



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 22.09.2005

KOM(2005) 428 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE

***O PRVEJ SPRÁVE O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č. 2320/2002
O BEZPEČNOSTNEJ OCHRANE CIVILNÉHO LETECTVA***

SPRÁVA KOMISIE

O PRVEJ SPRÁVE O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č. 2320/2002 O BEZPEČNOSTNEJ OCHRANE CIVILNÉHO LETECTVA

(Text s významom pro EHP)

ZHRNUTIE

1. Táto správa zodpovedá požiadavke, aby Komisie každoročne vydala správu o vykonávaní spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o stave bezpečnostnej ochrany letectva v Spoločenstve a vychádza z inšpekcií vykonaných Komisiou.
2. Keďže nariadenie (ES) č. 2320/2002 nadobudlo účinnosť 19. januára 2003, členské štáty museli prijať národné programy kontroly kvality do 19. júla 2003.
3. Inšpekcie Komisie sa začali vo februári 2004 a Komisia odvtedy uskutočnila 43 inšpekcií (stav k 30. júnu 2005).
4. Na ich základe správa konštatuje, že úroveň bezpečnostnej ochrany na letiskách Európskej únie sa s vytvorením právnych predpisov Spoločenstva citeľne zvýšila. Spoločný účinok vytvárania európskych noriem bezpečnostnej ochrany a mnohé kontroly kvality, vrátane inšpekcií Komisie, tak umožnili harmonizáciu a znásobenie úsilia členských štátov po 11. septembri 2001.
5. Inšpekcie Komisie u vnútroštátnych orgánov a na letiskách predstavujú veľmi účinný nástroj na overenie správneho uplatňovania právnych predpisov Spoločenstva a podnecujú tak členské štáty ako aj prevádzkovateľov leteckej dopravy k prijímaniu opatrení v tomto smere. V správe sa uvádza, že i keď sa základné požiadavky uplatňujú správne, stále je potrebné snažiť sa o zlepšenie. Komisia musí naďalej podnecovať členské štáty aj prevádzkovateľov leteckej dopravy.
6. Nakoniec správa podčiarkuje, že by bolo potrebné zlepšiť aj regulačný rámec. Po tejto správe preto nasleduje návrh na zmenu a doplnenie nariadenia č. 2320/2002.

1. Úvod

Po tragických udalostiach z 11. septembra 2001 sa 14. septembra 2001 na naliehavom stretnutí zišla Rada EÚ v zložení „Doprava“. Komisia a ministri dopravy členských štátov dospeli k záveru, že treba úplne vykonávať podstatné opatrenia týkajúce sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva vytvorené ako odporúčanie Európskej konferencie civilného letectva (ECAC)¹ v roku 1989. Na základe tohto rozhodnutia Komisia 10. októbra 2001 prijala legislatívny návrh rámcového nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva². Tento návrh bol definitívne prijatý 16. decembra 2002 postupom spolurozhodovania³ a nariadenie nadobudlo účinnosť 19. januára 2003.

V článku 11 nariadenia sa uvádza, že *v súlade s nariadením (ES) č. 1049/2001⁴, Komisia uverejní každý rok správu o vykonávaní tohto nariadenia a o situácii v Spoločenstve, vo vzťahu k bezpečnostnej ochrane civilného letectva, pričom vychádza zo záverov správ z inšpekcií.*

Keďže Komisia začala inšpekcie v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva začiatkom roku 2004, táto správa je prvou výročnou správou o vykonávaní všetkých ustanovení nariadenia (ES) č. 2320/2002.

2. NOVÝ REGULAČNÝ RÁMEC BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA

2.1. Obsah nariadenia (ES) č. 2320/2002

Normy bezpečnostnej ochrany sú záväzné, určili sa osobitné právomoci členských štátov a Komisie.

2.1.1. Záväzné ustanovenia

Keďže nariadenie (ES) č. 2320/2002 bolo prvým legislatívnym textom Spoločenstva v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva, jeho cieľom bolo súčasné pokrytie viacerých odlišných oblastí.

Nariadenie určuje v prvom rade hlavné ustanovenia a spoločné normy, ktorými sa riadi prístup Spoločenstva k bezpečnostnej ochrane civilného letectva. V tomto ohľade sú v prílohe podrobne uvedené technické požiadavky v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ktoré sa musia zahrnúť do právnych predpisov Spoločenstva. Tieto ustanovenia nadobudli účinnosť 19. januára 2003.

¹ Európska komisia civilného letectva, ktorej členom je 41 európskych krajín (všetky členské štáty EÚ aj prístupujúce krajiny) vypracúva nezáväzné normy v oblasti letectva, týkajúce sa najmä bezpečnostnej ochrany.

² KOM (2001) 575, 10.10.2001.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1.

⁴ Nariadenie (ES) č. 1049/2001 sa týka prístupu verejnosti k dokumentom európskych inštitúcií a stanovuje, že sa obmedzí prístup k citlivým informáciám, čo je samozrejme prípad niektorých informácií o civilnom letectve.

Nariadenie sa plne uplatňuje na 700 letiskách používaných v civilnom letectve (okrem tých najmenších) v rozšírenom Európskom spoločenstve. Ani malé letiská nie sú úplne oslobodené od povinnosti uplatňovať postupy bezpečnostnej ochrany v civilnom letectve. Každý členský štát môže prijať opatrenia bezpečnostnej ochrany odlišné od opatrení stanovených v právnych predpisoch Spoločenstva iba na základe miestneho vyhodnotenia rizík.

Právne predpisy Spoločenstva stanovujú spoločné základné normy a povoľujú členským štátom (alebo každému letisku) prijať prísnejšie normy. Vzhľadom na variabilnosť rizík teroristického útoku musia mať letiská a letecké spoločnosti možnosť zvýšiť, dočasne alebo trvalo, úroveň ochrany, ak ich k tomu vedie objektívne vyhodnotenie rizík.

Okrem toho sa nariadením č. 2320/2002 vytvoril výbor (v súlade s postupom prenesených právomocí určeným rozhodnutím Rady 1999/468/EHS⁵) poverený, podľa potreby, urýchlenným vypracovaním nových technických požiadaviek, harmonizovaných a podrobných, v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

2.1.2. Právomoci členských štátov a Komisie

Právne predpisy ES týkajúce sa bezpečnostnej ochrany civilného letectva sú určené najmä členským štátom. Podľa rámcového nariadenia je každý členský štát povinný prijať národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva, čo by malo zaručiť spoločné normy uvedené v prílohe k nariadeniu. Každý členský štát musí zabezpečiť vypracovanie a vykonanie národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva, aby sa tak zaistila účinnosť národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Je to nevyhnutným predpokladom účinnej kontroly správneho uplatňovania nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Nariadenie Komisii umožňuje kontrolovať uplatňovanie nariadenia členskými štátmi a najmä vykonávať inšpekcie⁶ u vnútroštátnych orgánov a na zodpovedajúcej vzorke letísk, aby tak mohla bdieť nad dodržiavaním pravidiel Spoločenstva v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

2.1.3. Legislatívna činnosť Spoločenstva týkajúca sa vykonávania nariadenia (ES) č. 2320/2002 (ukončená v júni 2005)

Za účelom doplnenia nariadenia (ES) č. 2320/2002 Komisia doteraz prijala sedem nariadení.

Nariadenie Komisie (ES) č. 622/2003 o ustanovení opatrení na vykonávanie **spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany civilného letectva**⁷ nadobudlo účinnosť 19. apríla 2003. Určuje nové, podrobnejšie požiadavky v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, aby sa tak doplnili všeobecné požiadavky uvedené v rámcovom nariadení.

⁵ Ú. v. ES L 184, 17.1.1999, s. 23.

⁶ V oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa vytvorila pomerne presná terminológia okolo pojmu „kontrola“. Pojmy „inšpekcia“, „audit“, „kontrola“ a „test“ tak majú veľmi špecifický význam. Pretože je táto správa určená širokej verejnosti, ktorá podľa všetkého neovláda tieto špecifické technické pojmy a ich nuansy, bude pojem „inšpekcia“ v tomto dokumente označovať každý druh kontroly vykonávanej príslušnými orgánmi.

⁷ Ú. v. EÚ L 89, 5.4.2003, s. 9.

Nariadenie Komisie (ES) č. 1217/2003 o ustanovení **spoločných vymedzení národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva**⁸ nadobudlo účinnosť 28. júla 2003.

Nariadenie Komisie (ES) č. 1486/2003 ustanovujúce **postupy pre vykonávanie inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva**⁹ nadobudlo účinnosť 12. septembra 2003.

Nariadenie Komisie (ES) č. 68/2004¹⁰, ktoré nadobudlo účinnosť 5. februára 2004, je prvou zmenou a doplnením nariadenia (ES) č. 622/2003 a prostredníctvom podrobnejších požiadaviek v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva dopĺňa všeobecné požiadavky určené v rámcovom nariadení, najmä pokiaľ ide o **zakázané predmety**.

Nariadenie Komisie (ES) č. 1138/2004, ktorým sa stanovuje spoločná definícia citlivých častí ochranných priestorov na letiskách¹¹ nadobudlo účinnosť 1. júla 2004. Na jeho základe sa musí **každý člen personálu letiska**, ktorý prichádza do kontaktu s už skontrolovanými pasažiermi a batožinou, takisto **podrobiť inšpekcii/detekčnej kontrole**, podľa procesu rozloženého do troch fáz v období piatich rokov. Prvá fáza, ktorá sa týka členov personálu s prístupom do budov terminálu letiska, začala okamžite po prijatí nariadenia. Päťročné obdobie sa môže zdať dlhým, no zodpovedá povinnosti stanovenej nariadením (ES) č. 2320/2002.

Nariadenie Komisie (ES) č. 781/2005¹² je druhou zmenou a doplnením nariadenia (ES) č. 622/2003 a prostredníctvom podrobnejších požiadaviek v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva dopĺňa všeobecné požiadavky určené v rámcovom nariadení, najmä pokiaľ ide o **výkonnostné normy röntgenových zariadení bezpečnostnej ochrany** používaných na letiskách EÚ. Nariadenie nadobudne účinnosť 1. júla 2006. Zámerom Komisie je zahrnúť do nariadenia (ES) č. 622/2003 výkonnostné normy všetkých hlavných typov zariadení bezpečnostnej ochrany používaných na letiskách EÚ. Budú sa používať ako štandard pre všetky takéto zariadenia používané v celej EÚ a inšpektorom EÚ tiež poskytnú objektívny prostriedok na hodnotenie ich výkonnosti.

Nariadenie Komisie (ES) č. 857/2005¹³ je treťou zmenou a doplnením nariadenia (ES) č. 622/2003 a určuje podrobnejšie požiadavky v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva týkajúce sa **ručnej prehliadky cestujúcich**.

Bolo by dobré pripomenúť, že nariadenia (ES) č. 781/2005 a č. 857/2005 sčasti vyplývajú z inšpekcií vykonaných Komisiou na letiskách EÚ, počas ktorých inšpektori zdôraznili slabé miesta alebo nedostatky súčasných právnych predpisov.

Zozbieranie informácií od inšpektorov Komisie a následná analýza výsledkov, ktorú vykonaná Komisia, budú kľúčové pre zaručenie účinnosti právnych predpisov Spoločenstva o bezpečnostnej ochrane letectva. Výbor však ostáva jediným kompetentným fórom na hlbšiu diskusiu a rýchle prijímanie všetkých technických zmien (citlivých z hľadiska bezpečnostnej ochrany).

⁸ Ú. v. EÚ L 169, 8.7.2003, s. 44.

⁹ Ú. v. EÚ L 213, 23.8.2003, s. 3.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 10, 16.1.2004, s. 14.

¹¹ Ú. v. EÚ L 221, 22.6.2004, s. 6.

¹² Ú. v. EÚ L 131, 25.5.2005, s. 24.

¹³ Ú. v. EÚ L 143, 7.6.2005, s. 9.

Okrem toho treba upozorniť na nelegislatívnu iniciatívu, ktorá skončila v roku 2004: štúdiu financovanú Komisiou o **financovaní opatrení bezpečnostnej ochrany v letectve**, verejne prístupnú na internetovej stránke Komisie:

http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm.

Komisia by rada začlenila výsledky tejto faktografickej štúdie do širšieho oznámenia venovaného financovaniu bezpečnostných opatrení vo všetkých spôsoboch dopravy, ktorého uverejnenie sa očakáva v druhom polroku roku 2005.

3. POUČENIE Z INŠPEKCIÍ KOMISIE V ROKOCH 2004 A 2005

3.1. Inšpekcie

Plán inšpekcií Komisie umožnil od februára 2004 do júna 2005 uskutočniť 43 inšpekcií (porov. príloha 1), 27 v roku 2004 a 16 počas prvých šiestich mesiacov roku 2005. K 30. júnu 2005 vykonala Komisia aspoň jednu inšpekciu v 23 členských štátoch. V roku 2004 boli všetky členské štáty EÚ 15 kontrolované aspoň raz. Inšpekcie sa rozšírili na desať nových členských krajín v decembri 2004.

3.1.1. Inšpekcie vnútroštátnych orgánov

Cieľom inšpekcií vnútroštátnych orgánov zodpovedných za bezpečnosť civilného letectva je overiť, či každý členský štát uplatňuje alebo zabezpečuje uplatňovanie všetkých povinností Spoločenstva obsiahnutých v národnom programe kontroly kvality¹⁴, v národnom programe bezpečnostnej ochrany civilného letectva¹⁵, v programoch bezpečnostnej ochrany letísk a leteckých dopravcov¹⁶ a v národnom programe školenia a výcviku¹⁷. Osobitná pozornosť sa venovala kontrolnej činnosti samotných členských štátov na letiskách na ich území.

Ku koncu júna 2005 prebehli inšpekcie 14 vnútroštátnych orgánov. Z týchto inšpekcií vyplývajú nasledovné hlavné závery:

- Národné programy bezpečnostnej ochrany civilného letectva členské štáty formálne prijali a ich obsah je v zásade v súlade s požiadavkami Spoločenstva; avšak niektoré členské štáty boli požiadané, aby sa plne zosúladiли s požiadavkami Spoločenstva.
- Národné programy kontroly kvality prijala veľká väčšina krajín. Inšpekcie v dvoch členských štátoch, ktoré vtedy ešte nemali schválené programy kvality, sa museli odložiť; voči týmto štátom sa začal konanie o porušení. Obsah programov je vo všeobecnosti v súlade s požiadavkami Spoločenstva a ich plné zosúladenie je na dobrej ceste. Napríklad, príslušným orgánom boli zverené vhodné výkonné právomoci, s výnimkou jednej krajiny, v ktorej boli tieto právomoci hodnotené ako nedostatočné.
- Uspokojivo sa rozbehlo schvaľovanie programov bezpečnostnej ochrany letísk.
- Schvaľovanie programov bezpečnostnej ochrany leteckých spoločností sa začalo prednostne u spoločností, ktorých licenciu vydal kontrolovaný štát.

¹⁴ Článok 5 ods. 2 a článok 7 ods. 1 nariadení č. 2320/2002 a č. 1217/2003.

¹⁵ Článok 5 ods. 1 nariadenia č. 2320/2002.

¹⁶ Článok 5 ods. 1 nariadenia č. 2320/2002.

¹⁷ Článok 5 ods. 5 nariadenia č. 2320/2002.

- Príprava a vykonávanie národných programov školenia a výcviku k bezpečnostnej ochrane sú vo všeobecnosti uspokojujúce, i keď niektoré detaily si vyžiadali úpravu.
- Inšpekcia/detekčná kontrola prestupujúcich cestujúcich prichádzajúcich z tretích krajín a ich batožiny sa v niektorých členských štátoch musia zlepšiť.
- Požiadavky na spoločnú metodológiu vnútroštátnych kontrol (ohlásenie alebo neohlásenie kontrol vopred, spôsob kontroly, klasifikácia výsledkov) väčšina členských štátov uplatňuje pomerne dobre. Avšak kvôli nedostatočnej harmonizácii nie je porovnávanie výsledkov vnútroštátnych kontrol na európskej úrovni zatiaľ možné; musia sa teda preskúmať otázky posilnenia týchto požiadaviek.
- Množstvo a spôsob inšpekcií vykonávaných príslušnými vnútroštátnymi orgánmi sa v jednotlivých členských štátoch výrazne odlišujú. Niektoré vnútroštátne orgány nevyužívajú právomoci, ktoré im boli zverené, a neuskutočňujú testy a simulácie nezákonných skutkov, aby tak preverili účinnosť existujúcich opatrení. Kontrolná činnosť zvyčajne nie je dosť pravidelná na to, aby bola plne účinná.
- Vo viac ako polovici kontrolovaných členských štátov sa počet vnútroštátnych inšpektorov (na plný alebo čiastočný pracovný úväzok) považuje za nedostatočný pre úspešné vykonávanie úloh zverených príslušnému vnútroštátnemu orgánu.
- Výkonnosť postupu nápravy, to znamená rýchlosť, s akou sa opravujú zistené nedostatky, je rôznorodá; niektoré členské štáty využívajú finančný postih, ktorý je silnou motiváciou.

3.1.2. *Inšpekcie primeranej vzorky letísk*

Od februára 2004 do júna 2005 sa vykonalo 29 inšpekcií letísk v 22 členských štátoch¹⁸. Vzorka bola vybraná na základe objektívnych kritérií (veľkosť a štruktúra letiska, úroveň prevádzky, počet leteckých spoločností prítomných na základni, geografické vyváženie) a aj náhodne. Obsahovala najmä:

- 11 inšpekcií letísk s prevádzkou vyššou ako 10 miliónov cestujúcich ročne, z čoho bolo niekoľko najväčších európskych základní,
- 13 inšpekcií letísk s prevádzkou od 1 do 10 miliónov cestujúcich, z čoho 2 letiská s veľmi silnou sezónnou prevádzkou na juhu Európy,
- 1 inšpekciu letiska s prevádzkou menšou ako 1 milión cestujúcich,
- 1 inšpekciu malého regionálneho letiska,
- inšpekcie 3 z 10 najdôležitejších letísk s prevahou nákladnej dopravy.

Vzhľadom na záväzné normy, ktoré musia prevádzkovatelia dodržiavať, je úroveň bezpečnostnej ochrany v Európskej únii vo všeobecnosti dosť vysoká, i keď nie všade rovnaká. Základné spoločné požiadavky, ako napríklad potreba podrobiť 100 % cestujúcich a ich príručnú batožinu ako aj zapísanú batožinu inšpekcii/detekčnej kontrole sa vo všeobecnosti uplatňuje správne. Oproti stavu pred nadobudnutím účinnosti nariadenia (ES)

¹⁸ z toho tri opakované inšpekcie.

č. 2320/2002 to predstavuje významný pokrok. Inšpekcie však ukázali, že ešte stále sú potrebné zlepšenia a že pretrvávajú nesúlad s niektorými požiadavkami nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Niektoré prípady nesúladu sa opakovane zistili na viacerých letiskách. Veľké rozdiely sa objavili aj v rozsahu kontrol členov personálu. Normy bezpečnostnej ochrany v tomto odvetví by sa mali výrazne harmonizovať a zlepšiť po 1. januári 2006, keď sa spustí druhá fáza stanovená v nariadení (ES) č. 1138/2004, ktorým sa zaviedla povinná inšpekcia/detekčná kontrola všetkých členov personálu oprávnených na vstup do priestorov, do ktorých majú prístup skontrolovaní cestujúci. Okrem toho testy vykonané počas inšpekcií preukázali, že niektoré technické požiadavky na zariadenia bezpečnostnej ochrany nie sú harmonizované. Na zlepšenie tohto stavu sa vypracúvajú vykonávacie predpisy a prvé nariadenie zaručujúce harmonizované normy pre röntgenové zariadenia už bolo prijaté 24. mája 2005¹⁹. Zistili sa tiež niektoré postupy, ktoré neboli v súlade ani pri kontrole vstupu do vyhradených bezpečnostných priestorov. Aby sa tento problém vyriešil, spustil sa rýchly postup nápravy.

Ani výkonnosť leteckých spoločností vždy nie je jednotná, niektoré spoločnosti dodržiavajú požiadavky lepšie ako iné. Zlepšiť sa musí najmä kontrola a ochrana vzdušných dopravných prostriedkov.

Zistili sa aj postupy, ktoré neboli v súlade pri bezpečnostnej ochrane nákladu, kde zdá byť veľmi potrebný spoločný harmonizovaný prístup.

Niektoré ustanovenia právnych predpisov sú z pohľadu dotknutých prevádzkovateľov niekedy považované za málo jasné.

Vnútorne mechanizmy kontroly kvality všetkých prevádzkovateľov leteckej dopravy – najmä letiskových úradov, leteckých dopravcov a správcov nákladu – dovoľujú týmto prevádzkovateľom zmerať ich vlastnú výkonnosť v oblasti bezpečnostnej ochrany a ich súlad s európskymi normami.

Po zviditeľnení problému Komisiou musia byť členské štáty osobitne pozorné, aby k týmto prípadom nesúladu nedochádzalo alebo viac nedochádzalo. V opačnom prípade Komisia v súlade so Zmluvou použije svoje právo obrátiť sa na súd.

3.2. Postup nápravy

Bezprostredným cieľom Komisie je samozrejme náprava zisteného nesúladu s právnymi predpismi Spoločenstva. Komisia môže uspokojivo konštatovať, že členské štáty pozitívne prijali správy z inšpekcií, ktorých výsledky odmietajú iba okrajovo.

Bolo by predčasné vyjadrovať sa k výkonnosti postupu nápravy nesúladu zisteného pri inšpekciách. Zdá sa však, že tempo náprav sa v praxi počas referenčného obdobia neobyčajne zvýšilo, čo potvrdzuje, že vytvorenie kontrolného režimu Spoločenstva pre bezpečnostnú ochranu civilného letectva je osobitne užitočné.

¹⁹ Nariadenie (ES) č. 781/2005.

4. VŠEOBECNÉ ZÁVERY

Postup inšpekcií a vytvorenie vykonávacích predpisov postupom prenesených právomocí umožnili zosúladiť prax v odvetví bezpečnostnej ochrany civilného letectva s ustanoveniami zákonov. Tento prístup umožňuje nadobudnúť istotu, že úroveň bezpečnostnej ochrany sa citeľne posilnila a že je žiadúce upraviť nariadenie (ES) č. 2320/2002.

4.1. Úroveň bezpečnostnej ochrany bola posilnená

Inšpekcie boli osobitne užitočné pre objektívne preskúmanie vykonávania právnych predpisov. V tomto ohľade môžeme vyvodiť záver, že nariadenie (ES) č. 2320/2002 a jeho vykonávacie predpisy vo všeobecnosti zaručujú uspokojivú úroveň bezpečnostnej ochrany v celej EÚ. Ak chýbajú údaje o skutočnej úrovni bezpečnostnej ochrany pred nadobudnutím účinnosti legislatívy Spoločenstva, je ťažké určiť aký veľký pokrok sa dosiahol v každom členskom štáte a na navštívených letiskách. Napriek tomu, že inšpekcie letísk Spoločenstva opakovane upozornili na postupy, ktoré neboli v súlade, zdá sa, že vytvorenie záväznej legislatívy Spoločenstva v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva prispelo k citeľnému zlepšeniu ochrany európskych občanov pred protiprávnym zásahmi voči civilnému letectvu.

Súčasný právny poriadok, najmä záruka správnych vykonávacích predpisov a právne požiadavky záväznejšie ako záväzky a odporúčania uvedené v prílohe 17 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, vedie k záveru, že kvalita bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ je vzorom celosvetového významu.

Zámerom Komisie je pokračovať vo výkone jej novej právomoci v oblasti inšpekcií. Pokiaľ ide o pravidelné sledovanie letísk a leteckých dopravcov a o rýchlu nápravu nedostatkov zistených pri vnútroštátnom audite, osobitnú pozornosť treba venovať výkonnosti vnútroštátnych orgánov. Je tiež potrebné rozšíriť vzorku kontrolovaných letísk: každý členský štát treba kontrolovať s vhodnou frekvenciou, pričom určitú prioritu treba priznať štátom s významnou ponukou leteckej dopravy alebo štátom, ktoré prijali politiku bezpečnostnej ochrany iba nedávno alebo v ktorých boli zistené nedostatky.

4.2. Vylepšenie obsahu nariadenia (ES) č. 2320/2002

Vo všeobecnosti sa ešte stále dá ochrana európskych občanov zvýšiť bez toho, aby boli ohrozené oprávnené záujmy prevádzkovateľov pokiaľ ide o zjednodušenie postupov bezpečnostnej ochrany na letiskách EÚ tak, že sa vylepší rámcové nariadenie (ES) č. 2320/2002 a tiež niektoré z jeho vykonávacích predpisov. To by malo predovšetkým zvýšiť výkonnosť systému ako celku.

V rámci revízie nariadenia (ES) č. 2320/2002 by bolo vhodné zaoberať sa týmito potrebnými vylepšeniami, na ktoré upozornili inšpekcie Komisie.

Táto revízia je potrebná, aby sa uspokojili rôzne potreby súvisiace so zjednodušením postupu prispôsobovania existujúcich špecifikácií, s technickou harmonizáciou, s vyjasnením niektorých ustanovení, so zlepšením úrovne bezpečnostnej ochrany a nakoniec aj s identifikáciou mechanizmov spolupráce s tretími krajinami.

PRÍLOHA 1. Zhrnutie inšpekcií Komisie podľa členských štátov (stav k 30. júnu 2005)

Členský štát	Počet inšpekcií
Belgicko	2
Česká republika	1
Dánsko	2
Nemecko	3
Estónsko	-
Grécko	3
Španielsko	3
Francúzsko	3
Írsko	2
Taliansko	2
Cyprus	1
Lotyšsko	1
Litva	1
Luxembursko	2
Maďarsko	1
Malta	1
Holandsko	2
Rakúsko	3
Poľsko	1
Portugalsko	2
Slovinsko	1
Slovensko	-
Fínsko	2
Švédsko	2
Spojené kráľovstvo	2
SPOLU	43