en entiteit.
Artikel 15 Artikel 16 Artikel 17 Artikel 18 Artikel 19 Artikel 20	Behoeft geen implementatie	
Artikel 21	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37u
Artikel 23 Artikel 24	Behoeft geen implementatie	
<i>Bijlage I</i>		

<i>Bepaling</i>	<i>Implementatiewijze</i>	<i>Omschrijving</i>
Punt 1.1 t/m 1.5	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikelen 37rf, 37rg en 37b <b>Toelichting:</b> Het voorgestelde 37b maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende gemeenschappelijke basisnormen. De voorge- stelde artikelen 37rf en 37rg bevatten een nadere uitwerking (operationalisering) van de door punt 1.2.4 vereiste «achtergrondcontrole».
Punt 2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ac, derde lid <b>Toelichting:</b> De Minister van VenJ kan een luchthavenexploitant ontheffing verlenen van gemeenschappelijke basisnormen voor een afgebakende zone van het luchtvaartterrein.
Punt 3.1 Punt 3.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37e <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnormen.
Punt 4.1.1 Punt 4.2.1	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37f <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnormen.
Punt 4.1.2 Punt 4.1.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37h, vijfde lid
Punt 4.2.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37d, tweede lid, onderdeel b <b>Toelichting:</b> Door de vereiste voorziening wordt ongewenste vermenging van gecontroleerde en niet-gecontroleerde personen voorkomen
Punt 5.1.1 Punt 5.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37f <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnormen.
Punt 5.1.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37h, vijfde lid
Punt 5.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37g, eerste lid <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnorm.
Punt 6.1.1 Punt 6.2.1 Punt 6.2.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37j, eerste en tweede lid <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van de betreffende basisnormen.

<i>Bepaling</i>	<i>Implementatiewijze</i>	<i>Omschrijving</i>
Punt 6.1.2 Punt 6.1.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37n
Punt 7	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37k <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnorm.
Punt 8	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37l <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchtvaartmaatschappij (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnorm.
Punt 9	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37c <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling maakt de luchthavenexploitant (eind)verantwoordelijk voor de implementatie van deze basisnorm.
Punt 10.1 Punt 10.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ada, derde lid <b>Toelichting:</b> De betreffende gemeenschappelijke basisnormen zijn door de Europese Commissie nog niet uitgewerkt in algemene en gedetailleerde maatregelen. De voorgestelde delegatiegrondslag maakt het te zijner tijd mogelijk om, met het oog op de goede uitvoering van EG-verordening 300/2008, regels te stellen omtrent beveiligingsmaatregelen tijdens de vlucht.
Punt 10.2 Punt 10.3	Is al geïmplementeerd d.m.v. bestaande regelgeving	<b>Bepaling uit bestaande regelgeving:</b> Artikel 37ada, eerste en tweede lid, Luchtvaartwet
Punt 11.1 Punt 11.2 Punt 11.3 Punt 11.4	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepalingen uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ra, 37rb, 37rc, 37rd en 37re <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepalingen geven een nadere uitwerking (operationalisering) aan de betreffende basisnormen.
Punt 12	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepalingen uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37aca en 37acb <b>Toelichting:</b> Uit artikel 12 van bijlage I bij EG-verordening 300/2008 volgt dat de door luchthavenexploitanten, luchtvaartmaatschappijen en entiteiten gebruikte beveiligingsuitrusting dient te voldoen aan de specificaties uit EU-verordening 2015/1998. De voorgestelde artikelen 37aca en 37acb maken een preventief toezicht op de naleving van deze verplichting mogelijk.
<i>Bijlage II</i>		
Punt 1.1 t/m 18.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37t, tweede lid <b>Toelichting:</b> Het Nationaal kwaliteitscontroleprogramma wordt vastgesteld met inachtneming van bijlage II bij EG-verordening 300/2008.

**Verordening (EG) nr. 272 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart (PbEU 2009, L 91/7)**

<i>Bepaling</i>	<i>Implementatiewijze</i>	<i>Omschrijving</i>
Artikel 1	Behoeft geen implementatie	
Artikel 2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37a, tweede lid <b>Toelichting:</b> Zie de voorgestelde definities van vluchtbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden.
Artikel 3	Behoeft geen implementatie	
<i>Bijlage</i>		
Deel A t/m K	Behoeft geen implementatie	<b>Toelichting:</b> De bepalingen uit de bijlage vullen de gemeenschappelijke basisnormen aan. Als in het wetsvoorstel dynamisch wordt verwezen naar EG-verordening 300/2008, dan betreft dit tegelijk een verwijzing naar de uitvoeringsbepalingen van deze verordening (artikel 37a, eerste lid, onderdeel a).

**Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen (PbEU 2009, L 338/17)**

<i>Bepaling</i>	<i>Implementatiewijze</i>	<i>Omschrijving</i>
Artikel 1	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ac, derde lid
Artikel 2	Behoeft geen implementatie	

**Verordening (EU) nr. 2015/1998 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart (PbEU 2010, L 55/1)**

<i>Bepaling</i>	<i>Implementatiewijze</i>	<i>Omschrijving</i>
Artikel 1 Artikel 2 Artikel 3 Artikel 4	Behoeft geen implementatie	
<i>Bijlage</i>		

<i>Bepaling</i>	<i>Implementatiewijze</i>	<i>Omschrijving</i>
Alle bepalingen uit de bijlage, m.u.v. de bepalingen die hieronder worden genoemd	Behoeft geen implementatie	De bepalingen uit de bijlage vullen de gemeenschappelijke basisnormen aan. Als in het wetsvoorstel dynamisch wordt verwezen naar EG-verordening 300/2008, dan betreft dit tegelijk een verwijzing naar de uitvoeringsbepalingen van deze verordening (artikel 37a, eerste lid, onder a).
Punt 6.0.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37j, derde lid
Punt 6.3.1.1 Punt 6.4.1.1 Punt 6.8.1.1 Punt 8.1.3.1 Punt 11.6.3.1	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37o <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling regelt de (intrekking van de) erkenning van erkend agents, bekende afzenders, erkend leveranciers van vluchtbenodigdheden, ACC3-luchtvaartmaatschappijen en EU-luchtvaartbeveiligingsvalidateurs.
Punt 6.3.1.2 Punt 6.3.1.5 Punt 6.4.1.2 Punt 6.4.1.5 Punt 6.8.1.4 Punt 6.8.5.1 Punt 6.8.5.2 Punt 11.6.4.1 Punt 11.6.4.3	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37p <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepaling regelt de taken van de commandant van de Koninklijke marechaussee met betrekking tot het beheer van de EU-gegevensbank betreffende de beveiligde toelieferingsketen
Punt 1.2.3.1 Punt 6.1.3 Punt 6.3.1.3 Punt 6.4.1.3 Punt 11.1.1 Punt 11.1.2 Punt 11.1.3 Punt 11.1.5 Punt 11.5.2	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37rf en 37rg <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepalingen geven een nadere uitwerking (operationalisering) van het vereiste van een achtergrondonderzoek.
Punt 11.1.6 t/m 11.5.6 Punt 12.9.1.5	Wordt geïmplementeerd d.m.v. wijziging bestaande regeling	<b>Regeling die wordt gewijzigd:</b> Luchtvaartwet <b>Bepaling uit gewijzigde regeling:</b> Artikel 37ra, 37rb, 37rc, 37rd en 37re <b>Toelichting:</b> De voorgestelde bepalingen geven een nadere uitwerking (operationalisering) aan de betreffende gedetailleerde maatregelen op het gebied van de werving en opleiding van personeel teneinde ze uitvoerbaar te maken in de Nederlandse rechtsorde.