



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 22.09.2005
KOM(2005) 428 lõplik

KOMISJONI ARUANNE

***ESIMENE ARUANNE TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE MÄÄRUSE 2320/2002
RAKENDAMISE KOHTA***

KOMISJONI ARUANNE

ESIMENE ARUANNE TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE MÄÄRUSE 2320/2002 RAKENDAMISE KOHTA

(EMPs kohaldatav tekst)

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

1. Käesolev aruanne vastab komisjoni aastaaruande nõudele ühiseeskirjade rakendamise kohta tsiviilennundusjulgestuse ja lennuohutuse valdkonnas ühenduses ning selles tehakse järeldusi komisjoni teostatud ülevaatuste kohta.
2. Määrus 2320/2002 jõustus 19. jaanuaril 2003. aastal; liikmesriikidel tuli kohaldada oma siseriiklikud kvaliteedikontrollikavad 19. juuliks 2003.
3. Komisjoni ülevaatused algasid 2004. aasta veebruaris ning sellest alates teostas komisjon 43 ülevaatus (30. juuni 2005. aasta seisuga).
4. Selle alusel täheldatakse aruandes, et Euroopa Liidu lennujaamade julgestustaset on ühenduse õigusaktide kehtestamisega oluliselt tugevdatud. Euroopa ohutusstandardite kehtestamise ja arvukate kvaliteedikontrollide, sealhulgas komisjoni ülevaatuste koosmõju on võimaldanud harmoneerida ja tugevdada liikmesriikide hoogustunud jõupingutusi pärast 2001. aasta 11. septembrit.
5. Komisjoni poolt siseriiklikes asutustes ja lennujaamades teostatud ülevaatused on väga tõhusaks tööriistaks, et kontrollida ühenduse õigusaktide asjakohast kohaldamist ja õhutada nii liikmesriike kui ka nende lennuettevõtjaid võtma sellekohaseid meetmeid. Aruandes täheldatakse, et kuigi põhinõudeid kohaldatakse õigesti, on siiski veel vajalikud täiendused. Komisjon peab liikmesriike ja lennuettevõtjaid selles osas veelgi stimuleerima.
6. Lõpuks rõhutatakse aruandes, et soovitatavad on ka õigusliku raamistiku täiendused. Järelikult järgneb sellele aruandele määruse 2320/2002 muutmise ettepanek.

1. SISSEJUHATUS

Pärast 2001. aasta 11. septembri traagilisi sündmusi toimus 14. septembril 2001 EL transpordinõukogu erakorraline koosolek. Komisjon ja liikmesriikide transpordiministrid jõudsid järeldusele, et muu hulgas on vaja rakendada täies ulatuses lennundusjulgestuse põhimeetmeid, mida Euroopa tsiviillennunduskonverents (ECAC)¹ on 1989. aastast peale välja töötanud soovitude vormis. Selle poliitilise järelduse alusel võttis komisjon 10. oktoobril 2001 vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu raammääruse seadusandliku ettepaneku, millega kehtestatakse ühiseeskirjad tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas.² See ettepanek võeti kaasotsustamismenetluse korras lõplikult vastu 16. detsembril 2002.³ Ettepanek jõustus 19. jaanuaril 2003.

Määruse artiklis 11 on sätestatud, et „*Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1049/2001⁴ avaldab komisjon igal aastal käesoleva määruse rakendamise ning ühenduses lennundusjulgestuse vallas valitseva olukorra kohta aruande, milles esitatakse ülevaatusse aktidest tulenevad järeldused.*”

Kuna komisjoni ülevaatustega tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas alustati 2004. aasta alguses, on käesolev aruanne seega määruse (EÜ) 2320/2002 kõikide elementide rakendamise esimese aasta aruanne.

2. TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE UUS ÕIGUSLIK RAAMISTIK

2.1. Määruse 2320/2002 sisu

Julgestusstandardid muutuvad kohustuslikuks; määratakse kindlaks liikmesriikide ja komisjoni konkreetse ülesanded.

2.1.1. Kohustuslikud sätted

Määrus (EÜ) 2320/2002 on esimene ühenduse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna õigusakt, millega püüti käsitleda samaaegselt mitmeid eri küsimusi.

Kõigepealt määratakse määrusega kindlaks tsiviillennundusjulgestust reguleerivad ühenduse põhisätted ja ühisstandardid. Määrusel on üksikasjalik lisa, milles kehtestatakse tehnilised lennundusjulgestusnõuded, mis tuleb hõlmata ühenduse eeskirjadega. Neid sätted kohaldatakse alates 19. jaanuarist 2003.

Õigusakti kohaldatakse täielikult kõigi (välja arvatud kõige väiksemad) ligikaudu 700 tsiviillennujaama suhtes laienenud Euroopa Ühenduses. Väikelennujaamad ei ole üldist vabastust lennundusjulgestusmeetmete rakendamisest. Küll võib iga liikmesriik kohaldada

¹ Euroopa tsiviillennunduskonverentsil osaleb 41 Euroopa riiki (sealhulgas kõik ELi liikmesriigid ja kandidaatriigid) ning seal määratakse vabatahtlikud lennundusalased standardid, sealhulgas julgestusstandardid.

² KOM (2001) 575, 10.10.2001

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) Nr 2320/2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad. ELT L 355, 30.12.2002, lk 1.

⁴ Määruses 1049/2001 käsitletakse üldsuse juurdepääsu dokumentidele ning juurdepääsulubade piiranguid tundliku sisuga teabele. Teatav lennundusjulgestusalane teave on selgelt tundliku laadiga.

ühenduse õigusaktides sätestatutest erinevaid julgestustasemeid, kuid ainult kohalike riskihinnangute alusel.

Kuigi ühenduse õigusaktidega kehtestatakse põhilised ühisstandardid, võimaldatakse samas liikmesriikidel (või lennujaamadel eraldi) kehtestada kõrgemaid standardeid. Lähtuvalt erinevast terrorismirünnakute riski tasemest peab erilennujaamadel või -lennuliinidel alati olema võimalus suurendada ajutiselt või alaliselt julgestust, kui seda peetakse objektiivsete riskihinnangute alusel vajalikuks.

Lisaks loodi määrusega 2320/2002 komitee (kasutades nõukogu otsusega 1999/468/EMÜ⁵ kehtestatud komiteemenetluse tüüpeeskirju), mis võimaldab vajadusel täiendavate, üksikasjalikumate ühtlustatud tehniliste nõuete kiiret väljatöötamist tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas.

2.1.2. Liikmesriikide ja komisjoni pädevus

EÜ tsiviillennundusjulgestuse alased õigusaktid on suunatud eelkõige liikmesriikidele. Raammääruse alusel peab kõikidel liikmesriikidel olema siseriiklik tsiviillennundusjulgestuse kava, et tagada määruse lisas kehtestatud ühisstandardite kohaldamine. Iga liikmesriik peab ka tagama siseriikliku tsiviillennunduse kvaliteedikontrollikava väljaarendamise ja rakendamise, et tagada sellega oma siseriikliku tsiviillennundusjulgestuse kava tõhusus. See on määruse 2320/2002 õige kohaldamise tõhusa kontrollimise võtmenõue.

Määrusega lubatakse komisjonil jälgida määruse kohaldamist liikmesriikides ning eelkõige teostada siseriiklike haldusasutuste ja piisava arvu lennujaamade ülevaatusi,⁶ et tagada ühenduse lennundusjulgestuse eeskirjade täitmine.

2.1.3. Enne 2005. aasta juunit ühenduses tehtud seadusandlik töö määruse 2320/2002 rakendamise alal

Tänapäevani on määruse 2320/2002 täiendamiseks vastu võetud kokku seitse ühenduse määrust.

Komisjoni määrus (EÜ) nr 622/2003, millega nähakse ette meetmed **lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite** rakendamiseks,⁷ jõustus 19. aprillil 2003. Selle määrusega lisatakse raammääruses sätestatud üldnõuete täienduseks üksikasjalikumad lennundusjulgestusenõuded.

Komisjoni määrus (EÜ) nr 1217/2003, millega nähakse ette **siseriiklike tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolli programmide ühised täpsed nõuded**,⁸ jõustus 28. juulil 2003.

Komisjoni määrus (EÜ) nr 1486/2003, millega nähakse ette tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas **korraldatavate komisjoni ülevaatuste kord**,⁹ jõustus 12. septembril 2003.

⁵ ELT L 184, 17.1.1999, lk 23

⁶ Ajalooliselt on lennundusjulgestuse valdkonnas välja arendatud üsna täpne kontroll määratlev sõnavara ning terminid „ülevaatus”, „audit”, „kontroll” ja „katse” on väga spetsiifilise tähendusega. Kuna see aruanne on üldisele lugejaskonnale, kes ei ole võib-olla tuttav selle tehnilise sõnavara ja spetsiifiliste sõnade nüanssidega, siis kasutatakse terminit „ülevaatus” läbivalt asjaomaste ametivõimude poolt läbiviidavate igat liiki kontrollide tähistamiseks.

⁷ ELT L 89, 5.4.2003, lk 9

⁸ ELT L 169, 8.7.2003, lk 44

Komisjoni määrus (EÜ) 68/2004,¹⁰ mis jõustus 5. veebruaril 2004, oli määruse 622/2003 esimene parandus ja sellega lisatakse raammääruses sätestatud üldnõudeid täiendavad üksikasjalikumad lennundusjulgestusnõuded, eelkõige **keelatud esemete** osas.

Komisjoni määrus (EÜ) nr 1138/2004, millega kehtestatakse lennujaama turvaala kriitiliste osade ühine määratlus,¹¹ jõustus 1. juulil 2004. Selle määrusega nõutakse, et viie aasta jooksul ja kolmes järgus tuleb sisse viia kord, mille alusel **vaadatakse läbi kõik** läbivaadatud reisijate ja läbivaadatud pagasiga kokkupuutunud **lennujaamatöötajad**. Esimene järk lennujaamaterminali hoonete personali kohta jõustus vahetult pärast määruse vastuvõtmist. Viieaastane ajavahemik, mis võib näida küllaldaselt pikk, kajastab määruses 2320/2002 kehtestatud kohustust.

Komisjoni määrus (EÜ) 781/2005¹² oli määruse 622/2003 teine parandus, millega lisatakse raammääruses sätestatud üldnõuetele täienduseks üksikasjalikumad lennundusjulgestusnõuded, eelkõige EL lennujaamades julgestuse eesmärgil kasutatavate **läbivaatusseadmete tehniliste standardite** osas. Määrus jõustub 1. juulil 2006. Komisjon kavatseb lisada määrusesse 622/2003 kõikide EL lennujaamades kasutatavate peamiste julgestusvahendite liikide toimimismid. Kõnealuste normidega tagatakse kogu ELis kasutusel olevate seadmete põhinorm ja antakse EL inspektoritele ka objektiivsed vahendid, millega mõõta, kas lennujaama julgestusvahendid toimivad nõuetekohaselt või mitte.

Komisjoni määrus (EÜ) 857/2005¹³ oli määruse 622/2003 kolmas parandus, millega lisatakse üksikasjalikumad lennundusjulgestusnõuded **reisijate käsitsi läbiotsimise** osas.

Määruste 781/2005 ja 857/2005 puhul tuleks märkida, et need tulenesid osaliselt komisjoni ülevaatuste tulemustest EL lennujaamades, kus komisjoni inspektorid olid juhtinud tähelepanu puudustele või kitsaskohtadele olemasolevates õigusaktides. Selles osas on peamiseks tööriistaks komisjoni inspektoritelt ja komisjoni teostatud ülevaatuste tulemuste analüüsist saadav tagasiside, et tagada EL lennundusjulgestust käsitlevate õigusaktide tõhusus, samal ajal on komiteemenetlus õige foorum, mis võimaldab selliseid tehnilisi (ja turvalisuse osas tundlikke) parandusi, mille üksikasju tuleb arutada ja mida tuleb kiiresti kohaldada.

Lisaks oli üheks 2004. aastal lõpuleviidud oluliseks mitteseadusandlikuks algatuseks komisjoni algatatud uuring **lennundusjulgestusmeetmete rahastamise** teemal. See on üles laetud avalikule domeenile komisjoni koduleheküljel ning on kättesaadav aadressil http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Komisjon kavatseb sellesse lisada faktilise uuringu tulemused kui osa laiemast teatisest, millega tõstetakse esile turvameetmete finantseerimise küsimus kõikide transpordiviiside lõikes. See teatis kavatsetakse avaldada 2005. aasta teisel poolel.

⁹ ELT L 213, 23.8.2003, lk 3

¹⁰ ELT L 10, 16.1.2004, lk 14.

¹¹ ELT L 221, 22.6.2004, lk 6

¹² ELT L 131, 25.5.2005, lk 24

¹³ ELT L 143, 7.6.2005, lk 9

3. KOMISJONI 2004/2005 ÜLEVAATUSTEST SAADUD KOGEMUSED

3.1. Ülevaatused

Komisjoni ülevaatusprogrammi võimaldas 2004. aasta veebruarist 2005. aasta juunini läbi viia 43 ülevaatus (vt lisa 1), millest 27 teostati 2004. aastal ja kuusteist 2005. aasta esimesel poolaastal. 30. juuniks 2005. aastaks oli komisjon vähemalt ühe korra kontrollinud juba 23 liikmesriiki. Kõiki EL 15 liikmesriiki kontrolliti 2004. aastal vähemalt üks kord. Ülevaatused laienesid kümnele uuele liikmesriigile alates 2004. aasta detsembrist.

3.1.1. Siseriiklike asutuste ülevaatused

Tsiviillennundusjulgestusega tegelevate siseriiklike asutuste ülevaatusete eesmärgiks on kontrollida, kas kõik liikmesriigid kohaldavad või on täies mahus kohaldamas ühenduse kohustusi, mis on üle võetud siseriiklikku kvaliteedikontrollikavasse,¹⁴ siseriiklikku tsiviillennundusjulgestuse kavasse,¹⁵ lennujaamade ja lennuettevõtjate julgestuskavadesse¹⁶ ja siseriiklikku väljaõppekavasse.¹⁷ Erilist tähelepanu pöörati ka liikmesriikide endi poolt teostatavale kontrollitegevusele nende territooriumil asuvates lennujaamades.

2005. aasta juunis kontrolliti 14 siseriiklikku asutust. Nende ülevaatusete peamised järeldused on järgmised:

- Liikmesriigid võtsid siseriiklikud tsiviillennundusjulgestuse programmid vormiliselt vastu ning nende sisu vastab üldiselt ühenduse nõuetele; mõnelt liikmesriigilt nõuti siiski ühenduse nõuete täitmist täiel määral.
- Siseriiklikud kvaliteedikontrollikavad on võetud vastu enamikus riikides. Siiski tuli edasi lükata ülevaatused kahes liikmesriigis, kes ei olnud veel kvaliteedikava vastu võtnud; nende riikide vastu algatati rikkumismenetlus. Kvaliteedikavade sisu vastab üldiselt ühenduse nõuetele ja on õigel teel sellega täielikult vastavusse viimiseks. Näiteks on asjaomane täitevvõim alati usaldatud pädevale asutusele; ainult ühes riigis ei olnud täitevvõim piisavalt määratletud.
- Lennujaamade julgestuskavade kehtestamine on korraldatud rahuldavalt.
- Lennukompaniide julgestuskavade kehtestamine toimub esmajärjekorras ettevõtjate puhul, kelle luba on välja antud kontrollitud riigis.
- Siseriiklike turvaalaste koolituskavade väljaarendamine ja teostamine on üldiselt rahuldav, kuigi mõned üksikasjad vajasisid kohandamist.
- Kolmandatest riikidest saabuvate reisijate ja nende pagasi läbivaatamist tuleb mõnedes liikmesriikides parandada.
- Siseriiklike kontrollide ühismeetodite alased nõudeid (ootamatut laadi või mitte, kontrolli laad, tulemuste klassifitseerimine) rakendatakse suhteliselt hästi enamikus liikmesriikides.

¹⁴ Määruse 2320/2002 artiklid 5.2 ja 7.1 ning määrus 1217/2003

¹⁵ Määruse 2320/2002 artikkel 5.1

¹⁶ Määruse 2320/2002 artikkel 5.4

¹⁷ Määruse 2320/2002 artikkel 5.5

Siiski ei ole piisava harmoneerimise puudumise tõttu siseriiklike kontrollitegevuste tulemusi Euroopa tasemel veel võimalik võrrelda; nende nõuete tugevdamise küsimust tuleks seega uurida.

- Siseriiklike pädevate asutuste poolt läbiviidavate ülevaatuste arv ja laad varieerub riigiti tunduvalt. Mõned siseriiklikud asutused ei kasuta neile omistatud õigust katsete või seadusvastaste tegude simulatsioonide läbiviimiseks, mille eesmärk on mõõta olemasolevate meetmete tõhusust. Kõige sagedamini ei ole kontrollitegevus täieliku tõhususe saavutamiseks piisavalt regulaarne.
- Enam kui pooltes ülevaadatud liikmesriikides peeti siseriiklike inspektorite arvu (täie kohaga või poole kohaga) ebapiisavaks siseriiklikule pädevale asutusele omistatud ülesannete korralikuks täitmiseks.
- Puuduste kõrvaldamise protsessi tõhusus, see tähendab täheldatud puuduste kõrvaldamise kiirus on erinev; mõned liikmesriigid kasutavad vahel rahalisi trahve, mis on tugev stiimul.

3.1.2. *Sobiliku lennujaamade valimi ülevaatused*

2004. aasta veebruarist 2005. aasta juunini teostati kokku 29 lennujaama ülevaatus 22-s liikmesriigis.¹⁸ Kontrollitavad lennujaamad valiti objektiivsel alusel (lennujaama mõõtmed ja struktuur, liiklustihedus, lennujaamas esindatud lennuettevõtjate arv, geograafiline tasakaal) ning juhusliku valiku põhimõttel. See hõlmab eelkõige:

- 11 ülevaatus lennujaamades, mille liiklustihedus on üle 10 miljoni reisija aastas, sealhulgas kõige suuremad lennujaamad Euroopas;
- 13 ülevaatus lennujaamades, mille liiklustihedus on 1 kuni 10 miljonit reisijat, nendest kaks väga tiheda hooajalise liiklusega lennujaama Euroopa lõunaosas;
- üks alla 1 miljoni reisijaga lennujaama ülevaatus;
- üks väikese regionaalse lennujaama ülevaatus
- kolm ülevaatus kümne olulisema valdavalt kaubaveoga tegeleva lennujaama hulgas.

Lennuettevõtjate kohustuslike standardite osas on julgestustase Euroopa Liidus üldiselt üsna kõrge, kuid see ei ole siiski ühtlane. Ühiseid põhinõudeid, nagu näiteks vajadust vaadata 100% ulatuses läbi reisijad ja nende käsipagas ning registreeritud pagas, rakendatakse üldiselt hästi. See näitab märkimisväärset edasiminekut, võrreldes enne määruse 2320/2002 jõustumist valitsenud olukorraga. Ülevaatused on siiski võimaldanud tuvastada, et olukorda on veel vaja parandada ja et veel esineb kõrvalekaldumisi määruse 2320/2002 teatud nõuetest.

Üldjoontes täheldati mitmes lennujaamas teatavaid korduvalt esinevaid mittevastavusi. Näiteks personali läbivaatamise osas täheldati märkimisväärseid erinevusi selliste kontrollide ulatuses. Selles valdkonnas võib oodata julgestusstandardite märkimisväärset harmoneerimist ja muutust paremuse poole määruses 1138/2004 ettenähtud teise järgu jõustumisel 1. jaanuaril 2006, millega nõutakse kogu personali läbivaatamist, kes sisenevad aladele, millele on juurdepääs läbivaadatud reisijatel. Lisaks tuvastati ülevaatuste käigus läbiviidud katsete

¹⁸ millest kolm järelkontrolli ülevaatus

tulemusel puudusi turvaseadmete teatud tehniliste nõuete harmoneerimise osas. Selle olukorra parandamiseks on käimas õigusaktide rakendamine ja esimene määrus, millega tagatakse läbivalgustamisseadmete alaste standardite harmoneerimine, võeti juba vastu 24. mail 2005.¹⁹ Lõpuks tuvastati teatavad mittevastavused turvaaladele juurdepääsu kontrolli valdkonnas. Selle probleemi lahendamiseks on käivitatud kiired puuduste kõrvaldamise protsessid.

Samamoodi ei ole lennuettevõtjate tegutsemise tõhusus alati ühtlane, kuna mõned lennuettevõtjad järgivad nõudeid paremini kui teised. Nimelt tuleb parandada lennukite kontrolli ja kaitset.

Täheldati ka nõuetele mittevastavaid tegevustavasid kaubaveo julgestuse osas, kus näib äärmiselt vajalik ühine paremini harmoneeritud lähenemine.

Lõpuks peetakse vahel teatavaid õigusaktide sätteid asjaomaste lennuettevõtjate jaoks küllalt ebaselgeteks.

Sisemised kvaliteedikontrolli mehhanismid peaksid võimaldama kõikidel lennuettevõtjatel, st lennujaamaasutustel, lennuvedudega tegelevatel ettevõtetel ja kaubavedude korraldajatel mõõta oma julgestusala tegevuse tõhusust ja selle tegevuse vastavust Euroopa normidele.

Komisjoni poolt ettevaatusele kutsutud liikmesriigid peavad pöörama järelikult erilist tähelepanu sellele, et need nõuetele mittevastavused ei korduks. Vastasel juhul kasutab komisjon asutamislepingu kohaselt oma tegutsemisõigust.

3.2. Puuduste kõrvaldamise kord

Täheldatud ühenduse õigusaktide nõuetele mittevastavuste kõrvaldamine on loomulikult komisjoni poolt taotletav vahetu eesmärk. Komisjon oli rahul, et ülevaatuste aruanded said soosiva vastuvõtu liikmesriikidelt, kes on vaidlustanud väga vähe tulemusi.

Veel on vara avaldada piisavalt läbimõeldud arvamust ülevaatuste käigus täheldatud mittevastavuste kõrvaldamise protsessi edukuse kohta. Siiski näib, et puuduste kõrvaldamise rütm kohapeal oli eriti kiire võrdlusperioodil, mis annab kinnitust, et ühenduse ülevaatuste korra kehtestamine tsiviillennundusjulgestuse osas on väga kasulik.

4. ÜLDJÄRELDUSED

Ülevaatuste ja rakendatavate õigusaktide arendamise protsess komiteemenetluse korras on võimaldanud tagada poliitika ja praktilise tegevuse ühtsuse tsiviillennundusjulgestuse alal. See lähenemine võimaldab kinnitada, et julgestustaset on tunduvalt tugevdatud ja et määruse 2320/2002 läbivaatamine on endiselt soovitatav.

4.1. Julgestustaset on tugevdatud

Eriti väärtuslikud on olnud ülevaatused selles osas, et need on võimaldanud objektiivselt hinnata õigusaktide rakendamist. Sellega seoses võib järeldada, et üldiselt aitavad määrus 2320/2002 ja sellega seonduvad rakenduslikud õigusaktid üheskoos tagada rahuldava julgestustaseme kogu ELis. Kuna puuduvad andmed tegeliku julgestustaseme kohta enne

¹⁹ Määrus (EÜ) nr 781/2005

ühenduse õigusaktide jõustumist, on kahtlemata raske mõõta igas liikmesriigis ja kontrollitud lennujaamades tehtud edusammude ulatust. Vaatamata ühenduse lennujaamade ülevaatuste käigus mitmetele korduvalt täheldatud mittevastavustele võib järeldada, et siduvate ühenduse õigusaktide kehtestamine lennundusjulgestuse valdkonnas on märkimisväärselt kaasa aidanud Euroopa kodanike tõhusamale kaitsmisele tsiviillennunduse vastu suunatud õigusvastaste tegude eest.

Olemasolev õigussüsteem, sealhulgas volitused tagada asjakohaste eeskirjade ning rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisas 17 sätestatud kohustuste ja soovitustega võrreldes rangemate juriidiliste nõuete kehtestamine võimaldab järeldada, et lennundusjulgestuse kvaliteet ELis loob standardeid ülemaailmses ulatuses.

Komisjon kavatseb jätkata oma uue pädevuse kasutamist kontrolli valdkonnas. Erilist tähelepanu tuleb pöörata siseriiklike asutuste tegevuse tõhususele lennujaamade ja lennutranspordiga tegelevate ettevõtjate korrapärase järelkontrolli osas ning siseriiklike auditite käigus täheldatud puuduste kiire kõrvaldamise osas. Kontrollitavate lennujaamade valimit tuleb samuti laiendada: kõiki liikmesriike tuleb kontrollida asjakohase sagedusega, kontrollides esmajärjekorras neid, kes pakuvad laia valikut õhutransporditeenuseid, kelle puhul on julgestuspoliitikat alles hiljuti kohaldama hakatud ja kelle puhul on täheldatud puudusi.

4.2. Määruse 2320/2002 arendamise vajadus

Üldiselt on veel ruumi Euroopa kodanike kaitse edasiseks parandamiseks, kahjustamata ettevõtjate õigustatud huve julgestusmenetluste lihtsustamiseks Euroopa lennujaamades raammääruse (EÜ) 2320/2002 ning ka mitmete rakenduseeskirjade arendamise teel. Need täiustused peaksid eelkõige kaasa aitama kogu süsteemi suuremale tõhususele tervikuna.

Need täiustused, mida tõsteti esile komisjoni kontrollitegevuse osana, tuleks kehtestada määruse 2320/2002 läbivaatamise teel.

See läbivaatamine osutus vajalikuks olemasolevate spetsifikatsioonide kohandamismenetluse lihtsustamisega seonduvate erinevate vajaduste rahuldamiseks, tehniliseks harmoneerimiseks, teatavate sätete selgitamiseks, julgestustaseme parandamiseks ning lõpuks kolmandate riikidega tehtava koostöö mehhanismide kindlaksmääramiseks.

Lisa 1. Komisjoni ülevaatuste terviklik ülevaade liikmesriigiti
(30. juuni 2005. aasta seisuga)

MS	Ülevaatuste arv
Belgia	2
Tšehhi Vabariik	1
Taani	2
Saksamaa	3
Eesti	-
Kreeka	3
Hispaania	3
Prantsusmaa	3
Iirimaa	2
Itaalia	2
Küpros	1
Läti	1
Leedu	1
Luksemburg	2
Ungari	1
Malta	1
Madalmaad	2
Austria	3
Poola	1
Portugal	2
Sloveenia	1
Slovakkia	–
Soome	2
Rootsi	2
Ühendkuningriik	2
KOKKU:	43