



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 22.09.2005
COM(2005) 428 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

***EERSTE VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN VERORDENING 2320/2002
INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART***

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

EERSTE VERSLAG OVER DE TOEPASSING VAN VERORDENING 2320/2002 INZAKE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

(Voor de EER relevante tekst)

SAMENVATTING

1. De Commissie is verplicht jaarlijks een verslag op te stellen over de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Gemeenschap, waarbij conclusies worden getrokken uit de door de Commissie uitgevoerde inspecties. Dit is het eerste van die verslagen.
2. Verordening (EG) nr. 2320/2002 is van kracht geworden op 19 januari 2003; de lidstaten moesten uiterlijk op 19 juli 2003 een nationaal kwaliteitscontroleprogramma opstellen.
3. Sinds februari 2004, toen de inspecties van de Commissie van start zijn gegaan, zijn 43 inspecties uitgevoerd (tot en met 30 juni 2005).
4. Op basis van deze inspecties wordt in het verslag geconcludeerd dat het beveiligingsniveau in de luchthavens van de Europese Unie aanzienlijk is versterkt dankzij de invoering van de communautaire wetgeving. Door het gecombineerde effect van de opstelling van Europese normen en diverse kwaliteitscontrolemaatregelen, inclusief inspecties van de Commissie, zijn de inspanningen die de lidstaten na 11 september 2001 hebben geleverd, geharmoniseerd en opgevoerd.
5. De inspecties die de Commissie heeft uitgevoerd bij de nationale administraties en luchthavens zijn een bijzonder doeltreffend instrument om na te gaan of de communautaire wetgeving correct wordt toegepast en om de lidstaten en luchtvervoerexploitanten ertoe aan te zetten maatregelen in die zin te nemen. De essentiële voorschriften worden al correct toegepast, maar toch wordt in het verslag wordt opgemerkt dat verbeteringen nog steeds noodzakelijk zijn. De Commissie moet de lidstaten en de luchtvervoerexploitanten dan ook blijven aanmoedigen.
6. Ten slotte wordt in het verslag benadrukt dat het wenselijk is het regelgevingskader te verbeteren. Dit verslag zal dan ook gevolgd worden door een voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

1. INLEIDING

Naar aanleiding van de tragische gebeurtenissen van 11 september 2001 heeft de EU-Raad Vervoer op 14 september 2001 een spoedvergadering gehouden. De Commissie en de ministers van vervoer van de lidstaten zijn tot de conclusie gekomen dat het onder meer noodzakelijk was de essentiële maatregelen inzake beveiliging van de luchtvaart, die sinds 1989 waren ontwikkeld in de vorm van aanbevelingen van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (European Civil Aviation Conference, ECAC)¹, volledig moeten worden toegepast. Op basis van deze beleidsconclusie heeft de Commissie op 10 oktober 2001 een wetgevingsvoorstel goedgekeurd voor een kaderverordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart². Dit voorstel is uiteindelijk aan de hand van de medebeslissingsprocedure goedgekeurd op 16 december 2002³. De goedgekeurde verordening is op 19 januari 2003 in werking getreden.

In artikel 11 van de verordening is bepaald dat *de Commissie, onverminderd Verordening (EG) nr. 1049/2001⁴, elk jaar een verslag publiceert over de uitvoering van deze verordening en over de situatie in de Gemeenschap ten aanzien van de beveiliging van de luchtvaart, waarin conclusies getrokken worden uit de inspectieverslagen.*

Aangezien de Commissie begin 2004 begonnen is met de inspecties op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, is dit het verslag over het eerste jaar waarin alle elementen van Verordening (EG) nr. 2320/2002 zijn toegepast.

2. HET NIEUWE REGELGEVINGSKADER VOOR BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

2.1. De inhoud van Verordening (EG) nr. 2320/2002

De beveiligingsnormen worden verplicht gesteld en de specifieke taken van de lidstaten en de Commissie worden vastgelegd.

2.1.1. Verplichte bepalingen

In Verordening (EG) nr. 2320/2002, het eerste stuk communautaire wetgeving op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart, zijn diverse kwesties tegelijk behandeld.

In de eerste plaats zijn in deze verordening de voornaamste bepalingen en gemeenschappelijke normen vastgesteld voor de communautaire benadering van de beveiliging van de burgerluchtvaart. De verordening bevat met name een gedetailleerde

¹ De Europese Burgerluchtvaartconferentie omvat 41 Europese landen (waaronder alle EU-lidstaten en toetredingslanden) en stelt vrijwillige luchtvaartnormen op, waaronder ook beveiligingsnormen.

² COM (2001) 575 van 10.10.2001.

³ 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, PB L 355 van 30.12.2002, blz. 1.

⁴ Verordening (EG) nr. 1049/2001 heeft betrekking op de toegang van het publiek tot documenten en maakt het mogelijk de toegang tot gevoelige informatie te beperken. Het is duidelijk dat bepaalde informatie over de beveiliging van de luchtvaart gevoelig is.

bijlage waarin is vastgesteld welke technische eisen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart in de communautaire regels aan bod moeten komen. Deze bepalingen zijn sinds 19 januari 2003 van toepassing.

De verordening is volledig van toepassing op alle van de ongeveer 700 burgerluchthavens in de uitgebreide Europese Gemeenschap, met uitzondering van de allerkleinste. Kleine luchthavens zijn echter niet als categorie vrijgesteld van de toepassing van de procedures inzake beveiliging van de luchtvaart. Elke lidstaat mag beveiligingsniveaus vaststellen die verschillen van de niveaus in de communautaire wetgeving, maar alleen op basis van lokale risicobeoordelingen.

In de communautaire wetgeving zijn basisnormen vastgesteld, maar de lidstaten (of individuele luchthavens) mogen ook strengere normen invoeren. Aangezien niet alle luchthavens hetzelfde risico op terroristische aanslagen lopen, moeten luchthavens of luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid hebben om het beveiligingsniveau tijdelijk of permanent te verhogen als uit risicobeoordelingen blijkt dat dit noodzakelijk is.

Bij Verordening (EG) nr. 2320/2002 is bovendien een comité opgericht (op basis van de in Besluit 1999/468/EEG⁵ vastgelegde standaard-comitologieregels) dat het mogelijk maakt snel aanvullende, meer gedetailleerde geharmoniseerde technische eisen op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart vast te stellen, als en wanneer dit nodig mocht zijn.

2.1.2. Taken van de lidstaten en de Commissie

De EU-wetgeving inzake beveiliging van de burgerluchtvaart is in de eerste plaats tot de lidstaten gericht. De kaderverordening verplicht elke lidstaat tot het opstellen van een nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart teneinde te garanderen dat de gemeenschappelijke normen in de bijlage bij de verordening worden toegepast. Elke lidstaat moet ook een nationaal programma voor kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart ontwikkelen en toepassen teneinde de doeltreffendheid van zijn nationaal programma voor beveiliging van de burgerluchtvaart te garanderen. Dit is van essentieel belang om doeltreffend te kunnen controleren of Verordening (EG) nr. 2320/2002 correct wordt toegepast.

De verordening verleent de Commissie het recht om toezicht houden op de toepassing van de verordening door de lidstaten. Ze mag met name inspecties⁶ uitvoeren van de nationale administraties, alsook steekproefsgewijze inspecties van luchthavens om na te gaan of de communautaire regels inzake beveiliging van de luchtvaart worden nageleefd.

⁵ PB L 184 van 17.1.1999, blz. 23.

⁶ In het verleden is een precieze terminologie opgesteld om de controles op het gebied van beveiliging van de luchtvaart te definiëren. De termen "inspectie", "audit", "controle" en "test" hebben dan ook een zeer specifieke betekenis. Aangezien dit verslag bestemd is voor het algemeen publiek, dat wellicht niet vertrouwd is met deze technische terminologie en de nuances van deze verschillende termen, duidt het woord "inspectie" in dit verslag op alle types controles die door de bevoegde instanties worden uitgevoerd.

2.1.3. *Communautaire wetgevende werkzaamheden die tot en met juni 2005 zijn ondernomen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van Verordening (EG) nr. 2320/2002.*

Tot op heden heeft de Commissie in totaal zeven verordeningen opgesteld ter aanvulling van Verordening (EG) nr. 2320/2000.

Verordening (EG) nr. 622/2003 van de Commissie tot vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de **gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart**⁷ is op 19 april 2003 van kracht geworden. De in deze verordening vastgestelde meer gedetailleerde eisen inzake beveiliging van de luchtvaart vormen een aanvulling op de algemene eisen van de kaderverordening.

Verordening (EG) nr. 1217/2003 tot vaststelling van **gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart**⁸ is op 28 juli 2003 van kracht geworden.

Verordening (EG) nr. 1486/2003 van de Commissie tot vaststelling van **procedures voor de inspecties van de Commissie** op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart⁹ is op 12 september 2003 van kracht geworden.

In Verordening (EG) nr. 68/2004¹⁰, de eerste wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003, die op 5 februari 2004 van kracht is geworden, zijn meer gedetailleerde eisen inzake beveiliging van de luchtvaart vastgesteld, ter aanvulling op de algemene eisen van de kaderverordening, met name wat **verboden artikelen** betreft.

Verordening (EG) nr. 1138/2004 van de Commissie tot vaststelling van een gemeenschappelijke definitie van de meest kwetsbare sectoren van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens¹¹ is op 1 juli 2004 van kracht geworden. Bij deze verordening wordt geëist dat binnen vijf jaar, en in drie fasen, **alle luchthavenpersoneel** dat in contact komt met gecontroleerde passagiers en gecontroleerde bagage **zelf ook wordt gecontroleerd**. De eerste fase, voor personeelsleden in de terminals van de luchthaven, is meteen na de goedkeuring van de verordening van kracht geworden. De termijn van vijf jaar, wat erg ruim lijkt, weerspiegelt een verplichting die in Verordening (EG) nr. 2320/2002 is vastgesteld.

In Verordening (EG) 781/2005¹² van de Commissie, de tweede wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003, zijn meer gedetailleerde eisen inzake beveiliging van de luchtvaart vastgesteld, ter aanvulling van de algemene eisen van de kaderverordening, met name wat betreft **de prestatievereisten voor röntgenapparaten** die om veiligheidsredenen in EU-luchthavens worden gebruikt. Deze verordening is op 1 juli 2006 in werking getreden. De bedoeling van de Commissie is om in Verordening (EG) nr. 622/2003 prestatievereisten op te nemen voor alle belangrijke types van beveiligingsapparatuur die in EU-luchthavens wordt gebruikt. Deze prestatievereisten vormen de basisnorm voor alle beveiligingsapparatuur die in

⁷ PB L 89 van 5.4.2003, blz. 9.

⁸ PB L 169 van 8.7.2003, blz. 44.

⁹ PB L 213 van 23.8.2003, blz. 3.

¹⁰ PB L 10 van 16.1.2004, blz. 14.

¹¹ PB L 221 van 22.6.2004, blz. 6.

¹² PB L 131 van 25.5.2005, blz. 24.

de EU wordt gebruikt en verschaft de EU-inspecteurs een objectief instrument om te meten of de luchthavenbeveiligingsapparatuur adequaat functioneert.

Verordening (EG)nr. 857/2005¹³, de derde wijziging van Verordening (EG) nr. 622/2003, voegt meer gedetailleerde eisen voor luchtvaartbeveiliging toe, met name betreffende het **fouilleren van passagiers**.

In het geval van Verordening (EG) nr. 781/2005 en Verordening (EG) nr. 857/2005 zij erop gewezen dat ze gedeeltelijk het resultaat zijn van de inspecties die de Commissie heeft uitgevoerd in EU-luchthavens. Bij het uitvoeren van deze inspecties hebben de inspecteurs van de Commissie immers de aandacht gevestigd op tekortkomingen of zwakke punten in de bestaande wetgeving. Feedback van de inspecteurs van de Commissie en analyse van de inspectieresultaten door de Commissie zullen een belangrijk instrument vormen om te garanderen dat de EU-wetgeving inzake beveiliging van de luchtvaart zinvol is, terwijl de comitologieprocedure het geschikte forum is om dergelijke technische (en gevoelige) wijzigingen in detail te bespreken en snel goed te keuren.

In 2004 is ook een belangrijk niet-wetgevend initiatief genomen: de door de Commissie gefinancierde studie over de **financiering van de maatregelen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart**. Deze studie kan door het publiek worden geraadpleegd op de website van de Commissie: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. De Commissie is voornemens de resultaten van deze studie op te nemen in een ruimere mededeling over de financiering van de beveiliging van alle vervoerswijzen. De publicatie van deze mededeling is gepland voor de tweede helft van 2005.

3. LESSEN DIE KUNNEN WORDEN GETROKKEN UIT DE INSPECTIES DIE DE COMMISSIE IN 2004/2005 HEEFT UITGEVOERD

3.1. De inspecties

Tussen februari 2004 en juni 2005 heeft de Commissie 43 inspecties uitgevoerd (zie bijlage 1), waarvan 27 in 2004 en 16 tijdens de eerste helft van 2005. Op 30 juni 2005 waren 23 lidstaten al minstens een keer geïnspecteerd door de Commissie. Alle EU15-lidstaten zijn minstens een keer geïnspecteerd in 2004. Sinds december 2004 vinden ook inspecties plaats in de tien nieuwe lidstaten.

3.1.1. Inspecties van de nationale autoriteiten

De inspecties van de nationale autoriteiten die bevoegd zijn voor de beveiliging van de burgerluchtvaart hebben tot doel na te gaan of elke lidstaat voldoet aan alle communautaire verplichtingen van het nationale kwaliteitscontroleprogramma¹⁴, het nationale programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart¹⁵, de programma's voor de beveiliging van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen¹⁶ en het nationale opleidingsprogramma¹⁷.

¹³ PB L 143 van 7.6.2005, blz. 9.

¹⁴ Artikel 5, lid 2, en artikel 7, lid 1, van Verordening (EG) nr. 2320/2002 en Verordening (EG) nr. 1217/2003.

¹⁵ Artikel 5.1 van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

¹⁶ Artikel 5.4 van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

¹⁷ Artikel 5.5 van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Er wordt ook bijzondere aandacht besteed aan de controleactiviteiten die de lidstaten zelf uitoefenen in de luchthavens op hun grondgebied.

Eind juni 2005 waren 14 nationale autoriteiten geïnspecteerd. Uit deze inspecties kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- de nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart zijn formeel goedgekeurd door de lidstaten en in het algemeen beantwoordt hun inhoudt aan de communautaire eisen; bepaalde lidstaten werden evenwel verzocht zich volledig in overeenstemming te brengen met de communautaire eisen;
- de overgrote meerderheid van de lidstaten heeft een nationaal kwaliteitscontroleprogramma opgesteld. De inspecties van twee lidstaten die nog geen kwaliteitsprogramma hadden opgesteld, moesten echter worden uitgesteld; tegen deze lidstaten zijn inbreukprocedures ingeleid. Over het algemeen voldoet de inhoud van de kwaliteitscontroleprogramma's aan de communautaire eisen of is hij goed op weg om er volledig aan te voldoen. De uitvoeringsbevoegdheden zijn bijvoorbeeld in alle programma's toegekend aan de bevoegde autoriteiten; in een land werd geconstateerd dat deze bevoegdheden onvoldoende waren vastgesteld;
- de validering van de programma's voor luchthavenbeveiliging gebeurt op bevredigende wijze;
- de validering van de programma's voor de beveiliging van luchtvaartmaatschappijen gebeurt in de eerste plaats voor de maatschappijen die hun vergunning van de geïnspecteerde lidstaat hebben gekregen;
- de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van de nationale programma's voor beveiligingsopleiding zijn over het algemeen bevredigend, hoewel bepaalde details toch moeten worden aangepast;
- de filterinspecties van passagiers die afkomstig zijn uit derde landen en van hun bagage moet in bepaalde lidstaten worden verbeterd;
- de eisen met betrekking tot de gemeenschappelijke methode voor het uitvoeren van nationale controles (onaangekondigd of niet, aard van de controle, classificatie van de resultaten) worden in de meeste lidstaten betrekkelijk goed nageleefd. Wegens onvoldoende harmonisering is het voorlopig nog onmogelijk de resultaten van de nationale controleactiviteiten op Europees niveau te harmoniseren; daarom moet worden nagegaan of het nodig is deze eisen te versterken;
- het aantal en de aard van de door de bevoegde nationale autoriteiten uitgevoerde inspecties verschillen aanzienlijk van lidstaat tot lidstaat. Bepaalde nationale autoriteiten maken geen gebruik van de hen verleende bevoegdheid om tests of simulaties van wederrechtelijke daden uit te voeren om alzo de doeltreffendheid van de bestaande maatregelen te meten. Meestal vinden de controleactiviteiten niet regelmatig genoeg plaats om helemaal doeltreffend te zijn;
- in meer dan de helft van de geïnspecteerde lidstaten is het aantal nationale inspecteurs (voltijds of deeltijds) onvoldoende om de aan de bevoegde nationale autoriteit toevertrouwde taken goed te kunnen uitvoeren;

- de uitvoering van het rectificatieproces, d.w.z. de snelheid waarmee de vastgestelde tekortkomingen worden gecorrigeerd, varieert sterk; sommige lidstaten maken gebruik van financiële sancties, waar een sterke stimulans van uitgaat.

3.1.2. *Steekproefsgewijze inspecties van luchthavens*

Tussen februari 2004 en juni 2005 zijn in totaal 29 luchthavens in 22 lidstaten geïnspecteerd¹⁸. De luchthavens zijn gekozen op basis van objectieve (grootte en structuur van de luchthaven, verkeersniveau, aantal luchtvaartmaatschappijen die aanwezig zijn op de luchthaven, geografisch evenwicht) en willekeurige criteria:

- 11 luchthavens met een verkeersvolume van meer dan 10 miljoen passagiers per jaar, waaronder verscheidene van de grootste Europese luchthavens;
- 13 luchthavens met een verkeersvolume tussen 1 en 10 miljoen passagiers, waaronder 2 zuid-Europese luchthavens met sterk seizoensgeboden verkeer;
- 1 luchthaven met minder dan 1 miljoen passagiers;
- 1 kleine regionale luchthaven;
- 3 van de 10 grootste goederenluchthavens.

Gezien de dwingende normen waaraan de exploitanten zich moeten houden, is het beveiligingsniveau in de Europese Unie over het algemeen betrekkelijk hoog, maar niet uniform. De essentiële gemeenschappelijke eisen, zoals de eis om 100% van de passagiers, hun handbagage en hun ruimbagage aan filterinspecties te onderwerpen, worden meestal goed toegepast. Dit is al een aanzienlijke vooruitgang in vergelijking met de situatie vóór de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2320/2002. Uit de inspecties is echter gebleken dat er nog steeds verbeteringen nodig zijn en dat bepaalde eisen van Verordening (EG) nr 2320/2002 nog steeds niet worden nageleefd.

In verscheidene luchthavens werden steeds weer dezelfde tekortkomingen vastgesteld. Zo zat er teveel variatie in de controle van het personeel. Naar verwachting zal een verregaande harmonisering en verbetering van de beveiligingsnormen op dit gebied plaatsvinden wanneer op 1 januari 2006 de tweede fase van Verordening (EG) nr. 1138/2004 van kracht wordt, die voorziet in de controle van alle personeelsleden die een zone binnengaan waartoe gecontroleerde passagiers toegang hebben. Tests die tijdens de inspecties zijn uitgevoerd, hebben bovendien ook aan het licht gebracht dat bepaalde technische vereisten voor beveiligingsapparatuur onvoldoende geharmoniseerd zijn. Er wordt werk gemaakt van uitvoeringswetgeving om deze situatie te verbeteren. Op 24 mei 2005¹⁹ is al een eerste verordening goedgekeurd, waarin geharmoniseerde normen voor röntgenapparatuur zijn vastgesteld. Er zijn ook bepaalde tekortkomingen vastgesteld wat de controle op de toegang tot om veiligheidsredenen beperkt toegankelijke zones betreft. Om dit probleem op te lossen zijn snel rectificatieprocessen in werking gezet.

¹⁸ Waaronder 3 follow-upinspecties.

¹⁹ Verordening (EG) nr. 781/2005.

Ook de prestaties van de luchtvaartmaatschappijen zijn niet altijd homogeen: bepaalde maatschappijen leven de eisen beter na dan andere. Met name de verificatie en de bescherming van luchtvaartuigen moet worden verbeterd.

Op het gebied van de beveiliging van goederen zijn eveneens niet-conforme praktijken vastgesteld. Er is dan ook dringend behoefte aan een sterker geharmoniseerde communautaire benadering.

Ten slotte zijn de betrokken exploitanten van mening dat sommige bepalingen van de wetgeving niet duidelijk genoeg zijn.

Indien alle exploitanten - met name de luchthavenautoriteiten, luchtvaartmaatschappijen en vrachtvervoerders - interne kwaliteitscontrolemechanismen zouden gebruiken, zouden ze hun eigen prestaties op het vlak van beveiliging kunnen meten en kunnen nagaan in hoeverre ze aan de Europese normen voldoen.

Op aansporen van de Commissie moeten de lidstaten erop letten dat deze tekortkomingen zich niet of niet meer voordoen. Zoniet zal de Commissie, overeenkomstig de haar in het Verdrag toegekende rechten, actie ondernemen.

3.2. Rectificatieproces

De Commissie streeft natuurlijk naar onmiddellijke rectificatie van de vastgestelde tekortkomingen ten opzichte van de communautaire wetgeving. Zij heeft met voldoening vastgesteld dat de lidstaten de inspectieverslagen gunstig hebben ontvangen en de resultaten van deze verslagen slechts in een zeer beperkt aantal gevallen hebben betwist.

Het is nog te vroeg om al uitspraak te doen over de resultaten van het proces tot rectificatie van de tijdens de inspecties vastgestelde tekortkomingen ten opzichte van de wetgeving. Toch lijkt het erop dat de rectificaties tijdens de referentieperiode tegen een veel sneller tempo hebben plaatsgevonden, wat bevestigt dat de invoering van een communautaire inspectieregeling voor de beveiliging van de burgerluchtvaart bijzonder nuttig is.

4. ALGEMENE CONCLUSIES

Het inspectieproces en de ontwikkeling van uitvoeringswetgeving door de comitéprocedure hebben het mogelijk gemaakt het beleid en de praktijken op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart op elkaar af te stemmen. Dankzij deze benadering is het beveiligingsniveau zodanig versterkt dat Verordening (EG) nr. 2320/2002 aan herziening toe is.

4.1. Het beveiligingsniveau is versterkt

De waarde van de inspecties ligt vooral in het feit dat ze het mogelijk maken de tenuitvoerlegging van de wetgeving objectief te onderzoeken. In dit opzicht kan worden geconcludeerd dat, in het algemeen, Verordening (EG) nr. 2320/2002 en de aanverwante uitvoeringswetgeving ertoe bijdragen dat in de hele EU een bevredigend beveiligingsniveau wordt bereikt. Aangezien er geen gegevens zijn over het reële beveiligingsniveau vóór de inwerkingtreding van de communautaire wetgeving, kan moeilijk worden nagegaan hoeveel vooruitgang de bezochte lidstaten en luchthavens hebben geboekt. Hoewel tijdens de inspecties van luchthavens in de Gemeenschap aan het licht kwam dat de communautaire wetgeving op een aantal punten herhaaldelijk werd overtreden, kan toch worden

geconcludeerd dat de invoering van bindende communautaire wetgeving op het gebied van beveiliging van de luchtvaart ertoe heeft bijgedragen dat de Europese burgers nu merkelijk beter beschermd zijn tegen wederrechtelijke daden tegen de burgerluchtvaart.

Gezien het bestaande rechtskader, met bevoegdheden om passende handhavingsregels uit te vaardigen en juridische eisen die strenger zijn dan de in bijlage 17 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart vastgestelde verplichtingen en aanbevelingen, kan worden geconcludeerd dat de kwaliteit van de luchtvaartbeveiliging in de EU de norm zet voor de rest van de wereld.

De Commissie is voornemens haar nieuwe bevoegdheid op inspectiegebied te blijven uitoefenen. Daarbij moet vooral aandacht worden besteed aan de prestaties van de nationale autoriteiten inzake regelmatige follow-up van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en inzake snelle rectificatie van tekortkomingen die tijdens nationale audits zijn vastgesteld. Ook de steekproef van geïnspecteerde luchthavens moet worden uitgebreid: alle lidstaten moeten worden geïnspecteerd volgens een aangepaste frequentie, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de lidstaten met een groot aanbod aan luchtvervoer, die met een nog jong beveiligingsbeleid en de lidstaten waar tekortkomingen zijn geconstateerd.

4.2. Behoefte aan ontwikkeling van Verordening (EG) nr. 2320/2002

In het algemeen kan de bescherming van de Europese burgers nog worden verbeterd door de kaderverordening (EG) nr. 2320/2002 en een aantal uitvoeringsregels verder te ontwikkelen, zonder de gerechtvaardigde belangen die de exploitanten stellen in een vereenvoudiging van de beveiligingsprocedures in Europese luchthavens in het gedrang te brengen. De verbeteringen moeten er met name toe bijdragen dat het systeem in zijn geheel beter presteert.

Deze verbeteringen, die als een van de belangrijkste resultaten van de inspectieactiviteiten van de Commissie naar voren zijn geschoven, moeten tot stand worden gebracht door een herziening van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

Deze herziening is noodzakelijk om tegemoet te kunnen komen aan verschillende behoeften inzake de vereenvoudiging van de procedures voor de aanpassing aan specifieke kenmerken, inzake de technische harmonisering, de verduidelijking van bepalingen, de verbetering van het beveiligingsniveau en ten slotte de identificatie van mechanismen voor samenwerking met derde landen.

Bijlage 1. Overzicht per lidstaat van de door de Commissie uitgevoerde inspecties
(op 30 juni 2005)

Lidstaat	Aantal inspecties
België	2
Tsjechië	1
Denemarken	2
Duitsland	3
Estland	-
Griekenland	3
Spanje	3
Frankrijk	3
Ierland	2
Italië	2
Cyprus	1
Letland	1
Litouwen	1
Luxemburg	2
Hongarije	1
Malta	1
Nederland	2
Oostenrijk	3
Polen	1
Portugal	2
Slovenië	1
Slowakije	-
Finland	2
Zweden	2
Verenigd Koninkrijk	2
TOTAAL:	43