



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 22.09.2005
KOM(2005) 428 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

***OM DEN FÖRSTA RAPPORTEN OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING
2320/2002 OM LUFTFARTSSKYDDET INOM DEN CIVILA LUFTFARTEN***

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

OM DEN FÖRSTA RAPPORTEN OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING 2320/2002 OM LUFTFARTSSKYDDET INOM DEN CIVILA LUFTFARTEN

(Text av betydelse för EES)

SAMMANFATTNING

1. Denna rapport svarar mot kravet på en årlig kommissionsrapport om genomförandet av de gemensamma skyddsreglerna för den civila luftfarten och om läget när det gäller luftfartsskyddet i gemenskapen. Rapporten innehåller de slutsatser som dragits utifrån de inspektioner som utförts av kommissionen.
2. Förordning 2320/2002 trädde i kraft den 19 januari 2003. Medlemsstaterna hade ålagts att anta nationella program för kvalitetskontroll före den 19 juli 2003.
3. Kommissionens inspektioner inleddes i februari 2004 och 43 inspektioner har utförts sedan dess (den 30 juni 2005).
4. På grundval av detta kan det i rapporten konstateras att säkerheten på Europeiska unionens flygplatser väsentligt har stärkts i och med genomförandet av gemenskapens lagstiftning. Det samlade resultatet av genomförandet av europeiska säkerhetsstandarder och en rad åtgärder för kvalitetskontroll, inklusive kommissionens inspektioner, har gjort det möjligt att harmonisera och mångfaldiga medlemsstaternas egna ansträngningar efter den 11 september 2001.
5. Kommissionens inspektioner vid nationella förvaltningar och flygplatser har visat sig vara mycket effektiva när det gäller att kontrollera att gemenskapens lagstiftning tillämpas på rätt sätt och att uppmuntra såväl medlemsstaterna som operatörerna inom lufttransporter att vidta åtgärder i denna riktning. I rapporten konstateras att de grundläggande kraven tillämpas på rätt sätt, men det krävs trots allt förbättringar. Kommissionen måste fortsätta att stimulera medlemsstaterna och operatörerna inom lufttransporter i detta avseende.
6. I rapporten betonas slutligen att det skulle vara önskvärt med förbättringar av den rättsliga ramen. Därför åtföljs den här rapporten av ett förslag till ändring av förordning 2320/2002.

1. INLEDNING

Efter de tragiska händelserna den 11 september 2001 höll Europeiska rådet (transporter) ett brådskande sammanträde den 14 september 2001. Kommissionen och medlemsstaternas transportministrar ansåg att det bland annat var nödvändigt med ett fullständigt genomförande av de grundläggande åtgärder för luftfartssäkerhet som sedan 1989 har lagts fram som rekommendationer av den europeiska konferensen för civil luftfart, ECAC (European Civil Aviation Conference)¹. På grundval av denna slutsats om politisk linje antog kommissionen den 10 oktober 2001 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten². Förslaget antogs slutgiltigt den 16 december 2002 genom medbeslutandeförfarande³. Den nya förordningen trädde i kraft den 19 januari 2003.

I artikel 11 i den förordningen föreskrivs att *om inte annat följer av förordning (EG) nr 1049/2001⁴ skall kommissionen på grundval av inspektionsrapporterna varje år offentliggöra en rapport om genomförandet av denna förordning och om läget när det gäller luftfartssäkerheten i gemenskapen.*

Eftersom kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd inom civil luftfart inleddes i början av 2004 rör den här rapporten det första året för genomförandet av alla delar av förordning (EG) nr 2320/2002.

2. DEN NYA RÄTTSLIGA RAMEN FÖR LUFTFARTSSKYDD INOM CIVIL LUFTFART

2.1. Innehållet i förordning 2320/2002

Säkerhetsstandarderna blir obligatoriska och medlemsstaternas och kommissionens respektive befogenheter definieras.

2.1.1. Obligatoriska bestämmelser

Eftersom det var den första gemenskapslagstiftningen på området luftfartsskydd inom civil luftfart sökte förordning (EG) nr 2320/2002 ta upp flera olika frågor samtidigt.

I förordningen identifieras de gemensamma grundläggande bestämmelserna och standarderna som styr gemenskapens strategi för säkerhet inom den civila luftfarten. Det ingår framför allt en detaljerad bilaga innehållande de tekniska säkerhetskrav för flygtrafiken som skall omfattas av gemenskapens bestämmelser. Dessa bestämmelser trädde i kraft den 19 januari 2003.

Lagstiftningen gäller i sin helhet alla utom de allra minsta av de omkring 700 flygplatser med civil luftfart som finns i Europeiska gemenskapen efter utvidgningen. Små flygplatser

¹ ECAC består av 41 europeiska stater (inklusive alla EU-medlemsstater och anslutningsländer) och fastställer frivilliga standarder, inklusive säkerhetsstandarder, för luftfarten.

² KOM(2001) 575 av den 10 oktober 2001.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. EGT L 355, 31.12.2002, s. 1.

⁴ Förordning 1049/2001 rör allmänhetens tillgång till dokument och möjliggör begränsat tillträde till känslig information. Viss information inom luftfartsskyddet är onekligen känslig.

omfattas dock inte av ett generellt undantag från att tillämpa förfaranden för luftfartssäkerhet. Det är snarare så att varje medlemsstat får anta andra säkerhetsnivåer än de som fastställs i gemenskapslagstiftningen, men endast på grundval av lokala riskbedömningar.

I gemenskapslagstiftningen fastställs de grundläggande standarderna, men medlemsstaterna (eller enskilda flygplatser) har rätt att fastställa strängare normer. Eftersom risken att utsättas för terroristattacker varierar måste enskilda flygplatser eller flygbolag alltid ha möjlighet att skärpa säkerheten, så snart en objektiv riskbedömning visar att sådana åtgärder är nödvändiga. Åtgärderna kan vidtas antingen tillfälligt eller permanent.

Genom förordning 2320/2002 inrättas en kommitté (enligt de standardbestämmelser för kommittéförfaranden som föreskrivs i rådets beslut 1999/468/EEG⁵) som möjliggör ett snabbare utarbetande av kompletterande och mer detaljerade harmoniserade tekniska krav på området luftfartsskydd när det finns behov av detta.

2.1.2. Medlemsstaternas respektive kommissionens befogenheter

EG:s lagstiftning om luftfartsskydd inom civil luftfart riktar sig framför allt till medlemsstaterna. Enligt ramförordningen är de alla skyldiga att ha ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart i syfte att säkerställa att de gemensamma standarder som fastställs i bilagan till den förordningen tillämpas. Varje medlemsstat är också skyldig att utarbeta och genomföra ett nationellt program för kvalitetskontroll av säkerheten inom civil luftfart, i avsikt att garantera att det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart är effektivt. Detta är ett centralt villkor för effektiv kontroll av att förordning 2320/2002 tillämpas på rätt sätt.

Kommissionen ges genom förordningen rätt att övervaka medlemsstaterna tillämpning av den, särskilt att göra inspektioner⁶ vid nationella förvaltningar och vid ett lämpligt urval flygplatser, så att det kan säkerställas att gemenskapens regler om luftfartsskydd efterlevs.

2.1.3. Gemenskapens lagstiftningsarbete fram till juni 2005 när det gäller genomförandet av förordning 2320/2002

Hittills har sammanlagt sju kommissionsförordningar antagits som komplement till förordning 2320/2002.

Kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 om åtgärder för att genomföra **gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd**⁷ trädde i kraft den 19 april 2003. Genom denna förordning tillkommer närmare säkerhetskrav som komplement till de allmänna krav som fastställs i ramförordningen.

⁵ EGT L 184, 17.1.1999, s. 23.

⁶ Med tiden har en mycket exakt terminologi för kontroller utvecklats på området luftfartssäkerhet och termerna "inspektion", "granskning", "kontroll" och "test" har fått en mycket specifik betydelse. Eftersom rapporten är till för en allmän läsekrets som inte alltid är så hemmastadd i den tekniska terminologin och nyanserna bakom dessa särskilda ord, kommer termen "inspektion" att användas genom hela rapporten och får stå för alla olika typer av kontroller som görs av lämpliga myndigheter.

⁷ EGT L 89, 5.4.2003, s. 9.

Kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 om fastställande av **gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart**⁸ trädde i kraft den 28 juli 2003.

Kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 om fastställande av **förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten**⁹ trädde i kraft den 12 september 2003.

Kommissionens förordning (EG) nr 68/2004¹⁰ som trädde i kraft den 5 februari 2004, var den första ändringen av förordning 622/2003 och den tillför utförligare luftfartssäkerhetskrav och kompletterar de allmänna krav som fastställs i ramförordningen, särskilt när det gäller **förbjudna föremål**.

Kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser¹¹ trädde i kraft den 1 juli 2004. Enligt den förordningen skall det inom fem år och i tre faser ha införts åtgärder så **att all flygplatspersonal** som kommer i kontakt med passagerare och bagage som genomgått säkerhetskontroll **också skall ha säkerhetskontrollerats**. Den första fasen, för personal i terminalbyggnader, trädde i kraft samtidigt som förordningen. Femårsfristen, som kanske verkar generös, är resultatet av en skyldighet som föreskrivs i förordning 2320/2002.

Kommissionens förordning (EG) nr 781/2005¹² var den andra ändringen av förordning 622/2003 och den tillför utförligare säkerhetskrav för luftfarten genom att komplettera de allmänna säkerhetskrav som föreskrivs i ramförordningen, särskilt när det gäller **prestandan för viss röntgenutrustning** som används i säkerhetssyfte vid EU:s flygplatser. Förordningen träder i kraft den 1 juli 2006. Kommissionen avser att låta prestandanormerna enligt förordning 622/2003 gälla för all grundläggande säkerhetsutrustning som används vid EU:s flygplatser. Dessa prestandanormer kommer att garantera att all utrustning av denna typ som används inom EU når upp till en viss grundläggande nivå och kommer också att ge EU-inspektörerna objektiva parametrar för att bedöma om säkerhetsutrustningen på en flygplats är tillräckligt effektiv.

Kommissionens förordning (EG) nr 857/2005¹³ var den tredje ändringen av förordning 622/2003 och tillför närmare luftfartssäkerhetskrav när det gäller **manuell genomsökning av passagerare**.

När det gäller förordningarna 781/2005 och 857/2005 skall det noteras att de delvis härrör från resultaten av kommissionens inspektioner av EU:s flygplatser, där kommissionens inspektörer betonat brister eller svagheter i befintlig lagstiftning. Här kommer återkopplingen från kommissionens inspektörer och kommissionens analys av inspektionsresultaten att spela en betydande roll när det gäller att se till att EU:s lagstiftning om luftfartssäkerhet är meningsfull, samtidigt som kommittéförfarandet är rätt forum för att denna typ av tekniska (och säkerhets känsliga) ändringar skall kunna diskuteras och antas snabbt.

⁸ EGT L 169, 8.7.2003, s 44.

⁹ EGT L 213, 23.8.2003, s. 3.

¹⁰ EGT L 10, 16.1.2004, s. 14.

¹¹ EGT L 221, 22.6.2004, s. 6.

¹² EGT L 131, 25.5.2005, s. 24.

¹³ EGT L 143, 7.6.2005, s. 9.

Ett viktigt initiativ som inte rör lagstiftningen var en utredning om **finansieringen av säkerhetsåtgärder för luftfarten** som avslutades 2004 och finansierades av kommissionen. Utredningen finns tillgänglig för allmänheten på kommissionens webbplats http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Kommissionen har för avsikt att använda resultaten av ovannämnda utredning i ett bredare meddelande som tar upp frågan om finansieringen av säkerheten för alla transportmedel. Det är tänkt att detta meddelande skall offentliggöras under andra halvåret 2005.

3. LÄRDOMAR FRÅN KOMMISSIONENS INSPEKTIONER UNDER 2004/2005

3.1. Inspektionerna

Kommissionens inspektionsprogram har möjliggjort 43 inspektioner mellan februari 2004 och juni 2005 (jfr bilaga 1), varav 27 under 2004 och 16 under första halvåret 2005. Den 30 juni 2005 hade 23 medlemsstater redan inspekterats minst en gång av kommissionen. Alla medlemsstater i EU 15 hade redan 2004 inspekterats minst en gång. Inspektionerna omfattar sedan december 2004 också de tio nya medlemsstaterna.

3.1.1. De nationella myndigheternas inspektioner

De inspektioner som utförs av nationella myndigheter med ansvar för säkerheten inom den civila luftfarten tjänar till att kontrollera att alla medlemsstater tillämpar eller genomdriver tillämpning av alla de skyldigheter gentemot gemenskapen som föreskrivs i det nationella programmet för kvalitetskontroll¹⁴, det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart¹⁵, säkerhetsprogrammen för flygplatser och flygföretag¹⁶ och det nationella utbildningsprogrammet¹⁷. Särskild uppmärksamhet har också ägnats den inspektionsverksamhet som medlemsstaterna själva bedriver på flygplatser på deras eget territorium.

I slutet av juni 2005 hade 14 nationella myndigheter inspekterats. Följande huvudslutsatser har kunnat dras av dessa inspektioner:

- De nationella säkerhetsprogrammen för civil luftfart har antagits formellt av medlemsstaterna och deras innehåll överensstämmer generellt med gemenskapens krav. Vissa medlemsstater har emellertid uppmanats att se till att deras program fullt ut överensstämmer med gemenskapens krav.
- De nationella programmen för kvalitetskontroll har antagits i de allra flesta länder. Inspektionerna i två medlemsstater som ännu inte antagit kvalitetsprogrammet tvingades uppskjutas. Överträdelseförfaranden har inletts mot dessa stater. Programmens innehåll överensstämmer i allmänhet med gemenskapskraven och är på god väg till full överensstämmelse. De lämpliga genomförandebefogenheterna har t.ex. i samtliga fall delegerats till den behöriga myndigheten. I ett enda land ansågs dessa befogenheter vara otillräckligt fastställda.

¹⁴ Artiklarna 5.2 och 7.1 i förordning 2320/2002 och förordning 1217/2003.

¹⁵ Artikel 5.1 i förordning 2320/2002.

¹⁶ Artikel 5.4 i förordning 2320/2002.

¹⁷ Artikel 5.5 i förordning 2320/2002.

- Godkännandet av flygplatsernas säkerhetsprogram fungerar tillfredsställande.
- Godkännandet av lufttrafikföretagens säkerhetsprogram har framför allt inletts för de företag vars licens utfärdats av den inspekterade staten.
- Utarbetandet och genomförandet av nationella utbildningsprogram för luftfartssäkerhet är över lag tillfredsställande, även om vissa detaljer har krävt justeringar.
- Säkerhetskontrollen av transiterande passagerare från tredjeländer och deras bagage måste förbättras i vissa länder.
- Kraven rörande en gemensam metod för nationella kontroller (oanmälda eller ej, typ av kontroll, klassificering av resultat) tillämpas relativt väl i de allra flesta medlemsstater. Eftersom harmoniseringen inte är tillräcklig på detta område är det än så länge omöjligt att på europeisk nivå göra en jämförelse av de nationella kontrollresultaten. Det bör därför undersökas om kraven behöver skärpas.
- Antalet och typen av inspektioner som utförts av de behöriga nationella myndigheterna varierar betydligt från en medlemsstat till en annan. Vissa nationella myndigheter använder inte sin behörighet att köra tester eller simuleringar av olagliga handlingar för att mäta de befintliga åtgärdernas effektivitet. Oftast är kontrollerna inte tillräckligt regelbundna för att de skall vara fullt effektiva.
- I mer än hälften av de inspekterade medlemsstaterna har antalet nationella inspektörer (på hel- eller deltid) bedömts som otillräckligt för att de uppdrag som anförtrots den behöriga nationella myndigheten skall kunna utföras tillfredsställande.
- Korrigeringsförfarandets prestanda, dvs. hur snabbt konstaterade brister korrigeras, varierar. Ibland tillämpas ekonomiska påföljder i vissa medlemsstater, vilket ger goda resultat.

3.1.2. *Inspektion av ett lämpligt urval flygplatser*

Mellan februari 2004 och juni 2005 utfördes sammanlagt 29 flygplatsinspektioner i 22 medlemsstater¹⁸. Urvalet gjordes på objektiva (flygplatsens storlek och struktur, trafikfrekvensen, antalet flygbolag som är verksamma på flygplatsen, geografisk jämvikt) och slumpmässiga grunder. Det omfattar bland annat följande:

- 11 inspektioner av flygplatser med en trafik som överstiger 10 miljoner passagerare per år, där flera av de största flygplatserna i Europa ingår.
- 13 inspektioner av flygplatser med en trafik mellan 1 och 10 miljoner passagerare, varav 2 flygplatser med mycket kraftig säsongsbunden trafik i Sydeuropa.
- 1 inspektion av en flygplats med mindre än 1 miljon passagerare.
- 1 inspektion av en liten regional flygplats.
- 3 inspektioner av de 10 största flygplatserna med dominerande fraktrafik.

¹⁸ varav tre uppföljningsinspektioner

När det gäller de obligatoriska standarder som åligger operatörerna är säkerhetsnivån i Europeiska unionen över lag relativt hög, utan att därför alltid vara enhetlig. De grundläggande gemensamma kraven, såsom till exempel kravet på säkerhetskontroll av 100 % av passagerarna och deras handbagage och lastrumsbagage, tillämpas i allmänhet väl. Detta innebär väsentliga framsteg jämfört med situationen före ikraftträdandet av förordning 2320/2002. Inspektionerna har dock visat att det krävs ytterligare förbättringar och att vissa krav enligt förordning 2320/2002 fortfarande inte är uppfyllda.

Vissa oförenligheter har konstaterats upprepade gånger på flera flygplatser. Stora skillnader har t.ex. konstaterats när det gäller omfattningen av de säkerhetskontroller som personalen genomgår. Betydande harmonisering och förbättring av säkerhetsstandarderna på detta område kan förväntas när den andra fas som föreskrivs i förordning 1138/2004 träder i kraft den 1 januari 2006, då all personal som inträder i ett område till vilket endast säkerhetskontrollerade passagerare har tillträde kommer att genomgå säkerhetskontroll. Dessutom har det vid inspektionstester upptäckts att det saknas harmonisering när det gäller viss teknisk utrustning. Genomförandet av lagstiftning för att förbättra denna situation pågår och den första förordningen med harmoniserade standarder för röntgenutrustning antogs den 24 maj 2005¹⁹. Slutligen har det konstaterats viss oförenlighet när det gäller tillträdeskontroll för behörighetsområden. Korrigeringsförfaranden har inletts för att snabbt åtgärda detta problem.

Lufttrafikföretagens prestanda är inte alltid likvärdig, och vissa företag iakttar kraven bättre än andra. Det är särskilt kontrollen och skyddet av luftfartygen som bör förbättras.

Vissa oförenliga rutiner har också konstaterats när det gäller säkerheten vid frakt och en gemensam och mer harmoniserad strategi förefaller ytterst nödvändig.

Slutligen är det vissa bestämmelser i lagstiftningen som ibland uppfattas som inte tillräckligt tydliga av de berörda operatörerna.

Om det fanns interna mekanismer för kvalitetskontroll hos alla lufttrafikoperatörer – särskilt flygplatsmyndigheter, lufttrafikföretag och fraktansvariga – skulle dessa operatörer ha möjlighet att mäta sin egen effektivitet när det gäller säkerheten och i vilken grad de uppfyller EU:s standarder.

Medlemsstaterna, som upplysts av kommissionen om detta förhållande, måste alltså vinnlägga sig om att se till att dessa oförenligheter inte uppstår eller inte längre förekommer. I annat fall måste kommissionen utnyttja sin rätt att vidta åtgärder i enlighet med fördraget.

3.2. Korrigeringsprocess

Korrigeringsprocessen av oförenligheter i förhållande till gemenskapslagstiftningen är naturligtvis det mål som kommissionen i första hand eftersträvar. Kommissionen har kunnat glädja sig åt medlemsstaternas välvilliga inställning till inspektionsrapporterna, och invändningarna mot resultaten har varit marginella.

Det är ännu för tidigt att uttala sig om huruvida processen för korrigeringsprocessen av oförenligheter som påträffats under inspektionerna varit effektiv. Det förefaller dock som om korrigeringsstakten ute på fältet ökat betydligt under referensperioden, vilket visar att

¹⁹ Förordning (EG) nr 781/2005.

genomförandet av en gemenskapsordning för inspektion av säkerheten inom den civila luftfarten är ytterst nödvändig.

4. ALLMÄNNA SLUTSATSER

Inspektionsprocessen har tillsammans med utarbetandet av en genomförandelagstiftning genom kommittéförfarande gjort det möjligt att se till att strategierna och den praktiska tillämpningen inom den civila luftfarten faktiskt överensstämmer. Detta angreppssätt har gjort det möjligt att se till att säkerhetsnivån höjts väsentligt och det är i dag önskvärt att se över förordning 2320/2002.

4.1. Höjd säkerhetsnivå

Inspektionerna har varit särskilt värdefulla eftersom de gjort det möjligt att objektivt granska genomförandet av lagstiftningen. Man kan i detta avseende dra slutsatsen att förordning 2320/2002 tillsammans med all anknuten genomförandelagstiftning bidrar till att garantera en tillfredsställande säkerhetsnivå i hela EU. Eftersom det saknas uppgifter om den faktiska säkerhetsnivån innan gemenskapslagstiftningen trädde i kraft är det naturligtvis svårt att mäta vidden av framstegen i varje enskild medlemsstat och på de besökta flygplatserna. Trots att det vid gemenskapens flygplatsinspektioner upprepade gånger konstaterats oförenligheter på ett antal områden går det att dra slutsatsen att införandet av bindande gemenskapslagstiftning på området luftfartssäkerhet har bidragit till att väsentligt förbättra skyddet av Europas medborgare mot olagliga handlingar mot den civila luftfarten.

Det nuvarande rättsystemet med dess möjligheter att garantera lämpliga tillsynsbestämmelser och dess rättsliga krav som är betydligt strängare än skyldigheterna och rekommendationerna enligt bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart, gör det möjligt att dra slutsatsen att kvaliteten på luftfartssäkerheten inom EU blivit normgivande på världsnivå.

Kommissionen har för avsikt att fortsätta att utöva sin nya behörighet när det gäller inspektioner. De nationella myndigheternas effektivitet i fråga om regelbunden övervakning av flygplatser och lufttrafikföretag samt när det gäller snabb korrigering av brister som konstaterats vid nationella kontroller bör ägnas särskild uppmärksamhet. Urvalet inspekterade flygplatser bör också utökas: alla medlemsstater bör inspekteras med en frekvens som är anpassad till behovet. Viss prioritet bör ges åt flygplatser där utbudet av lufttransporter är stort, eller där säkerhetspolitiken nyligen införts eller där det konstaterats brister.

4.2. Behovet av att utveckla förordning 2320/2002

Rent allmänt finns det fortfarande utrymme för att ytterligare förbättra skyddet av Europas medborgare utan att operatörernas intressen skadas. Detta kan ske genom en förenkling av säkerhetsförfarandena vid Europas flygplatser, vilket i sin tur kan ske genom en utveckling av ramförordning (EG) nr 2320/2002 och genom utarbetandet av en rad genomförandebestämmelser. Dessa förbättringar borde framför allt bidra till större effektivitet för systemet som helhet.

Dessa förbättringar, som har framhållits som en del av kommissionens inspektionsverksamhet, bör äga rum inom ramen för en översyn av förordning 2320/2002.

En sådan översyn har blivit nödvändig för att uppfylla alla olika behov i samband med en förenkling av förfarandena för anpassning av existerande specifikationer, teknisk

harmonisering, förtydligande av vissa bestämmelser, förbättring av säkerhetsnivån och slutligen för utarbetandet av metoder för samarbete med tredjeländer.

Bilaga 1. Översikt över kommissionens inspektioner per medlemsstat
(situationen den 30 juni 2005)

MS	Antal inspektioner
Belgien	2
Tjeckien	1
Danmark	2
Tyskland	3
Estland	-
Grekland	3
Spanien	3
Frankrike	3
Irland	2
Italien	2
Cypern	1
Lettland	1
Litauen	1
Luxemburg	2
Ungern	1
Malta	1
Nederländerna	2
Österrike	3
Polen	1
Portugal	2
Slovenien	1
Slovakien	-
Finland	2
Sverige	2
Förenade kungariket	2
TOTALT	43