



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.09.2005
KOM(2005) 428 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

***FØRSTE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 2320/2002
OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART***

DA

DA

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

FØRSTE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 2320/2002 OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

(EØS-relevant tekst)

RESUMÉ

1. Med denne rapport efterkommes kravet om, at Kommissionen hvert år skal offentliggøre en rapport om gennemførelsen af de fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om situationen i EU for så vidt angår luftfartssikkerhed, idet den drager konklusioner af inspektionsrapporterne.
2. Forordning (EF) nr. 2320/2002 trådte i kraft den 19. januar 2003. Medlemsstaterne skulle vedtage deres nationale kvalitetskontrolprogrammer senest den 19. juli 2003.
3. Kommissionens inspektioner begyndte i februar 2004, og der er gennemført i alt 43 inspektioner siden da (pr. 30. juni 2005).
4. På dette grundlag fastslås det i rapporten, at sikkerheden er øget betydeligt i EU's lufthavne som følge af gennemførelsen af EF-bestemmelserne. Gennemførelsen af europæiske sikkerhedsnormer og de forskellige kvalitetskontrolforanstaltninger, herunder Kommissionens inspektioner, har tilsammen skabt grundlag for, at medlemsstaterne har kunnet harmonisere og forstærke deres bestræbelser siden 11. september 2001.
5. De inspektioner, som Kommissionen har foretaget hos de nationale myndigheder og i de nationale lufthavne er meget effektive til at kontrollere, om EF-bestemmelserne anvendes korrekt, og motivere medlemsstaterne og luftfartsselskaberne til at træffe foranstaltninger på dette område. Selv om de grundlæggende krav overholdes, som de skal, er der ifølge rapporten stadig mulighed for forbedringer. Kommissionen bør fortsat tilskynde medlemsstaterne og luftfartsselskaberne til at træffe de fornødne foranstaltninger.
6. Endelig understreges det i rapporten, at de gældende regler også bør forbedres. Derfor er der sideløbende med denne rapport udarbejdet et forslag om ændring af forordning (EF) nr. 2320/2002.

1. INDLEDNING

Efter de tragiske begivenheder den 11. september 2001 blev der afholdt et hasterådsmøde (transportministrene) den 14. september 2001. Kommissionen og medlemsstaternes transportministre nåede frem til den konklusion, at det bl.a. var påkrævet helt og fuldt at gennemføre de væsentlige luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC)¹ havde udarbejdet som henstillinger siden 1989. På grundlag af denne politiske konklusion vedtog Kommissionen den 10. oktober 2001 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets rammeforordning om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart². Dette forslag blev endeligt vedtaget den 16. december 2002 efter proceduren med fælles beslutningstagning³. Forordningen trådte i kraft den 19. januar 2003.

Ifølge forordningens artikel 11 *offentliggør Kommissionen med forbehold af forordning (EF) nr. 1049/2001⁴ hvert år en rapport om gennemførelsen af denne forordning og om situationen i Fællesskabet for så vidt angår luftfartssikkerhed, idet den drager konklusioner af inspektionsrapporterne.*

Da Kommissionens inspektioner af sikkerhedsforholdene inden for civil luftfart begyndte i starten af 2004, vedrører denne rapport derfor det første år, hvor alle dele af forordning (EF) nr. 2320/2002 var gennemført.

2. DE NYE REGLER FOR SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

2.1. Indholdet i forordning (EF) nr. 2320/2002

Sikkerhedsnormerne bliver obligatoriske, og det fastsættes, hvilke særlige opgaver medlemsstaterne og Kommissionen har.

2.1.1. Obligatoriske bestemmelser

Forordning (EF) nr. 2320/2002 er den første EF-retsakt, der vedrører sikkerhed inden for civil luftfart, og den behandler samtidig flere forskellige spørgsmål.

Den indeholder først og fremmest de vigtigste bestemmelser og fælles normer for EU's strategi for sikkerhed inden for civil luftfart. I et bilag beskrives det udførligt, hvilke tekniske luftfartssikkerhedskrav der skal fastsættes EF-regler for. Disse bestemmelser trådte i kraft den 19. januar 2003.

Retsforskriften gælder i fuldt omfang for alle undtagen de allermindste af de ca. 700 civile lufthavne, som findes i det udvidede EU. Små lufthavne er dog ikke generelt fritaget for at

¹ Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) består af 41 europæiske stater (herunder alle EU-medlemsstater og alle tiltrædelsesstater) og fastsætter frivillige normer, herunder sikkerhedsnormer, for luftfarten.

² KOM(2001) 575 af 10.10.2001.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

⁴ Forordning (EF) nr. 1049/2001 vedrører aktindsigt i dokumenter og tillader restriktioner med hensyn til aktindsigt i følsomme dokumenter. Nogle oplysninger om luftfartssikkerhed er helt klart følsomme.

anvende de sikkerhedsprocedurer, der gælder for luftfarten. Det er derimod sådan, at de enkelte medlemsstater kan fastlægge sikkerhedsnormer, der afviger fra EF-bestemmelserne, men kun på grundlag af lokale risikovurderinger.

I EF-retsfor skrifterne fastsættes der fælles grundlæggende normer, men medlemsstaterne (eller individuelle lufthavne) har lov til at fastsætte strengere normer. Da risikoen for terrorangreb er større nogle steder end andre, er det nødvendigt, at nogle lufthavne eller luftfartsselskaber altid har mulighed for at øge sikkerheden enten midlertidigt eller permanent, hvis objektive risikovurderinger viser, at det er påkrævet.

Ved forordning (EF) nr. 2320/2002 blev der også nedsat et udvalg (der følger udvalgsprocedurereglerne i Rådets afgørelse 1999/468/EØF⁵), således at der om nødvendigt hurtigt kan udarbejdes yderligere, mere detaljerede harmoniserede tekniske krav til forbedring af sikkerheden inden for civil luftfart.

2.1.2. Medlemsstaternes og Kommissionens ansvar

EF-bestemmelserne om sikkerhed inden for civil luftfart er frem for alt møntet på medlemsstaterne. Rammeforordningen forpligter medlemsstaterne til hver især at have et nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart for at sikre, at de fælles normer, der er fastlagt i forordningens bilag, anvendes. Medlemsstaterne skal også hver især sørge for at udarbejde og gennemføre et nationalt kvalitetskontrolprogram for civil luftfart, der skal sikre, at deres nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart er effektivt. Dette krav er en væsentlig forudsætning for en effektiv kontrol af, at forordning (EF) nr. 2320/2002 anvendes korrekt.

Ifølge forordningen kan Kommissionen føre kontrol med medlemsstaternes anvendelse af forordningen, herunder foretage inspektioner⁶ hos nationale myndigheder og i et passende udvalg af lufthavne for at undersøge, om EF-luftfartssikkerhedsbestemmelserne overholdes.

2.1.3. EF-lovgivningsarbejde, der er udført frem til juni 2005 for at gennemføre forordning (EF) nr. 2320/2002

Der er indtil nu vedtaget i alt syv kommissionsforordninger for at supplere forordning (EF) nr. 2320/2002.

Kommissionens forordning (EF) nr. 622/2003⁷ om foranstaltninger til gennemførelse af **grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed** trådte i kraft den 19. april 2003. I forordningen fastsættes der flere detaljerede luftfartssikkerhedskrav som supplement til de generelle krav i rammeforordningen.

⁵ EFT L 184 af 17.1.1999, s. 23.

⁶ Hen ad vejen er der blevet udviklet en temmelig præcis terminologi til definition af kontrol på luftfartssikkerhedsområdet, og udtrykkene "inspektion", "audit", "kontrol" og "test" har hver deres ganske særlige betydning. Da denne rapport henvender sig til almindelige læsere, der måske ikke er fortrolige med denne tekniske terminologi og de nuancer, som de særlige udtryk dækker over, anvendes udtrykket "inspektion" i hele rapporten til at betegne alle former for kontrol, som myndighederne foretager.

⁷ EFT L 89 af 5.4.2003, s. 9.

Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 om **specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart**⁸ trådte i kraft den 28. juli 2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 1486/2003 om fastlæggelse af **procedurer for Kommissionens inspektioner** af sikkerheden inden for civil luftfart⁹ trådte i kraft den 12. september 2003.

Kommissionens forordning (EF) nr. 68/2004¹⁰, der trådte i kraft den 5. februar 2004, var første ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 og føjer flere detaljerede luftfartssikkerhedskrav til de generelle krav i rammeforordningen, især for så vidt angår **forbudte genstande**.

Kommissionens forordning (EF) nr. 1138/2004 om en fælles definition af kritiske zoner i security-beskyttede områder i lufthavne¹¹ trådte i kraft den 1. juli 2004. Inden for fem år og i tre faser skal **alt lufthavnspersonale**, der kommer i kontakt med screenede passagerer og screenet bagage, ifølge denne forordning **selv være blevet screenet**. Første fase for personale i lufthavnsterminaler fik øjeblikkeligt virkning, da forordningen blev vedtaget. Femårsfristen, der kan virke rigelig lang, skyldes en bestemmelse, der er fastsat i forordning (EF) nr. 2320/2002.

Kommissionens forordning (EF) nr. 781/2005¹² var anden ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 og føjer flere detaljerede luftfartssikkerhedskrav til de generelle krav i rammeforordningen, især for så vidt angår **præstationsstandarder for røntgenmaskiner**, der anvendes til sikkerhedsformål i EU-lufthavne. Den træder i kraft den 1. juli 2006. Kommissionen har til hensigt at indsætte præstationsstandarder for alle vigtige typer sikkerhedsudstyr, der anvendes i EU-lufthavne, i forordning (EF) nr. 622/2003. Præstationsstandarderne vil garantere en mindstestandard for det udstyr, der bruges i hele EU, og giver også EU-inspektørerne mulighed for objektivt at vurdere, hvorvidt en lufthavns sikkerhedsudstyr fungerer korrekt.

Kommissionens forordning (EF) nr. 857/2005¹³ var tredje ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 og tilføjer flere detaljerede luftfartssikkerhedskrav for så vidt angår **manuel undersøgelse af passagerer**.

Det skal bemærkes, at forordning (EF) nr. 781/2005 og (EF) nr. 857/2005 delvis er et resultat af Kommissionens inspektioner af EU-lufthavne, hvor Kommissionens inspektører havde konstateret mangler eller svagheder i de gældende retsfor skrifter. I den forbindelse vil tilbagemeldingerne fra Kommissionens inspektører og Kommissionens analyser af inspektionsresultaterne sikre, at EF-retsfor skrifterne om luftfartssikkerhed har mening, mens udvalgsprocedurereglerne skaber de rette rammer for, at tekniske (og sikkerhedsfølsomme) ændringer kan blive udførligt drøftet og hurtigt vedtaget.

⁸ EFT L 169 af 8.7.2003, s. 44.

⁹ EFT L 213 af 23.8.2003, s. 3.

¹⁰ EFT L 10 af 16.1.2004, s. 14.

¹¹ EFT L 221 af 22.6.2004, s. 6.

¹² EFT L 131 af 25.5.2005, s. 24.

¹³ EFT L 143 af 7.6.2005, s. 9.

Som et vigtigt initiativ af ikke-lovgivningsmæssig karakter blev der i 2004 endvidere afsluttet en undersøgelse betalt af Kommissionen om **finansiering af luftfartssikkerhedsforanstaltninger**. Den er offentligt tilgængelig på Kommissionens websted http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Kommissionen vil indarbejde resultaterne af den saglige undersøgelse i en bredere anlagt meddelelse, der belyser spørgsmålet om finansiering af sikkerheden i forbindelse med alle transportformer. Meddelelsen planlægges offentliggjort i anden halvdel af 2005.

3. HVAD MAN KAN LÆRE AF KOMMISSIONENS INSPEKTIONER I 2004/2005

3.1. Inspektionerne

Som led i Kommissionens inspektionsprogram blev der fra februar 2004 til juni 2005 foretaget 43 inspektioner (se bilag 1), heraf 27 i 2004 og 16 i første halvår af 2005. Den 30. juni 2005 var 23 medlemsstater allerede blevet inspiceret af Kommissionen mindst en gang. Alle medlemsstaterne i EU-15 var blevet inspiceret mindst en gang i 2004. Siden december 2004 er inspektionerne blevet udvidet til at omfatte de 10 nye medlemsstater.

3.1.1. *Inspektioner hos de nationale myndigheder*

Formålet med inspektionerne hos de nationale myndigheder, der er ansvarlige for sikkerhed inden for civil luftfart, er at kontrollere, at hver enkelt medlemsstat opfylder alle sine EU-forpligtelser, der er fastsat i det nationale kvalitetskontrolprogram¹⁴, det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart¹⁵, sikkerhedsprogrammerne for lufthavne og luftfartsselskaber¹⁶ og det nationale sikkerhedsuddannelsesprogram¹⁷. Man har også været særlig opmærksom på den kontrol, som medlemsstaterne selv fører i de lufthavne, der ligger på deres område.

Ved udgangen af juni 2005 var der blevet foretaget inspektioner hos 14 nationale myndigheder. De vigtigste konklusioner af inspektionerne er følgende:

- Medlemsstaterne har officielt vedtaget nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart, og deres indhold er i det store og hele i overensstemmelse med EF-bestemmelserne. En række medlemsstater er imidlertid blevet bedt om at sørge for, at EF-bestemmelserne overholdes fuldt ud.
- I næsten alle medlemsstaterne er der blevet vedtaget nationale kvalitetskontrolprogrammer. Inspektionerne har dog måttet udsættes i to medlemsstater, fordi de endnu ikke havde vedtaget et kvalitetskontrolprogram, og der er blevet indledt overtrædelsesprocedurer over for disse medlemsstater. Programmernes indhold er generelt i overensstemmelse med EF-bestemmelserne og er godt på vej til at være i fuld overensstemmelse. Fx har de ansvarlige myndigheder i alle tilfælde fået tildelt de fornødne gennemførelsesbeføjelser, og kun i et land er disse beføjelser blevet fundet utilstrækkelige.
- Valideringen af lufthavnssikkerhedsprogrammerne foregår på tilfredsstillende måde.

¹⁴ Artikel 5, stk. 2, og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2320/2002 og (EF) nr. 1217/2003.

¹⁵ Artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

¹⁶ Artikel 5, stk. 4, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

¹⁷ Artikel 5, stk. 5, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

- Ved valideringen af sikkerhedsprogrammerne for luftfartsselskaber gives der højeste prioritet til dem, hvis licens sorterer under den stat, som inspiceres.
- Alt i alt er udarbejdelsen og gennemførelsen af nationale sikkerhedsuddannelsesprogrammer tilfredsstillende, selv om der kræves justeringer på nogle punkter.
- Screeningen af transitpassagerer fra tredjelande og deres bagage bør forbedres i nogle medlemsstater.
- Kravene vedrørende fælles metoder for national kontrol (uanmeldt eller anmeldt, kontroltype, klassificering af resultater) er relativt godt gennemført i de fleste medlemsstater. På grund af manglende harmonisering er det dog stadig ikke muligt at sammenligne resultaterne af den nationale kontrol på EU-plan. Spørgsmålet om at videreudvikle disse krav bør derfor undersøges.
- Antallet og typen af inspektioner, som de nationale myndigheder foretager, varierer betydeligt fra den ene medlemsstat til den anden. Nogle nationale myndigheder udnytter ikke de beføjelser, de har til at udføre test eller simuleringer af ulovlige handlinger for at vurdere, hvor effektive de gældende foranstaltninger er. I de fleste tilfælde er kontrollen ikke tilstrækkelig regelmæssig til at være fuldstændig effektiv.
- I mere end halvdelen af de inspicerede medlemsstater er antallet af nationale inspektører (fuldtids eller deltid) fundet for lille til, at de opgaver, som påhviler de nationale myndigheder, kan udføres ordentligt.
- Korrektionsprocedurens effektivitet, dvs. den fart, hvormed eventuelle konstaterede mangler afhjælpes, er forskellig fra medlemsstat til medlemsstat. Nogle medlemsstater opkræver undertiden bøder, hvilket har en stærkt afskrækkende virkning.

3.1.2. *Inspektioner af et passende udvalg af lufthavne*

Fra februar 2004 til juni 2005 blev der foretaget i alt 29 lufthavnsinspektioner i 22 medlemsstater¹⁸. Lufthavnene blev udvalgt tilfældigt og objektivt (lufthavnsstørrelse og -struktur, trafikvolumen, antal repræsenterede luftfartsselskaber og geografisk ligevægt). Inspektionerne omfattede følgende udvalg af lufthavne:

- 11 inspektioner af lufthavne med en trafik på mere end 10 mio. passagerer om året, herunder flere af Europas største lufthavne
- 13 inspektioner af lufthavne med en trafik på mellem 1 og 10 mio. passagerer, herunder 2 lufthavne med meget stærkt sæsonbetinget trafik i Sydeuropa
- 1 inspektion af en lufthavn med under 1 mio. passagerer
- 1 inspektion af en lille regional lufthavn
- 3 inspektioner af lufthavne, der hovedsagelig håndterer fragt, udvalgt blandt de 10 største.

¹⁸ hvoraf tre var opfølgende inspektioner.

På grund af de obligatoriske normer, som luftfartsselskaberne er bundet af, er sikkerhedsniveauet i EU generelt ret højt, selv om det ikke er ensartet. De væsentlige fælles krav overholdes generelt, som de skal, fx kravet om at screene 100 % af passagererne og deres håndbagage og indskrevne bagage. Dette er et betydeligt fremskridt i forhold til, før forordning (EF) nr. 2320/2002 trådte i kraft. Inspektionerne har dog vist, at der stadig kræves forbedringer, og at visse af forordningens krav stadig ikke overholdes.

Nogle overtrædelser er konstateret gentagne gange i flere lufthavne. Fx var der store forskelle på, i hvilket omfang personalet blev screenet. Der kan forventes en væsentligt større harmonisering og forbedring af sikkerhedsnormerne på dette område, når anden fase træder i kraft den 1. januar 2006, jf. forordning (EF) nr. 1138/2004, hvorefter alt personale, der får adgang til områder, som screenede passagerer har adgang til, skal screenes. Test under inspektionerne har derudover vist, at visse tekniske krav til sikkerhedsudstyr ikke er tilstrækkeligt harmoniseret. Der er ved at blive udarbejdet gennemførelsesbestemmelser for at råde bod på det forhold, og den første forordning om harmoniserede standarder for røntgenudstyr blev vedtaget den 24. maj 2005¹⁹. Endelig er der blevet konstateret nogle overtrædelser med hensyn til kontrol af adgangen til security-beskyttede områder. Der er omgående blevet iværksat korrektionsprocedurer for at afhjælpe denne mangel.

På samme måde er nogle luftfartsselskaber bedre til at overholde kravene end andre. Især bør kontrollen og beskyttelsen af luftfartøjerne forbedres.

Der er også blevet iagttaget overtrædelser på fragtområdet, hvor der ser ud til at være et stærkt behov for en mere harmoniseret fælles strategi.

Endelig synes luftfartsselskaberne undertiden, at nogle af forordningernes bestemmelser er uklare.

Hvis der fandtes interne kvalitetskontrolmekanismer for alle lufttrafikoperatører, især luftfartsmyndigheder, luftfartsselskaber og fragtføretagender, ville de kunne måle deres egne præstationer på sikkerhedsområdet, og i hvilket omfang de overholder EU-normerne.

Medlemsstaterne bør derfor, efter at Kommissionen har gjort dem mere bevidste om situationen, være særligt opmærksomme på at sørge for, at disse overtrædelser ikke forekommer eller bringes til ophør. Kommissionen vil i modsat fald gøre brug af sin ret til at træffe foranstaltninger i henhold til traktaten.

3.2. Korrektionsprocedure

Det er naturligvis Kommissionens umiddelbare mål at standse overtrædelser af EF-reglerne. Kommissionen er tilfreds med, at medlemsstaterne har taget positivt imod inspektionsrapporterne, som kun har givet anledning til ganske få indvendinger.

Det er endnu for tidligt at vurdere, om de konstaterede mangler er blevet afhjulpet hurtigt nok. Det ser dog ud til, at afhjælpningen af manglerne er blevet speedet betydeligt op i referenceperioden, hvilket bekræfter den opfattelse, at det virkelig er nyttigt, at der er oprettet en EU-inspektionsordning for sikkerhed inden for civil luftfart.

¹⁹ Forordning (EF) nr. 781/2005.

4. GENERELLE KONKLUSIONER

Som følge af inspektionsprocessen og udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelser efter udvalgsprocedurereglerne har politik og praksis kunnet afstemmes efter hinanden, når det gælder sikkerhed inden for civil luftfart. På grund af denne fremgangsmåde er sikkerheden blevet betydeligt forbedret, og tiden er nu kommet til at revidere forordning (EF) nr. 2320/2002.

4.1. Sikkerheden er blevet forbedret

Inspektionerne har været særligt værdifulde til objektivt at undersøge, hvordan retsforskrifterne er blevet gennemført. Det kan konkluderes, at forordning (EF) nr. 2320/2002 og de dertil hørende gennemførelsesbestemmelser har bidraget til at opnå et tilfredsstillende sikkerhedsniveau i hele EU. Da der mangler oplysninger om, hvordan sikkerhedsniveauet var, før EF-retsforskrifterne trådte i kraft, er det i sagens natur vanskeligt at vurdere, hvor store fremskridt der er sket i de inspicerede medlemsstater og lufthavne. Til trods for, at der under inspektionerne af EU-lufthavnene gentagne gange er blevet konstateret mangler på en række områder, kan det konkluderes, at indførelsen af bindende EF-retsforskrifter for luftfartssikkerhed har bidraget til, at EU-borgerne nu er langt bedre beskyttet mod ulovlige handlinger mod den civile luftfart.

Som følge af det bestående retssystem og beføjelserne til at sikre, at reglerne håndhæves, samt lovkrav, der er strengere end de forpligtelser og henstillinger, som er fastsat i bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart, kan det konkluderes, at kvaliteten af luftfartssikkerheden i EU er normgivende på verdensplan.

Kommissionen har i sinde at fortsætte med at udøve sin nye kompetence på inspektionsområdet. Opmærksomheden bør især være henledt på, om de nationale myndigheder regelmæssigt fører tilsyn med lufthavne og luftfartsselskaber og hurtigt afhjælper eventuelle mangler, som er blevet opdaget i forbindelse med de nationale kontrolforanstaltninger. Det udsnit af lufthavne, der inspiceres, bør også udvides. Der bør tilstrækkeligt hyppigt foretages inspektioner i alle medlemsstater, men det bør i nogen grad prioriteres at inspicere i de medlemsstater, der har et bredt udbud af lufttrafiktjenester, i de medlemsstater, hvor der først for nylig er blevet indført en sikkerhedspolitik, og i de medlemsstater, hvor der er konstateret mangler.

4.2. Revision af forordning (EF) nr. 2320/2002

Generelt er det stadig muligt at forbedre beskyttelsen af EU-borgerne yderligere uden at skade operatørernes legitime interesse i, at sikkerhedsprocedurerne gøres lettere i de europæiske lufthavne, ved at videreudvikle grundforordning (EF) nr. 2320/2002 og en række gennemførelsesbestemmelser. Forbedringerne bør især bidrage til, at systemet som helhed bliver mere effektivt.

Forbedringerne, som der blev gjort opmærksom på ved Kommissionens inspektioner, bør tilvejebringes ved en revision af forordning (EF) nr. 2320/2002.

Revisionen er nødvendig for at imødekomme forskellige behov i forbindelse med forenkling af procedurer for tilpasning af gældende specifikationer, teknisk harmonisering, afklaring af særlige bestemmelser, forbedring af sikkerhedsniveauet og fastlæggelse af mekanismer for samarbejde med tredjelande.

**Bilag 1 Oversigt over Kommissionens inspektioner i hver medlemsstat
(status pr. 30. juni 2005)**

MS	Antal inspektioner
Belgien	2
Tjekkiet	1
Danmark	2
Tyskland	3
Estland	-
Grækenland	3
Spanien	3
Frankrig	3
Irland	2
Italien	2
Cypern	1
Letland	1
Litauen	1
Luxembourg	2
Ungarn	1
Malta	1
Nederlandene	2
Østrig	3
Polen	1
Portugal	2
Slovenien	1
Slovakiet	-
Finland	2
Sverige	2
Det Forenede Kongerige	2
I ALT	43