



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 22.09.2005
COM(2005) 428 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

***ELSŐ JELENTÉS A POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELMEÉRŐL SZÓLÓ
2320/2002/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL***

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

ELSŐ JELENTÉS A POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS VÉDELMEÉRŐL SZÓLÓ 2320/2002/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL

(EGT vonatkozású szöveg)

ÖSSZEFOGLALÁS

1. E jelentés a Bizottság éves jelentési kötelezettségének tesz eleget a polgári légi közlekedés védelme területén hozott közös szabályok végrehajtását, illetve a Közösség légvédelmi helyzetét illetően a Bizottság vizsgálataiból nyert következtetések bemutatásával.
2. A 2320/2002/EK rendelet 2003. január 19-én lépett hatályba; a tagállamoknak 2003. július 19-e előtt el kellett fogadniuk minőségellenőrzési nemzeti programjukat.
3. A Bizottság vizsgálatai 2004 februárjában kezdődtek, és azóta 43 vizsgálat valósult meg (2005. június 30-ig).
4. Ennek alapján a jelentés megállapítja, hogy az Európai Unió repülőtereinek védelmi szintje nagyban emelkedett a közösségi szabályozás bevezetésével. Az európai védelmi szabványok és számos minőségellenőrzési intézkedés – köztük a Bizottság ellenőrzései – bevezetésének eredményeként lehetővé vált a 2001. szeptember 11-i eseményeket követően a tagállamok által tett erőfeszítések összehangolása és fokozása.
5. A Bizottságnak a nemzeti hatóságokra és a repülőterekre kiterjedő vizsgálatai jó eszköznek bizonyulnak a közösségi jogszabályok megfelelő alkalmazásának ellenőrzésére, valamint a tagállamok és a légiközlekedési üzemeltetők buzdítására az ez irányú lépések tekintetében. A jelentés szerint bár az alapvető követelményeket helyesen alkalmazzák, egyelőre javításokra is szükség van. A Bizottságnak továbbra is ösztönöznie kell mind a tagállamokat, mind a légiközlekedési üzemeltetőket.
6. A jelentés végül hangsúlyozza, hogy a keretszabályok javítása is célszerű lenne. Ebből következően a 2320/2002/EK rendelet módosító javaslata követi e jelentést.

1. BEVEZETÉS

A 2001. szeptember 11-i tragikus eseményeket követően az EU közlekedési tanácsa 2001. szeptember 14-én vészhelyzeti ülést tartott. A Bizottság és a tagállamok közlekedési miniszterei arra a következtetésre jutottak, hogy többek között szükséges az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC)¹ 1989-ben javaslat formájában kidolgozott alapvető légiközlekedési intézkedéseinek teljes körű végrehajtása. E szakpolitikai döntés alapján a Bizottság 2001. október 10-én elfogadta a polgári légiközlekedés védelme területén közös szabályok létrehozására tett európai parlamenti és tanácsi keretrendelet jogalkotási javaslatát². E javaslat az együtdöntési eljárás keretében 2002. december 16-án elfogadásra került³; 2003. január 19-én pedig hatályba lépett.

E rendelet 11. cikke kimondja, hogy „*az 1049/2001/EK rendeletre⁴ is figyelemmel a Bizottság a vizsgálati jelentésekből levont következtetések alapján minden évben közzétesz egy jelentést e rendelet végrehajtásáról, valamint a Közösség légiközlekedés-védelmi helyzetéről*”.

Mivel a Bizottságnak a polgári légi közlekedés védelme területén végzett vizsgálatai 2004 elején kezdődtek, a 2320/2002/EK rendelet elemeinek első végrehajtási jelentése most áll rendelkezésre.

2. A POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉS-VÉDELEM ÚJ KERETSZABÁLYAI

2.1. A 2320/2002/EK rendelet összefoglalása

A védelmi szabványok kötelező érvényűvé válnak; a tagállamok és a Bizottság számára különös hatásköröket jelölnek ki.

2.1.1. Kötelező rendelkezések

A polgári repülés védelme területén létrejött első közösségi jogszabály, a 2320/2002/EK rendelet több, egymással párhuzamos megoldást keresett.

A rendelet mindenekelőtt azonosítja azokat a legfőbb közös rendelkezéseket és szabványokat, amelyek a polgári légi közlekedés védelmének közösségi megközelítését meghatározzák. Ebből a szempontból jelentős a részletesen kidolgozott melléklet, amely lefekteti a közösségi szabályozás alá tartozó légiközlekedés-védelmi műszaki követelményeket. E rendelkezések 2003. január 19-én léptek hatályba.

A jogszabály teljes egészében alkalmazandó a kibővített Európai Közösség mind a 700 polgári repülőterén, a legkisebbek kivételével. A kis repülőterek nem élveznek mindenre kiterjedő mentességet a légi közlekedés védelmi eljárásainak alkalmazása terén. A tagállamok

¹ Az Európai Polgári Repülési Konferencia 41 európai államot (beleértve az összes EU-tagállamot és a csatlakozó országokat) hívott össze, és önkéntes – többek között védelmi – szabványokat fogadott el.

² COM(2001) 575., 2001.10.10.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete a polgári légi közlekedés védelme területén közös szabályok létrehozásáról. HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

⁴ A 1049/2001/EK rendelet tárgya az európai intézmények dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférés, és előírja a minősített információkhoz való hozzáférés korlátozását. Bizonyos légiközlekedés-védelmi információk természetesen ilyennek tekinthetők.

mindegyike elfogadhat a közösségi jogszabályokban meghatározott védelmi szinttől eltérő szintet, de kizárólag a helyi kockázatfelmérések alapján.

Míg a közösségi jogszabályok közös alapkövetelményeket határoznak meg, a tagállamoknak (vagy az egyes repülőtereknek) módjában áll szigorúbb követelményeket előírni. A terrortámadások változó kockázati szintje miatt bizonyos repülőtereken vagy légi útvonalakon mindig lehetőséget kell biztosítani a védelem megerősítésére arra az esetre, ha objektív kockázatfelmérések azt mutatják, hogy ilyen lépés szükséges akár időszakos, akár állandó jelleggel.

Ezenfelül a 2320/2002/EK rendelet az 1999/468/EGK tanácsi határozatban⁵ meghatározott bizottsági szabályok felhasználásával bizottságot hozott létre a további és részletesebb harmonizált műszaki követelmények gyors fejlesztése érdekében a polgári légi közlekedés védelme területén.

2.1.2. A tagállamok és a Bizottság hatáskörei

Az EK polgári légiközlekedés-védelmi jogszabályainak címzettjei elsősorban a tagállamok. A keretrendelet mindegyik tagállamot kötelezi polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti program létrehozására a rendelet mellékletében található közös követelmények alkalmazásának biztosítása érdekében. Minden tagállamnak biztosítani kell ezen kívül a polgári légiközlekedés-védelem minőségellenőrzési nemzeti programja kidolgozását és alkalmazását a polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti program hatékonysága szavatolására. Ez a 2320/2002/EK rendelet pontos végrehajtására irányuló hatékony ellenőrzés kulcsa.

A rendelet felhatalmazza a Bizottságot ugyanezen rendelet tagállamokban való végrehajtásának ellenőrzésére, és elsősorban vizsgálatok⁶ folytatására a nemzeti közigazgatás szintjén, illetve megfelelő számú repülőteren a légiközlekedés-védelmi közösségi szabályoknak való megfelelés érdekében.

2.1.3. A 2320/2002/EK rendelet végrehajtása érdekében 2005 júniusáig elvégzett közösségi jogalkotási munka

A 2320/2002/EK rendelet kiegészítéseként eddig hét bizottsági rendelet elfogadására került sor.

Az **egységes légiközlekedés-védelmi követelményrendszer** végrehajtásához szükséges intézkedések meghatározásáról szóló 622/2003/EK bizottsági rendelet⁷ 2003. április 19-én lépett hatályba. E rendelet részletesebb légiközlekedés-védelmi követelményekkel egészíti ki a keretrendeletben lefektetett általános követelményeket.

⁵ HL L 184., 1999.1.17., 23. o.

⁶ Történelmi szempontból az ellenőrzéseket meghatározó pontosabb szókészlet alakult ki a légiközlekedés-védelem területén, így a „vizsgálat” (inspection), az „audit” (audit), az „ellenőrzés” (control) és a „teszt” (test) szavak különleges jelentéssel bírnak. Mivel e jelentés a műszaki szókészletet és a különleges terminusok mögött megbúvó árnyalatokat nem feltétlenül ismerő általános olvasóközönségnek szól, a „vizsgálat” szóval utalunk minden típusú, az illetékes hatóságok által kezdeményezett ellenőrzésre.

⁷ HL L 89., 2003.4.5., 9. o.

A **nemzeti polgári repülésbiztonság minőségellenőrzési programjaira vonatkozó közös előírások** megállapításáról szóló 1217/2003/EK bizottsági rendelet⁸.2003. július 28-án lépett hatályba.

A polgári légiközlekedés-védelem területén történő **bizottsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó eljárások** megállapításáról szóló 1486/2003/EK bizottsági rendelet⁹2003. szeptember 12-én lépett hatályba

A 2004. február 5-én hatályba lépett 68/2004/EK bizottsági rendelet¹⁰ első alkalommal módosítja a 622/2003/EK rendeletet, és részletesebb, a keretrendeletben lefektetett általános követelményeket kiegészítő légiközlekedés-védelmi követelményeket határoz meg, különös tekintettel a **tiltott tárgyakra**.

A repülőtereken található szigorított védelmi területek kritikus részeinek közös meghatározásáról szóló 1138/2004/EK bizottsági rendelet¹¹ 2004. július 1-jén lépett hatályba. E rendelet előírja, hogy öt éven belül és három szakaszban minden, átvizsgált utassal és átvizsgált poggyással kapcsolatba lépő **repülőtéri személyzetet át kell vizsgálni**. Az első szakasz, a repülőtéri terminálokban alkalmazott személyzet átvizsgálása, a rendelet elfogadását követően azonnal hatályba lépett. Az öt éves lépték – amely nagyvonalúnak tűnhet – a 2320/2002/EK rendeletben meghatározott kötelezettséget tükrözi.

A 781/2005/EK bizottsági rendelet¹² második alkalommal módosítja a 622/2003/EK rendeletet, és részletesebb, a keretrendeletben lefektetett általános követelményeket kiegészítő légiközlekedés-védelmi követelményeket határoz meg, különös tekintettel az EU repülőterein védelmi célt szolgáló **röntgensugaras készülékek teljesítményi követelményeire**. A rendelet 2006. július 1-jén lép hatályba. A Bizottság szándékai szerint a 622/2003/EK rendeletben található teljesítmény-követelményeket kiterjesztik az EU repülőterein használt védelmi berendezések legfontosabb típusaira. Egy ilyen teljesítmény-követelmény biztosítja az EU-ban használt berendezésekkel szembeni alapkövetelményt, és olyan objektív eszközzel látja el az EU felügyelőit, amelyek által mérhető, hogy a repülőtéri védelmi berendezések megfelelően működnek vagy sem.

A 857/2005/EK bizottsági rendelet¹³ a 622/2003/EK rendelet harmadik módosítása, és részletesebb légiközlekedés-védelmi követelményeket állít fel az **utasok kézzel történő átvizsgálását** illetően.

A 781/2005/EK és a 857/2005/EK rendeletekkel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy részben az EU repülőterein bizottsági vizsgálatainak eredményeiből jöttek létre, a bizottsági felügyelők ugyanis fényt derítettek a jelenlegi törvényhozás hiányosságaira és gyengeségeire. E tekintetben a bizottsági felügyelőktől érkező visszajelzések és a vizsgálati eredmények Bizottság általi elemzése az egyik legfontosabb eszköz lesz ahhoz, hogy a légi közlekedés védelmével kapcsolatos Európai Unió jogszabályok jelentőségét biztosítsák, miközben a bizottsági munkafolyamat alkotja a megfelelő fórumot a műszaki (és védelemérzékeny) módosítások részletes megvitatására és gyors elfogadására.

⁸ HL L 69., 2003.7.8., 44. o.

⁹ HL L 213., 2003.8.23., 3. o.

¹⁰ HL L 10., 2004.1.16., 14. o.

¹¹ HL L 221., 2004.6.22., 6. o.

¹² HL L 131., 2005.5.25., 24. o.

¹³ HL L 43., 2005.6.7., 9. o.

Ezen kívül 2004-ben nem jogalkotási bizottsági kezdeményezésre tanulmány készült a **légiközlekedés-védelmi intézkedések finanszírozásáról**. A tanulmány korlátozás nélkül felhasználható a Bizottság honlapján keresztül: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. A Bizottság szándékában áll a tényszerű tanulmány eredményeit beépíteni egy szélesebb kiterjedésű, az összes közlekedési mód védelmének finanszírozási megoldását bemutató közleménybe. A közlemény közzététele 2005. második felében várható.

3. A BIZOTTSÁG 2004/2005-ÖS VIZSGÁLATAINAK TANULSÁGAI

3.1. A vizsgálatok

A Bizottság vizsgálati programja 43 vizsgálatot tett lehetővé 2004. február és 2005. június között (ld. 1. melléklet), amelyből 27 2004-ben, 16 pedig 2005 első hat hónapjában valósult meg. 2005. június 30-ig 23 tagállamban történt legalább egy bizottsági vizsgálat. Az EU-15 minden tagállamában legalább egyszer sor került vizsgálatra 2004 folyamán. A vizsgálatok 2004 decembere óta terjednek ki a tíz új tagállamra.

3.1.1. A nemzeti hatóságok vizsgálatai

A polgári légiközlekedés-védelemért felelős nemzeti hatóságok vizsgálatainak célja annak ellenőrzése, hogy minden tagállam végrehajtja vagy végrehajtatja a minőségellenőrzési nemzeti programban¹⁴, a polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programban¹⁵, a repülőtéri és légifuvarozói védelmi programban¹⁶, illetve a nemzeti képzési programban¹⁷ megtalálható közösségi kötelezettségeinek összességét. Különös figyelmet szenteltek a tagállamok által a felségterületükhöz tartozó repülőtereken végzett ellenőrzési tevékenységeknek.

2005 végéig 14 nemzeti hatóság képezte vizsgálat tárgyát. E vizsgálatokból a következő következtetések születtek:

- A tagállamok elfogadták a polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programokat, ezek tartalma pedig általánosan megfelel a közösségi követelményeknek; ugyanakkor bizonyos tagállamokat felkérték a közösségi követelményeknek való teljes megfelelés kialakítására.
- Az országok túlnyomó része elfogadta a minőségellenőrzési nemzeti programokat. Mindazonáltal két, a minőségellenőrzési programot egyelőre el nem fogadott tagállam vizsgálatát el kellett halasztani; e két tagállam ellen jogsértési eljárásokat kezdeményeztek. A programok tartalma általában megfelel a közösségi követelményeknek, vagy a teljes megfelelés felé tart. Például a megfelelő végrehajtási hatásköröket mindig az illetékes hatóságokra bízták; mindössze egy ország van, ahol nem kielégítően állították fel e hatásköröket.
- A repülőterek védelmi programjainak hitelesítése megfelelő módon elkezdődött.

¹⁴ A 2320/2002/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése és 7. cikkének (1) bekezdése, valamint a 1217/2003/EK rendelet.

¹⁵ A 2320/2002/EK rendelet 5. cikkének (1) bekezdése

¹⁶ A 2320/2002/EK rendelet 5. cikkének (4) bekezdése

¹⁷ A 2320/2002/EK rendelet 5. cikkének (5) bekezdése

- A légitársaságok védelmi programjainak hitelesítése mindenekelőtt azoknak a társaságoknak az esetében került megkezdésre, amelyek engedélyét a vizsgált ország hatóságai adták ki.
- A védelmi képzési nemzeti programok megvalósításának előrehaladottsága általában megfelelő, noha egyes részleteket még ki kell igazítani.
- A harmadik országokból érkező utasok és csomagjaik vizsgálata javításra szorul bizonyos tagállamokban.
- A tagállamok többségében viszonylag jól végrehajták a nemzeti ellenőrzések közösségi módszertanával kapcsolatos követelményeket (bejelentett vagy be nem jelentett jelleg, az ellenőrzés természete, az eredmények osztályozása). Ugyanakkor a szükséges harmonizáció hiánya miatt bármiféle, nemzeti ellenőrzési tevékenységekből származó eredmény európai szintű összehasonlítása egyelőre lehetetlen. Meg kell tehát vizsgálni a követelmények megerősítésének kérdését.
- Az illetékes nemzeti hatóságok által végzett vizsgálatok száma és természete igen nagy mértékben változik a tagállamok között. Bizonyos nemzeti hatóságok nem élnek azzal a hatásköri lehetőségükkel, hogy a létező rendelkezések hatékonyságának mérésére törvénybe ütköző cselekmények tesztjét vagy szimulációját végezzék el. A legtöbb esetben az ellenőrzési tevékenységek nem elég rendszeresek a teljes hatékonysághoz.
- A vizsgált tagállamok több mint felében a (teljes vagy részmunkaidőben alkalmazott) nemzeti felügyelők száma elégtelennek bizonyult az illetékes nemzeti hatóságokra ruházott feladatok sikeres elvégzéséhez.
- A kiigazítási eljárás teljesítménye, vagyis a felmért hiányosságok kijavításának gyorsasága változó; egyes tagállamok pénzügyi szankciókkal élnek, ami hatékony ösztönző erőnek bizonyul.

3.1.2. *A repülőterek megfelelő mintáján végzett vizsgálatok*

2004. február és 2005. június között 22 tagállam összesen 29 repülőterének vizsgálatára¹⁸ került sor. A mintát csakúgy objektív alapon (a repülőtér mérete és szerkezete, a forgalom szintje, a repülőtéren található légitársaságok száma, földrajzi egyensúly) mint véletlenszerűen választották ki. A minta elsősorban a következőket foglalja magában:

- 11, évente 10 milliónál nagyobb utasforgalmat lebonyolító repülőtér vizsgálata, köztük több nagy európai repülőtér;
- 13, 1 és 10 millió fő közötti utasforgalmat lebonyolító repülőtér vizsgálata, amelyek közül kettő magas szezonális forgalmú dél-európai repülőtér;
- 1, egymilliónál kisebb utasforgalmat lebonyolító repülőtér vizsgálata;
- 1 kisebb, regionális repülőtér vizsgálata;
- 3 vizsgálat a tíz legnagyobb, főként áruszállítással foglalkozó repülőtér között.

¹⁸ ebből három nyomkövetési vizsgálat

Az üzemeltetők számára kötelező követelményeknek köszönhetően az Európai Unió védelmi szintje általában magas, de nem egységes. Az alapvető közös követelményeket – mint például az utasok, kézipoggyászaik és poggyásztéri csomagjaik 100%-os vizsgálatainak szükségét – általában megfelelően hajtják végre. Ez jelentős fejlődést jelent a 2320/2002/EK rendelet hatálybalépése előtti helyzethez képest. Mindazonáltal a vizsgálatok során fény derült a szükséges javításokra és a 2320/2002/EK rendelet bizonyos követelményeinek való megfelelés hiányaira.

Összességében bizonyos visszatérő meg nem feleléseket állapítottak meg több repülőtéren. Például a személyzet átvizsgálásában jelentős különbségek mutatkoztak az efféle ellenőrzések kiterjedtségének tekintetében. A védelmi követelmények jelentős harmonizációja és javítása várható az 1138/2004/EK rendeletben előírt második szakasz 2006. január 1-jei hatálybalépésétől, ugyanis az kötelezővé teszi az átvizsgált utasoknak fenntartott területekre belépő személyzet összességének átvizsgálását. Ezen felül a védelmi berendezésekre vonatkozó egyes műszaki követelmények harmonizációjának hiányát mutatták a vizsgálatok idején folytatott tesztek eredményei. Folyamatban van a helyzetet javító jogszabályok végrehajtása, és 2005. május 24-én elfogadásra került az első, röntgensugaras berendezésekre vonatkozó harmonizált szabványokat biztosító rendelkezés¹⁹. Végül pedig fény derült bizonyos meg nem felelésekre a szigorított védelmi területekre való belépés ellenőrzési területein. E probléma megoldására gyors kiigazítási eljárások kezdődtek.

Ugyanígy a légitársaságok teljesítménye nem mindig egységes, bizonyos társaságok jobban figyelembe veszik a követelményeket, mint mások. Különösen a légi járművek ellenőrzése és védelme szorul javításra.

Az áruszállítás védelme tekintetében is megfigyelhetők voltak bizonyos nem megfelelő gyakorlatok, itt feltétlenül szükséges a harmonizált közös megközelítés.

Az érintett üzemeltetők szerint a jogszabályok egyes rendelkezései nem tekinthetők kellőképpen világosnak.

A légiközlekedési üzemeltetőknél – különösen a repülőtéri hatóságoknál, a légifuvarozóknál és az áru fuvarozóknál – folytatott minőségellenőrzési belső mechanizmusok lehetővé tennék számukra saját teljesítményük felmérését a védelem és az európai szabványoknak való megfelelés területén.

A Bizottság figyelemfelhívását követően a tagállamoknak különösen oda kell figyelniük, hogy ne forduljanak elő és ne legyenek visszatérőek a meg nem felelések. Ellenkező esetben a Bizottság a Szerződésnek megfelelően élni fog a cselekvés jogával.

3.2. Kiigazítási eljárás

A közösségi jogszabályokkal kapcsolatban észlelt meg nem felelések kijavítása természetesen a Bizottság legsürgetőbb célja. A Bizottság örömeire szolgál, hogy a tagállamok kedvezően fogadták a vizsgálati jelentéseket, és ezek eredményeit ritkán vonják kétségbe.

Korai lenne megfelelő rálátással nyilatkozni a vizsgálatok során megfigyelt meg nem felelések kijavítási folyamatainak teljesítményéről. Mindenesetre úgy tűnik, a területen végzett javítások ritmusa jelentősen felgyorsult a hivatkozott időszak során, ami megerősíti,

¹⁹ 781/2005/EK rendelet

hogy a polgári légiközlekedés-védelem közösségi vizsgálati rendszerének létrehozása rendkívül hasznos.

4. ÁLTALÁNOS KÖVETKEZTETÉSEK

A vizsgálati folyamat és a jogszabályok végrehajtásának előrehaladása a bizottsági eljárás által lehetővé tette a polgári légiközlekedés-védelmi szakpolitika és gyakorlat egymáshoz igazítását. E megközelítésnek köszönhetően bizonyossággal elmondható, hogy a védelmi szint jelentősen emelkedett, és hogy helyénvaló a 2320/2002/EK rendelet felülvizsgálata.

4.1. Megerősített védelmi szint

A vizsgálatok rendkívül értékesnek bizonyultak abból a szempontból, hogy lehetővé tették a jogszabályok végrehajtásának objektív vizsgálatát. E tekintetben megállapítható, hogy a 2320/2002/EK rendelet és a hozzá kapcsolódó jogszabályok általános értelemben véve elősegítik a megfelelő védelmi szint biztosítását az EU egészében. A közösségi jogszabályok hatályba lépését megelőző valós védelmi szintre vonatkozó adatok hiányában nehéznek bizonyul az egyes tagállamokban és a megfigyelt repülőtereken megvalósult előrehaladás teljességének felmérése. A közösségi repülőtereken folytatott ellenőrzések során visszatérő jelleggel megfigyelt meg nem felelési területek száma ellenére elmondható, hogy a légiközlekedés-védelem területén bevezetett kötelező erejű közösségi jogszabályok hozzájárultak az európai polgároknak a légiközlekedés-védelemmel szembeni jogellenes beavatkozásoktól való védelme jelentős javításához.

A fennálló jogrendszer – beleértve a kifejezetten végrehajtási szabályokat, csakúgy mint a Nemzetközi Légiközlekedési Egyezmény 17. mellékletében meghatározott köztelezettségeknél és ajánlásoknál szigorúbb jogi követelményeket – megengedi azt a következtetést, amely szerint a légiközlekedés-védelem minősége az EU-ban világszinten példaértékű.

A Bizottság folytatni kívánja új hatáskörének gyakorlását a vizsgálatok területén. Különös figyelmet kell szentelni a nemzeti hatóságok teljesítményének a rendszeres repülőtéri és légiközlekedési szolgáltatói felügyelet, illetve a nemzeti auditok során megállapított hiányosságok gyors kijavításának tekintetében. Ezen kívül ki kell bővíteni a megvizsgált repülőterek mintáját: minden tagállamot bizonyos prioritások alapján rendszeresen meg kell vizsgálni, ennek gyakoriságát pedig a légiközlekedési szolgáltatás mértékéhez, a védelmi politika létrejöttének időpontjához és a megállapított hiányosságokhoz kell igazítani.

4.2. A 2320/2002/EK rendelet fejlesztésének szüksége

Összességében a 2320/2002/EK keretrendelet és a végrehajtási szabályok egy részének fejlesztése által tovább javítható az európai polgárok védelme anélkül, hogy kár érne a piaci szereplők jogos érdekét az európai repülőterek védelmi eljárásának megkönnyítését illetően. E javításoknak különösen hozzá kell járulniuk a rendszer egészének magasabb teljesítményéhez.

A Bizottság vizsgálati tevékenységének részét képző és kiemelt javításokat a 2320/2002/EK rendelet felülvizsgálatán keresztül kell megvalósítani.

A felülvizsgálat azért vált szükségessé, hogy eleget lehessen tenni a létező előírások kiigazítási eljárásával, a műszaki harmonizációval, egyes rendelkezések egyértelműsítésével,

a védelmi szint javításával és végül a harmadik országokkal való együttműködési mechanizmusok kialakításával kapcsolatos különböző igényeknek.

1. melléklet A Bizottság vizsgálatainak összessége tagállamonként (2005. június 30-ig)

Tagállam	Vizsgálatok száma
Belgium	2
Cseh Köztársaság	1
Dánia	2
Németország	3
Észtország	-
Görögország	3
Spanyolország	3
Franciaország	3
Írország	2
Olaszország	2
Ciprus	1
Lettország	1
Litvánia	1
Luxemburg	2
Magyarország	1
Málta	1
Hollandia	2
Ausztria	3
Lengyelország	1
Portugália	2
Szlovénia	1
Szlovákia	-
Finnország	2
Svédország	2
Nagy-Britannia	2
ÖSSZESEN :	43