



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 22.09.2005
KOM(2005) 428 končno

POROČILO KOMISIJE

***O PRVEM POROČILU O IZVAJANJU UREDBE 2320/2002 O VARNOSTI CIVILNEGA
LETALSTVA***

POROČILO KOMISIJE

O PRVEM POROČILU O IZVAJANJU UREDBE 2320/2002 O VARNOSTI CIVILNEGA LETALSTVA

(Besedilo velja za EGP)

POVZETEK

1. To poročilo izpolnjuje zahteve po letnem poročilu Komisije o izvajanju skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva in o razmerah v Skupnosti glede zračne varnosti, ki povzema sklepe inšpekcijskih pregledov Komisije.
2. Uredba 2320/2002 je začela veljati 19. januarja 2003 in države članice so morale sprejeti svoje nacionalne programe za obvladovanje kakovosti do 19. julija 2003.
3. Inšpekcijski pregledi Komisije so se začeli februarja 2004 in od takrat je bilo izvedenih 43 pregledov (do 30. junija 2005).
4. Na podlagi tega poročila ugotavlja, da se je z izvajanjem predpisov Skupnosti raven varnosti na letališčih v Evropski uniji znatno okrepila. Kombiniran učinek izvajanja evropskih varnostnih standardov in raznih ukrepov obvladovanja kakovosti, vključno z inšpekcijskimi pregledi Komisije, je omogočil uskladitev in podvojitev prizadevanj držav članic po 11. septembru 2001.
5. Inšpekcijski pregledi, ki jih je Komisija opravila pri nacionalnih upravah in na letališčih, predstavljajo zelo učinkovito sredstvo za preverjanje pravilne uporabe predpisov Skupnosti ter spodbujajo tako države članice kot letalske prevoznike k sprejetju ukrepov s tem v zvezi. Poročilo opozarja, da so, čeprav se osnovne zahteve pravilno izvajajo, izboljšave še vedno potrebne. Komisija mora še naprej spodbujati države članice in letalske prevoznike, da sprejmejo potrebne ukrepe.
6. Poročilo na koncu tudi poudarja, da je tudi zakonodajni okvir treba izboljšati. Zato temu poročilu sledi predlog za spremembo Uredbe 2320/2002.

1. UVOD

Po tragičnih dogodkih 11. septembra 2001 je 14. septembra 2001 potekal izredni sestanek Sveta za promet EU. Komisija in ministri za promet iz držav članic so med drugim sklenili v celoti izvesti bistvene ukrepe glede varnosti letalstva, ki so se od leta 1989 razvijali kot priporočila Evropske konference civilnega letalstva (ECAC)¹. Na podlagi sklepov te politike je 10. oktobra 2001 Komisija sprejela zakonodajni predlog za okvirno Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva². Ta predlog je bil s postopkom soodločanja končno sprejet 16. decembra 2002³. Začel je veljati 19. januarja 2003.

Člen 11 Uredbe določa, da *Ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1049/2001*⁴ *Komisija na podlagi ugotovitev iz poročil o inšpekcijskih pregledih vsako leto objavi poročilo o izvajanju te uredbe in o razmerah v Skupnosti v zvezi z varnostjo letalstva.*

Glede na to, da so se inšpekcijski pregledi Komisije na področju varnosti civilnega letalstva začeli v začetku leta 2004, je to poročilo o prvem letu izvajanja vseh elementov iz Uredbe (ES) 2320/2002.

2. NOV ZAKONODAJNI OKVIR ZA VARNOST CIVILNEGA LETALSTVA

2.1. Vsebina Uredbe 2320/2002

Varnostni standardi postajajo obvezni in posebne naloge so določene za države članice in Komisijo.

2.1.1. Obvezne določbe

Ker je Uredba (ES) 2320/2002 prvi zakonodajni dokument Skupnosti na področju varnosti civilnega letalstva, so v njej hkrati obravnavana različna vprašanja.

Najprej so v Uredbi opredeljene glavne določbe in skupni standardi, ki urejajo pristop Skupnosti glede varnosti civilnega letalstva. Posebna podrobna priloga je namenjena opredelitvi tehničnih zahtev za letalsko varnost, ki morajo biti zajete v predpisih Skupnosti. Te določbe so se začele uporabljati 19. januarja 2003.

Ta zakonodaja se v celoti uporablja za vsa, razen za najmanjša, od približno 700 letališč civilnega letalstva znotraj razširjene Evropske skupnosti. Mala letališča niso popolnoma izvzeta iz uporabe postopkov za varnost letalstva. Vsaka država članica lahko sprejme stopnje varnosti, ki se razlikujejo od tistih iz zakonodaje Skupnosti, vendar samo na podlagi ocen krajevnega tveganja.

¹ Evropska konferenca civilnega letalstva vključuje 41 evropskih držav (vse države članice EU in pristopne države) in v letalstvu določa prostovoljne standarde, kar zajema tudi varnostne standarde.

² COM (2001) 575 z dne 10.10.2001.

³ (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva. UL L 355 30.12.2002, str. 1.

⁴ Uredba 1049/2001 se nanaša na javni dostop do dokumentov in omejuje dostop do občutljivih informacij. Nekatere informacije o letalski varnosti so seveda občutljive narave.

Medtem ko zakonodaja Skupnosti določa skupne osnovne standarde, tudi dovoljuje državam članicam (ali posameznim letališčem) določitev višjih standardov. Glede na spremenljivo raven tveganja terorističnega napada morajo imeti določena letališča ali letalski prevozniki vedno možnost za začasno ali stalno povečanje varnosti, kadar koli objektivne ocene tveganja predvidevajo, da je to potrebno.

Poleg tega je Uredba 2320/2002 ustvarila odbor (ob uporabi standardnih pravil komitologije iz Sklepa Sveta 1999/468/EGS⁵), ki omogoča hiter razvoj dodatnih, bolj podrobnih in usklajenih tehničnih zahtev na področju varnosti civilnega letalstva, kadar in če nastanejo potrebe po njih.

2.1.2. Pristojnosti držav članic in Komisije

Zakonodaja ES o varnosti civilnega letalstva je naslovljena predvsem na države članice. Okvirna Uredba vsako od njih obvezuje k nacionalnemu programu varnosti civilnega letalstva zaradi zagotovitve uporabe skupnih standardov iz priloge k Uredbi. Vsaka država članica mora tudi zagotoviti razvoj in izvedbo nacionalnega programa za obvladovanje kakovosti na področju varnosti civilnega letalstva, zato da zagotovi učinkovitost svojega nacionalnega programa varnosti civilnega letalstva. To je ključna zahteva za učinkovit nadzor nad pravilno uporabo Uredbe 2320/2002.

Uredba pooblašča Komisijo za spremljanje uporabe Uredbe v državah članicah ter zlasti za izvajanje inšpekcijskih pregledov⁶ nacionalnih uprav in pregledov primerne vzorca letališč za zagotovitev, da so pravila Skupnosti glede varnosti letalstva izpolnjena.

2.1.3. Zakonodajno delo Skupnosti glede izvedbe Uredbe 2320/2002 do junija 2005.

Skupno je bilo do tega datuma za dopolnitev Uredbe 2320/2002 sprejetih sedem Uredb Komisije.

Uredba Komisije (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje **skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva**⁷ je začela veljati 19. aprila 2003. Ta uredba dodaja bolj podrobne zahteve glede varnosti letalstva za dopolnitev splošnih zahtev iz okvirne Uredbe.

Uredba Komisija (ES) št. 1217/2003 o določitvi **skupnih zahtev za nacionalne programe obvladovanja kakovosti na področju varnosti civilnega letalstva**⁸ je začela veljati 28. julija 2003.

Uredba Komisije (ES) št. 1486/2003 o določitvi **postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije** na področju civilnega letalstva⁹ je začela veljati 12. septembra 2003.

⁵ UL L 184 z dne 17.1.1999, str. 23.

⁶ V preteklosti se je razvilo precej natančno besedišče, ki opredeljuje oblike kontrole na področju varnosti letalstva, tako da imajo izrazi kot so 'inšpekcijski pregled', 'preverjanje', 'kontrola' in 'preskušanje' prav posebne pomen. Ker je to poročilo namenjeno širši javnosti, ki morda ne pozna strokovnih izrazov in pomenskih odtenkov teh specifičnih besed, se izraz 'inšpekcijski pregled' uporablja v celotnem besedilu in se nanaša na vse vrste nadzora, ki ga izvajajo ustrezni organi.

⁷ UL L 89 z dne 5.4.2003, str. 9.

⁸ UL L 169 z dne 8.7.2003, str. 44.

⁹ UL L 213 z dne 23.8.2003, str. 3.

Uredba Komisije (ES) št. 68/2004¹⁰, ki je začela veljati 5. februarja 2004, je bila prva sprememba Uredbe 622/2003 in dodaja bolj podrobne zahteve za varnost letalstva, ki dopolnjujejo splošne zahteve iz okvirne Uredbe, zlasti glede **prepovedanih predmetov**.

Uredba Komisije (ES) št. 1138/2004 o uvedbi skupne opredelitve kritičnih delov varnostnih območij omejenega gibanja na letališčih¹¹ je začela veljati 1. julija 2004. Ta uredba zahteva, da bo v roku petih let in v treh fazah **celotno letališko osebje**, ki je v stiku s pregledanimi potniki in prtljago, **tudi samo pregledano**. Prva faza za osebje v stavbah letališkega terminala se je začela takoj po sprejetju Uredbe. Obdobje petih let, ki se lahko zdi dolgo, izpolnjuje obveznost iz Uredbe 2320/2002.

Uredba Komisije (ES) 781/2005¹² je druga sprememba Uredbe 622/2003 in dodaja bolj podrobne zahteve za varnost letalstva, ki dopolnjujejo splošne zahteve iz okvirne Uredbe, zlasti glede **standardov delovanja za rentgenske aparate**, ki se v varnostne namene uporabljajo na letališčih EU. Veljati začne 1. julija 2006. Namen Komisije je v Uredbo 622/2003 vključiti standarde delovanja za vse glavne tipe varnostne opreme, ki se uporablja na letališčih EU. Ti standardi delovanja bodo zagotovili izhodiščni standard za takšno opremo, ki se uporablja po celi EU, in tudi omogočili inšpektorjem EU objektivno sredstvo, na podlagi katerega bodo ocenili, ali varnost letališke opreme ustrezno deluje ali ne.

Uredba Komisije (ES) 857/2005¹³ je bila tretja sprememba Uredbe 622/2003 in dodaja bolj podrobne zahteve za varnost letalstva, ki se nanašajo na **ročno preiskavo potnikov**.

V primerih Uredb 781/2005 in 857/2005 je treba omeniti, da delno izvirajo iz rezultatov inšpekcijskih pregledov Komisije na letališčih EU, kjer so inšpektorji poudarili pomanjkljivosti ali slabosti v obstoječi zakonodaji. V tem pogledu bodo povratne informacije inšpektorjev Komisije in analiza rezultatov inšpekcijskih pregledov Komisije glavno orodje za zagotovitev, da bo zakonodaja EU o varnosti letalstva smiselna, medtem ko je komitološki postopek pravi način za to, da se o takšnih tehničnih (ter glede varnosti, občutljivih) spremembah podrobno razpravlja in se jih hitro sprejme.

Poleg tega je bila v letu 2004 zaključena pomembna nezakonodajna pobuda, ki jo je financirala Komisija, namreč študija o **financiranju ukrepov za varnost letalstva**. Javnosti je bila predstavljena na spletni strani Komisije: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Namen Komisije je vključitev rezultatov dejanske študije v obširnejše sporočilo, ki poudarja vprašanje financiranja varnosti pri vseh vrstah prevoza. To sporočilo bo predvidoma objavljeno v drugi polovici leta 2005.

3. SPOZNANJA, PRIDOBLENA NA PODLAGI INŠPEKCIJSKIH PREGLEDOV KOMISIJE V LETU 2004/2005

3.1. Inšpekcijski pregledi

V okviru programa inšpekcijskih pregledov Komisije je bilo med februarjem 2004 in junijem 2005 izvedenih 43 inšpekcijskih pregledov (glej Prilogo 1), od tega 27 leta 2004 in 16 v prvi

¹⁰ UL L 10 z dne 16.1.2004, str. 14.

¹¹ UL L 221 z dne 22.6.2004, str. 6.

¹² UL L 131 z dne 25.5.2005, str. 24.

¹³ UL L 143 z dne 7.6.2005, str. 9.

polovici leta 2005. Do 30. junija 2005 je v 23 državah članicah Komisija opravila najmanj en inšpekcijski pregled. Vse države članice EU-15 so bile leta 2004 najmanj enkrat pregledane. Od decembra 2004 so se inšpekcijski pregledi razširili na deset novih držav članic.

3.1.1. Inšpekcijski pregledi nacionalnih organov

Namen inšpekcijskih pregledov nacionalnih organov, odgovornih za varnost civilnega letalstva, je preveriti, da vsaka država članica uporablja ali zagotavlja uporabo vseh svojih obveznosti Skupnosti iz nacionalnega programa za obvladovanje kakovosti¹⁴, nacionalnega programa varnosti civilnega letalstva¹⁵, programa varnosti letališč in letalskih prevoznikov¹⁶ ter nacionalnega programa usposabljanja¹⁷. Posebna pozornost je bila namenjena tudi kontrolnim ukrepom, ki jih izvajajo same države članice na letališčih na svojem ozemlju.

Konec junija 2005 je bilo pregledanih 14 nacionalnih organov. Iz teh inšpekcijskih pregledov izhajajo naslednji glavni zaključki:

- Nacionalne programe varnosti civilnega letalstva so države članice uradno sprejele in vsebina programov je v splošnem skladna z zahtevami Skupnosti; vendar pa je bilo od nekaterih držav članic zahtevano, da se popolnoma uskladijo z zahtevami Skupnosti.
- Nacionalni programi za obvladovanje kakovosti so bili sprejeti v skoraj vseh državah članicah. Vendar pa je bilo treba v dveh državah članicah inšpekcijski pregled odložiti, ker še nista sprejeli programa za obvladovanje kakovosti in zato je bil zoper ti dve državi sprožen postopek za ugotavljanje kršitev. Vsebina teh programov je na splošno v skladu z zahtevami Skupnosti in je na dobri poti do skladnosti v celoti. Ustrezne izvršilne pristojnosti so bile na primer vedno zaupane pristojnemu organu, in le v eni državi je bilo presojeno, da so te pristojnosti nezadostno vzpostavljene.
- Validacija programov za varnost letališč poteka na zadovoljiv način.
- Validacija programov varnosti letalskih prevoznikov je prednostno opravljena za tiste, katerih licenca izhaja iz države, ki se jo pregleduje.
- Razvoj in izvajanje nacionalnih programov varnostnega usposabljanja sta v celoti zadovoljiva, čeprav nekatere podrobnosti še potrebujejo prilagoditve.
- Preglede tranzitnih potnikov iz tretjih držav in njihove prtljage je treba v nekaterih državah članicah izboljšati.
- Zahteve glede skupnih metod za nacionalna preverjanja (nenapovedana ali ne, vrsta preverjanja, razvrstitev rezultatov) se razmeroma dobro izvajajo v večini držav članic. Ker pa usklajenost ni zadovoljiva, je na evropski ravni še vedno nemogoče primerjati rezultate nacionalnih preverjanj, zato bi bilo treba preučiti vprašanje krepitve teh zahtev.
- Število in vrsta inšpekcijskih pregledov, ki jih opravijo pristojni nacionalni organi, se bistveno spreminja od ene države do druge. Nekateri nacionalni organi ne uporabljajo

¹⁴ Člena 5(2) in 7(1) Uredbe 2320/2002 in Uredba 1217/2003.

¹⁵ Člen 5(1) Uredbe 2320/2002.

¹⁶ Člen 5(4) Uredbe 2320/2002.

¹⁷ Člen 5(5) Uredbe 2320/2002.

pristojnosti, ki jih imajo za izvajanje preskušanja ali simulacije nezakonitih dejanj zaradi ocene učinkovitosti obstoječih ukrepov. Najpogosteje preverjanja niso dovolj redna, da bi bila popolnoma učinkovita.

- V več kot polovici pregledanih držav članic je bilo ugotovljeno, da je število nacionalnih inšpektorjev (s polnim ali krajšim delovnim časom) nezadostno za pravilno izvajanje nalog, zaupanih pristojnemu nacionalnemu organu.
- Izvedba postopka izboljšanja, kar pomeni hitrost, s katero so ugotovljene pomanjkljivosti popravljene, je spremenljiva; nekatere države članice pa včasih uporabijo finančne ukrepe, kar je zelo spodbudno.

3.1.2. Inšpekcijski pregledi ustreznega vzorca letališč

Skupno je bilo v 22 državah članicah med februarjem 2004 in junijem 2005 opravljenih 29 inšpekcijskih pregledov letališč¹⁸. Vzorec je bil izbran na naključni ter objektivni osnovi (velikost in struktura letališča, raven prometa, število letalskih družb, navzočih na letališki ploščadi, geografska uravnoteženost). Vzorec je vseboval naslednje:

- 11 inšpekcijskih pregledov letališč s prometom več kot 10 milijonov potnikov na leto, med katerimi je bilo več največjih evropskih letališč;
- 13 inšpekcijskih pregledov letališč s prometom med 1 in 10 milijoni potnikov, med katerimi sta bili 2 letališči v južni Evropi z močnim sezonskim prometom;
- 1 inšpekcijski pregled letališča z manj kot enim milijonom potnikov;
- 1 inšpekcijski pregled majhnega regionalnega letališča;
- 3 inšpekcijske preglede letališč med desetimi najpomembnejšimi z večinoma tovornim prometom.

Glede na obvezujoče standarde, ki omejujejo letalske prevoznike, je raven varnosti v Evropski uniji v glavnem dovolj visoka, kljub temu pa ni enotna. Bistvene skupne zahteve, kot na primer potreba po inšpekcijskem pregledu 100 % potnikov in njihove ročne in oddane prtljage, so na splošno pravilno izpolnjene. To predstavlja pomemben napredek glede na stanje, ki je obstajalo pred začetkom veljavnosti Uredbe 2320/2002. Vendar pa je z inšpekcijskimi pregledi postalo očitno, da so izboljšave še potrebne in da še vedno obstajajo neskladnosti z določenimi zahtevami Uredbe 2320/2002.

Na več letališčih so bila večkrat ugotovljena nekatera neskladja. Pregledovanje osebja je na primer pokazalo pomembne razlike v obsegu takšnih kontrol. Pomembnejšo uskladitev in izboljšanje varnostnih standardov na tem področju je lahko pričakovati 1. januarja 2006, ko bo začela veljati druga faza iz Uredbe 1138/2004, ki zahteva pregled celotnega osebja, ki vstopa na katero koli območje, do katerega imajo vstop pregledani potniki. Poleg tega je bilo na podlagi preizkusov, opravljenih med inšpekcijskimi pregledi, ugotovljeno pomanjkanje usklajenosti v nekaterih tehničnih zahtevah za varnostno opremo. Izvedbena zakonodaja za izboljšanje tega stanja se že pripravlja in prva Uredba za zagotovitev usklajenih standardov za

¹⁸ od tega tri inšpekcijski pregledi zaporedoma

rentgensko opremo, je že bila sprejeta 24. maja 2005¹⁹. Končno so bile ugotovljene nekatere neskladnosti na področju nadzora dostopa na varnostno območje omejenega gibanja. Za obravnavo tega problema so se sprožili hitri postopki izboljšanja.

Delovanje letalskih prevoznikov prav tako ni vedno enotno, nekateri namreč te zahteve bolj upoštevajo kot drugi. Predvsem je treba izboljšati preverjanje in zaščito zrakoplovov.

Neskladna ravnanja so bila ugotovljena tudi pri varnosti tovora, kjer se kaže močna potreba po bolj usklajenem skupnem pristopu.

Nekatere določbe predpisov se zdijo zadevnim letalskim družbam premalo jasne.

Notranji mehanizmi obvladovanja kakovosti pri vseh upravljavcih zračnega prometa bi zlasti letališkim službam, letalskim prevoznikom in upravljavcem tovora omogočili ovrednotenje lastne uspešnosti glede varnosti in skladnosti z evropskimi standardi.

Potem ko jih je Komisija glede tega opozorila, morajo biti države članice zlasti pozorne, da se te neskladnosti ne bi ali ne bodo več dogajale. V nasprotnih primerih bo Komisija v skladu s Pogodbo uporabila pravico do ukrepanja.

3.2. Postopki izboljšanja

Izboljšanje ugotovljenih neskladnosti glede na predpise Skupnosti je seveda neposredni cilj Komisije. Komisija je zadovoljna, da so države članice ugodno sprejele poročila inšpekcijskih pregledov, izpodbijanje njihovih rezultatov pa je bilo obrobne pomena.

Za oceno uspešnosti postopka izboljšanja neskladnosti, ugotovljenih na podlagi inšpekcijskih pregledov, je še prezgodaj. Vendar pa kaže, da se hitrost popravkov na terenu v referenčnem obdobju povečuje, kar potrjuje stališče, da je vzpostavitev sheme inšpekcijskih pregledov v Skupnosti za varnost civilnega letalstva zelo uporabna.

4. SPLOŠNI SKLEPI

Postopek inšpekcijskih pregledov in razvoj izvedbene zakonodaje v okviru komitologije sta omogočila, da sta politika in praksa na področju varnosti civilnega letalstva usklajeni. Ta pristop je zagotovil, da se raven varnosti bistveno zvišuje in da je zdaj zaželeno revidirati Uredbo 2320/2002.

4.1. Raven varnosti je okrepljena

Inšpekcijski pregledi so bili posebno dragoceni zaradi omogočanja objektivnega pregleda izvajanja zakonodaje. Glede tega se lahko zaključi, da je na splošno končni rezultat Uredbe 2320/2002 in z njo povezane izvedbene zakonodaje v pomoč pri zagotovitvi zadovoljive ravni varnosti po celi EU. Ker pred začetkom veljavnosti zakonodaje Skupnosti ni bilo podatkov o dejanski ravni varnosti, je gotovo težko oceniti obseg napredka v vsaki državi članici in na pregledanih letališčih. Kljub številnim področjem neskladnosti, ki so bila vedno znova odkrita med inšpekcijskimi pregledi na letališčih Skupnosti, se lahko zaključi, da je vpeljava obvezne

¹⁹ Uredba (ES) št. 781/2005

zakonodaje Skupnosti na področju varnosti letalstva prispevala k bistvenemu izboljšanju varstva evropskih državljanov pred nezakonitim vmešavanjem v civilno letalstvo.

Na podlagi sedanjega zakonodajnega sistema, ki vključuje tudi pristojnosti za zagotovitev pravil za pravilno izvajanje in zakonodajne zahteve, zahtevnejše od obveznosti in priporočil iz Priloge 17 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, se lahko sklepa, da kakovost letalske varnosti v EU v svetovnem okviru določa standard.

Komisija namerava nadaljevati izvajanje svoje nove pristojnosti glede inšpekcijskih pregledov. Učinkovitosti nacionalnih organov pri rednem spremljanju letališč in letalskih prevoznikov ter pri hitrem izboljšanju ugotovljenih pomanjkljivosti, zabeleženih pri nacionalnih revizijah, je treba nameniti posebno pozornost. Treba je tudi povečati vzorec pregledanih letališč: vse države članice morajo biti pregledane v prilagojenih časovnih razmikih, z določeno prednostjo za tiste, kjer je ponudba zračnega prometa širša, kjer je politika varnosti še nova in kjer so bile ugotovljene pomanjkljivosti.

4.2. Potreba po razvijanju Uredbe 2320/2002

Na splošno je še vedno nekaj prostora za nadaljnje izboljšanje varstva evropskih državljanov, ne da bi bili s tem kršeni legitimni interesi upravljavcev glede poenostavitve varnostnih postopkov na evropskih letališčih, s pomočjo razvoja okvirne Uredbe (ES) 2320/2002 ter številnih izvedbenih pravil. Te izboljšave bi morale prispevati zlasti k večji izvedljivosti sistema v celoti.

Te izboljšave, ki so bile poudarjene kot del inšpekcijskih dejavnosti Komisije, je treba obravnavati v okviru revizije Uredbe 2320/2002.

Ta revizija je potrebna za izpolnitev različnih potreb glede poenostavitve postopkov za prilagoditev sedanjih specifikacij, tehnično uskladitev, pojasnitev nekaterih določb, izboljšanje ravni varnosti in za določitev mehanizmov sodelovanja s tretjimi državami.

Priloga 1 Pregled inšpekcijskih pregledov Komisije na državo članico (stanje z dne 30. junija 2005)

država članica	Število inšpekcijskih pregledov
Belgija	2
Češka	1
Danska	2
Nemčija	3
Estonija	-
Grčija	3
Španija	3
Francija	3
Irska	2
Italija	2
Ciper	1
Latvija	1
Litva	1
Luksemburg	2
Madžarska	1
Malta	1
Nizozemska	2
Avstrija	3
Poljska	1
Portugalska	2
Slovenija	1
Slovaška	-
Finska	2
Švedska	2
Združeno kraljestvo	2
SKUPAJ:	43