



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.9.2007  
KOM(2007) 542 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET  
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**ANDEN RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR.  
2320/2002 OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

# **RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

## **ANDEN RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 2320/2002 OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

### **1. INDLEDNING**

Terrortruslen mod luftfarten er fortsat meget aktuel. De fejlslagne attentater i Det Forenede Kongerige i august 2006, hvor det blev forsøgt at bringe flere luftfartøjer til eksplosion under flyvningen med flydende eksplosive stoffer i håndbagagen, viser, hvis der skulle være behov for det, at det ville være farligt for EU at slække på indsatsen inden for luftfartssikkerhed. Det er fortsat et afgørende mål at sikre en korrekt anvendelse af de sikkerhedsforanstaltninger, som EU har indført med vedtagelsen af forordning (EF) nr. 2320/2002<sup>1</sup>.

Kommissionen vedtog i september 2005 en første rapport<sup>2</sup> om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2320/2002, og den rapport omfattede perioden februar 2004-juni 2005. Denne anden rapport omfatter perioden juli 2005-december 2006 og bygger navnlig på konklusionerne af ca. 50 nye inspektioner, som Kommissionen har gennemført. På dette grundlag kan der redegøres for sikkerhedssituationen i hele EU fire år efter EU-lovgivningens ikrafttræden.

Med denne rapport bekræftes det blandt andet, at gennemførelsen af EU-lovgivning gennemsnitligt set har hævet sikkerhedsniveauet betydeligt i EU's lufthavne. Sikkerhedsniveauet er højt for flyrejsende. EU-systemet har vist sig egnet til at fastholde og udvikle fælles regler, som letter de rejsende ved at minimere omstændelige forskelle i de forskellige medlemsstaters sikkerhedsregler.

### **2. KONKLUSIONER AF KOMMISSIONENS INSPEKTIONER I 2005/2006**

Siden februar 2004 (hvor inspektionerne blev påbegyndt) har Kommissionen gennemført 89 inspektioner, hvoraf 47 er nye inspektioner, som er gennemført mellem juli 2005 og december 2006 i EU-25 og Schweiz<sup>3</sup> (jf. bilag 1). Alle medlemsstaterne er på nuværende tidspunkt blevet inspiceret mellem to og fem gange på niveauet for de nationale myndigheder med ansvar for sikkerhed inden for civil luftfart eller på lufthavnsniveau<sup>4</sup>.

#### **2.1. Inspektioner af de nationale myndigheder**

Det er nu muligt at opstille en omfattende tabel over, hvorledes medlemsstaterne opfylder deres forpligtelser med hensyn til kvalitetskontrol, idet de 10 nye medlemsstaters nationale myndigheder, som ikke var blevet inspiceret på tidspunktet for udarbejdelsen af den første

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>2</sup> KOM(2005) 428 af 22. september 2005. Første rapport om gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2320/2002 om sikkerhed inden for civil luftfart.

<sup>3</sup> Kommissionen er beføjet til at foretage inspektioner i Schweiz i medfør af en bilateral aftale mellem EU og Schweiz. EFTA-Tilsynsmyndigheden har ligeledes foretaget 11 inspektioner svarende til Kommissionens i Norge og Island.

<sup>4</sup> Bulgarien og Rumænien, der tiltrådte EU den 1. januar 2007, vil blive inspiceret for første gang i 2007.

rapport, i mellemtiden er blevet inspiceret<sup>5</sup>. De første konklusioner, der blev truffet i 2005, har vist sig at holde stik; selv om gennemførelsen af retsfor skrifterne er rimeligt tilfredsstillende, er den nationale kvalitetskontrol ikke tilstrækkeligt effektiv.

### *2.1.1. Gennemførelse af retsfor skrifter i den nationale lovgivning*

Inspektionerne af de nationale myndigheder med ansvar for sikkerheden inden for civil luftfart har til formål at verificere, at Fællesskabets retsfor skrifter er gennemført på tilfredsstillende vis i den nationale lovgivning, dvs. at det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart<sup>6</sup>, det nationale kvalitetskontrolprogram<sup>7</sup>, sikkerhedsprogrammerne for lufthavnene og luftfartsselskaberne<sup>8</sup> og det nationale sikkerhedsuddannelsesprogram<sup>9</sup> er i overensstemmelse med EU-lovgivningen. Heraf fremgår det bl.a., at:

- de nationale programmer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, hvor visse bestemmelser i nogle tilfælde måtte tilpasses, regelmæssigt skal bringes i overensstemmelse med de nye fællesskabskrav, der følger af ændringer af forordning (EF) nr. 622/2003.
- Indholdet af de nationale kvalitetskontrolprogrammer er i det store og hele i overensstemmelse med fællesskabskravene ud fra en retlig synsvinkel.
- Kravene vedrørende den fælles metode i forbindelse med den nationale kontrol (uanmeldt eller anmeldt, kontrollens alsidighed, klassificering af resultater) er fastlagt på tilfredsstillende vis i størstedelen af medlemsstaterne.
- Valideringen af lufthavnenes sikkerhedsprogrammer udføres på tilfredsstillende vis. hovedparten af de programmer, som Kommissionens inspektører har undersøgt, er revideret efter EU-lovgivningens ikrafttræden.
- Medlemsstaterne overvåger luftfartsselskabernes sikkerhedsprogrammer på en uensartet måde, idet der lægges størst vægt på de selskaber, som har fået udstedt licens i den pågældende stat.
- Opstillingen og gennemførelsen af de nationale sikkerhedsuddannelsesprogrammer er alt i alt tilfredsstillende.

### *2.1.2. Effektiviteten af den nationale kvalitetskontrol*

Der er derimod konstateret adskillige mangler ved den operationelle gennemførelse af de nationale kvalitetskontrolprogrammer, og manglerne anses ofte for at være af alvorlig karakter ved inspektionerne. Den nationale kvalitetskontrollens effektivitet er på nuværende tidspunkt strukturelt utilstrækkelig i en halv snes medlemsstater.

---

<sup>5</sup> Luxembourgs kompetente nationale myndighed er ikke blevet inspiceret, fordi der ikke findes noget nationalt kvalitetskontrolprogram. Der er på den baggrund indledt en overtrædelsesprocedure.

<sup>6</sup> Artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

<sup>7</sup> Artikel 5, stk. 3, og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2320/2002 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 af 4. juli 2003 om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart EUT L 169 af 8.7.2003, s. 44.

<sup>8</sup> Artikel 5, stk. 4, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

<sup>9</sup> Artikel 5, stk. 5, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

- I mange medlemsstater foretages kontrollen ikke tilstrækkeligt hyppigt og ej eller tilstrækkeligt omfattende til at imødegå sikkerhedstruslen på operationelt niveau, tilskynde operatørerne til at følge procedurerne helt og fuldt og danne et objektive og fuldstændigt billede af situationen på nationalt niveau. Nogle nationale myndigheder udnytter ikke deres beføjelser til at diversificere kontrolmetoderne (sikkerhedsaudit, inspektioner, afprøvninger og opfølgende foranstaltninger).
- I mange medlemsstater findes der globalt set ikke et tilstrækkeligt antal nationale inspektører til at udføre kvalitetskontrolopgaverne tilstrækkeligt hyppigt<sup>10</sup>. For mange inspektører må eksempelvis afsætte en betydelig del af deres arbejdstid til andre opgaver, bl.a. administration. Dette får direkte negative følger for graden af overensstemmelse og antallet og omfanget af audits, og der er risiko for, at auditorernes erfaringer indsnævres.
- Korrektionsprocedurens effektivitet, dvs. hvor hurtigt de konstaterede mangler kræves afhjulpet, er uensartet. I et meget stort flertal af medlemsstaterne anvendes de kompetente myndigheders gennemførelsesbeføjelser ikke med en tilstrækkelig beslutsomhed. I nogle medlemsstater sanktioneres der kun i ekstraordinære tilfælde, og dette gælder selv i de tilfælde, hvor manglerne ikke afhjælpes. Denne svaghed går hånd i hånd med det utilstrækkelige antal opfølgende inspektioner på stedet.

Dette forhold får nødvendigvis følger for den grad af overensstemmelse, der konstateres i forbindelse med Kommissionens inspektioner i lufthavnene.

## **2.2. Inspektioner af lufthavnene**

### *2.2.1. En repræsentativ stikprøve*

Siden februar 2004 har Kommissionen foretaget 65 inspektioner af lufthavne i alle medlemsstaterne og i Schweiz. Disse inspektioner fandt sted i 49 forskellige lufthavne, hvilket modsvarer ca. 10 % af de omkring 500 europæiske lufthavne, som er åbne for erhvervsmæssig trafik. 16 af disse indledende inspektioner i lufthavnene blev fulgt op med en yderligere inspektion for at konstatere, om de tidligere konstaterede mangler er afhjulpet. Der er i perioden juli 2005-december 2006 foretaget 36 nye inspektioner af lufthavne (hovedsagelig de lufthavne, som spiller en nøglerolle i de inspicerede medlemsstaters lufthavnssystemer), og heraf var de 13 opfølgende inspektioner. Når alt kommer til alt, er denne stikprøve er ganske vist begrænset, men den er i god overensstemmelse med kravet om, at Fællesskabet overvåger medlemsstaternes kvalitetskontrol, således som det er fastlagt i forordning (EF) nr. 2320/2002.

Kommissionen har til dette formål haft en halv snes inspektører til rådighed på fuld tid, og den har ligeledes kunnet trække på nationale auditorer ad hoc<sup>11</sup>.

### *2.2.2. Oversigt over de konstaterede mangler*

Resultaterne af de 23 nye indledende inspektioner, der er gennemført siden juli 2005, bekræfter i store træk de forhold, Kommissionen allerede har beskrevet i den første rapport.

<sup>10</sup> På nuværende tidspunkt ligger antallet af nationale luftfartssikkerhedsinspektører i bred forstand (deltid og fuld tid) i størrelsesorden 350 inspektører, der kommer fra de nationale kompetente myndigheder (EU-25).

<sup>11</sup> På grundlag af artikel 5 i forordning (EF) nr. 1217/2003 er ca. 70 nationale auditører på nuværende tidspunkt kvalificeret til at deltage ad hoc i Kommissionens inspektioner. I perioden juli 2005-december 2006 var det således muligt at lade 57 nationale auditører deltage i de indledende inspektioner; 32 deltog i perioden februar 2004-juni 2005.

Som helhed betragtet er sikkerhedsniveauet højt i EU. Dette skyldes, at den europæiske lovgivning på flere områder er mere krævende og nuanceret end den internationale lovgivning, der er fastlagt inden for rammerne af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)<sup>12</sup>. Sikkerhedsniveauet er dog ikke ensartet, for der er mærkbare forskelle fra lufthavn til lufthavn. EU er dermed ikke fuldt ud beskyttet mod trusler. De grundlæggende principper som f.eks. screening af 100 % af passagererne og deres håndbagage samt indskrevet bagage overholdes korrekt.

De inspektioner, der er gennemført i 2006, gør det også muligt at bekræfte, at tendensen til forbedring fortsætter. Overordnet betragtet er antallet af konstaterede tilfælde af manglende overensstemmelse faldet med 21 %, og der er 17 % færre alvorlige mangler end i 2004<sup>13</sup>. Visse foranstaltninger anvendes imidlertid stadig ikke i overensstemmelse med EU-lovgivningen, og der konstateres endnu jævnligt mangler, som trækker sikkerhedsforanstaltningernes samlede kvalitet i negativ retning. Det drejer sig derfor ikke så meget om at yde mere, men at gøre det bedre.

- Der konstateres tilbagevendende mere eller mindre alvorlige mangler i forbindelse med centrale procedurer for adgangskontrol, beskyttelse af luftfartøjer, screening af passagerer og indskrevet bagage.
- Den manglende overensstemmelse med EU-lovgivningen er ofte af mere alvorlig karakter, hvad angår screening af personale, gennemsøgning af luftfartøjer og screening af håndbagage. Eksempelvis er der i samme lufthavn anvendt forskellige screeningprocedurer for personale og passagerer, idet de metoder, der blev anvendt for personalet, var mere fleksible og ikke gjorde det muligt systematisk at opspore forbudte genstande.
- Forsøg i forbindelse med inspektionerne har bekræftet behovet for en teknisk harmonisering af sikkerhedsudstyret, hvilket er iværksat ved godkendelsen af 2 forordninger (jf. pkt. 3.1).
- Endelig har nogle operatører fundet bestemmelserne i lovgivningen upræcise, og i det tilfælde er lovgivningen også suppleret (jf. pkt. 3.2).

Der findes flere årsager til disse mangler: den menneskelige faktor er tydeligvis årsag til manglende overensstemmelse i mange tilfælde, f.eks. når forbudte genstande ikke opdages ved håndbagages passage i røntgenmaskiner. Der er dermed behov for en løbende indsats med hensyn til tilsyn, uddannelse og forøgelse af sikkerhedsbevågenheden over for terrorrisikoen. Mange mangler skyldes også, at det er nødvendigt at foretage forskellige sikkerhedskontroller på et minimum af tid og det stadig voksende antal flyafgange, der også medfører betydelige driftsmæssige bindinger. Endelig hænger manglerne også direkte sammen med en utilstrækkelig eller endog fuldstændig manglende national kvalitetskontrol efter ikrafttrædelsen af EU-lovgivningen, selv om en effektiv kvalitetskontrol forudsætter en kontrol på stedet.

### 2.2.3. *Manglernes alvor og iværksættelse af artikel 15 i forordning (EF) nr. 1486/2003*

De konstaterede manglers alvor må ikke undervurderes. I ni ud af ti indledende inspektioner påvises der fortsat alvorlige mangler, som får indflydelse på sikkerhedskæden. I betragtning af princippet om "one-stop security", der ligger bag anvendelsen af forordning (EF) nr. 2320/2002, påvirker manglerne ofte direkte sikkerheden negativt i EU's øvrige lufthavne.

---

<sup>12</sup> Bilag 17 til Montreal-konventionen.

<sup>13</sup> Statistikkerne tager hensyn til de sikkerhedsforhold, som er omhandlet i de afsnit, der er opstillet i bilaget til forordning (EF) nr. 2320/2002.

Derfor kræver Kommissionen i overensstemmelse med lovgivningen<sup>14</sup>, at de pågældende medlemsstater øjeblikkeligt iværksætter korrektioner, når manglernes alvor nødvendiggør dette. Foretages der ikke øjeblikkeligt korrektioner, må de øvrige medlemsstater træffe kompenserende – og ofte omkostningskrævende – forholdsregler i deres lufthavne. Kommissionen har således taget artikel 15 i forordning (EF) nr. 1486/2003 i anvendelse 17 gange, men heraf kun 4 gange i perioden, som er omfattet af denne anden rapport. Denne udvikling bekræfter en øget vilje blandt medlemsstaterne til at korrigere de alvorligste mangler hurtigst muligt efter, at de er afdækket. Denne udvikling udgør et væsentligt fremskridt.

#### 2.2.4. *Opfølgende inspektion og korrektionsprocedure*

Som det allerede er konstateret i rapporten af 2005, er der grund til at glæde sig over, at medlemsstaterne bifalder Kommissionens inspektionsrapporter. For at måle effektiviteten af korrektionsproceduren, som angår den manglende overensstemmelse, der er konstateret ved inspektioner, og som udgør den sidste fase af inspektionerne, foretog Kommissionen i løbet af de atten måneder, der er omfattet af denne rapport, i alt 13 opfølgende inspektioner i 13 forskellige medlemsstater. Af disse inspektioner fremgår det, at:

- omfanget af korrektionerne stort set er utilstrækkeligt. Det hænder ofte, at når en medlemsstat meddeler, at de af Kommissionen krævede korrektioner er foretaget, og at den nationale audit er gennemført, er det alene en del af de alvorlige mangler, som rent faktisk er korrigeret på tilfredsstillende vis.
- De sikkerhedsforanstaltninger, som det er vanskeligst at korrigere, vedrører ofte screening af personale og luftfartøjers sikkerhed.
- Det gennemsnitlige tidsforbrug til at korrigere mangler er relativt stort, dvs. lidt over et år. Der forekommer dog betydelige forskelle, hvilket ofte afspejler den kompetente nationale myndigheds og de berørte operatørers dynamik.

Når korrektionsprocessen er utilfredsstillende (utilstrækkelig overensstemmelse, tidsforbruget til korrektionen er for stort), bør Kommissionen efter at have forsøgt de øvrige muligheder iværksætte en overtrædelsesprocedure mod den berørte medlemsstat. Kommissionen har to gange måttet tage dette middel i anvendelse i 2005 og 2006 for således at tilskynde den kompetente nationale myndighed til at gøre brug af sine gennemførelsesbeføjelser i medfør af det nationale kvalitetskontrolprogram<sup>15</sup>.

### 3. UDVIKLINGEN I LOVGIVNINGEN I 2006

I artikel 4, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2320/2002<sup>16</sup> er det fastsat, at Kommissionen vedtager de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse og teknisk tilpasning af de fælles grundlæggende krav, der er fastlagt i bilaget til denne forordning, i overensstemmelse med artikel 5 i Rådets afgørelse 1999/468/EF<sup>17</sup> (forskriftsudvalgsprocedure). Kommissionen bistås

---

<sup>14</sup> I artikel 15 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1486/2003 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart er det fastsat, at "Hvis der i forbindelse med en inspektion konstateres en alvorlig mangel, der skønnes at have væsentlig betydning for sikkerheden inden for civil luftfart generelt i Fællesskabet, informerer Kommissionen øjeblikkeligt de kompetente myndigheder herom". EUT L 213 af 23.8.2003, s. 3.

<sup>15</sup> Der er iværksat procedurer mod Luxembourg og Finland.

<sup>16</sup> EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

<sup>17</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

af et udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som nedsættes i medfør af artikel 9 i forordning (EF) nr. 2320/2002. Denne procedure gør det muligt om nødvendigt hurtigt at træffe foranstaltninger.

Dette udvalg trådte sammen 12 gange i perioden juli 2005 - december 2006 og bistod Kommissionen med at udarbejde lovgivning om luftfartssikkerhed. I 2006 afgav udvalget i forbindelse med sit arbejde positive udtalelser angående Kommissionens vedtagelse af seks gennemførelsesforordninger. I forbindelse med vedtagelsesprocessen blev Europa-Parlamentet holdt underrettet i overensstemmelse med kravene i artikel 7 i Rådets afgørelse 1999/468/EF<sup>18</sup>.

### **3.1. Standarder for alle vigtige typer sikkerhedsudstyr**

To forordninger var en del af Kommissionens igangværende arbejde med at indsætte præstationsstandarder for alle vigtige typer sikkerhedsudstyr, der anvendes i EU-lufthavne, i forordning (EF) nr. 622/2003. Præstationsstandarderne vil garantere en mindstestandard for det udstyr, der bruges i hele EU, og bidrage til at forbedre resultaterne af test under inspektionerne.

- I Kommissionens forordning (EF) nr. 1448/2006<sup>19</sup> af 29. september 2006, som trådte i kraft den 20. oktober 2006, opstilles ydelseskrav for Explosive Detection Systems (EDS), der anvendes i EU-lufthavnene.
- I Kommissionens forordning (EF) nr. 1862/2006<sup>20</sup> af 15. december 2006, som trådte i kraft den 5. januar 2007, opstilles ydelseskrav for metaldetektorkarme (walk-through metal detectors - WTMDs), der anvendes i EU-lufthavnene.

### **3.2. Mangler i den eksisterende lovgivning, der er afdækket ved Kommissionens inspektioner**

To forordninger er delvis et resultat af Kommissionens inspektioner af EU-lufthavne, hvor der er konstateret mangler eller svagheder i de gældende retsfor skrifter. I den forbindelse har tilbagemeldingerne fra Kommissionens inspektører og Kommissionens analyser af inspektionsresultaterne afdækket et behov for mere præcise krav i en række tilfælde.

- Kommissionens forordning (EF) nr. 240/2006<sup>21</sup> af 10. februar 2006, som trådte i kraft den 3. marts 2006, indeholder en præcisering af sikkerhedsprocedurer for køretøjer, som får adgang til lufthavnens security-beskyttede område
- I Kommissionens forordning (EF) nr. 831/2006<sup>22</sup> af 2. juni 2006, som trådte i kraft den 1. januar 2007, fastsættes mere harmoniserede regler for luftfragtsikkerhed.

### **3.3. Den teknologiske udvikling inden for luftfartssikkerhed**

EF-bestemmelser må ikke lægge hindringer i vejen for den teknologiske udvikling inden for luftfartssikkerhed. Der er lagt op til en lovgivningsmæssig løsning på foranledning af erhvervslivet med fuld støtte fra Kommissionen og medlemsstaterne. Ved Kommissionens

---

<sup>18</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>19</sup> EUT L 271 af 30.9.2006, s. 31.

<sup>20</sup> EUT L 358 af 16.12.2006, s. 36.

<sup>21</sup> EUT L 40 af 11.2.2006, s. 3.

<sup>22</sup> EUT L 150 af 3.6.2006, s. 4.

forordning (EF) nr. 65/2006<sup>23</sup> indrømmes medlemsstaterne mulighed for på fastsatte vilkår at fravige de tekniske krav i lovgivningen med henblik på at afprøve nye teknologier. En sådan afprøvning tillades i højst 30 måneder, hvorefter det bør besluttes, om den nye teknologi skal indarbejdes i fællesskabslovgivningen som en anerkendt sikkerhedsmetode.

### **3.4. Risiko i forbindelse med flydende eksplosive stoffer**

Kommissionens forordning (EF) nr. 1546/2006<sup>24</sup> af 4. oktober 2006, som trådte i kraft den 6. november 2006, var en udløber af begivenhederne den 10. august 2006 i Det Forenede Kongerige. På denne dag afslørede Det Forenede Kongeriges efterretningstjeneste, at terrorister havde til hensigt at bringe adskillige luftfartøjer til eksplosion under flyvningen med flydende eksplosive stoffer, der var hjemmelavet og bestod af husholdningskemikalier.

Kommissionens tjenestegrene rådførte sig efterfølgende med Europas førende tekniske og videnskabelige eksperter inden for luftfartssikkerhed om, hvorledes denne trussel bedst kunne imødegås. En dialog fandt sted mellem medlemsstaterne og interesseorganisationer for lufthavnene, luftfartsselskaberne og lufthavnenes detailhandlere for at minimere de negative følgevirkninger, som nye bestemmelser på området kunne få for luftfarten i Fællesskabet. Det er særligt problematisk, at der ikke findes nogen form for afprøvet udstyr/teknologi på markedet, hvormed indholdet af en forsejlet flaske kan analyseres hurtigt og præcist for flydende eksplosive stoffer. Ved denne forordning begrænses de individuelle mængder af flydende stoffer, som passagerer kan medbringe, til beholdere på højst 100 ml, og der stilles krav om, at alle beholdere kan være i en gennemsigtig, genlukkelig plasticpose, som rummer højst 1 liter. Forordningen bør tages op til fornyet vurdering hvert halve år i lyset af den tekniske udvikling og følgerne for driften af lufthavnene og for passagererne.

Kommissionen har også iværksat undersøgelser angående oprettelse af en luftffragtdatabase for kendte afsendere, anvendelse af specialtrænede hunde og et "trusted traveller" begreb med henblik på et forberedende teknisk arbejde.

## **4. FREMTIDSUDSIGTER**

I 2007 bør der følges op på flere indsatsområder:

- Aktiviteter i relation til effektiviteten af medlemsstaternes kompetente myndigheders kvalitetskontrol.

Medlemsstaternes kvalitetskontrol er indtil nu udpeget som det svage led i den generelle opbygning af sikkerheden inden for civil luftfart. En styrkelse af denne vil derfor virke som løftestang. Medlemsstaterne må frem for alt udføre kvalitetskontrol, som er på højde med fællesskabskravene, og udbrede deres erfaringer i alle deres lufthavne. Dette indebærer også, at de nødvendige menneskelige ressourcer i form af inspektører må mobiliseres, og passende gennemførelsesbeføjelser må tages i anvendelse. Man kunne også tilskynde til et samarbejde mellem medlemsstaterne om kontrol med henblik på regelmæssigt at evaluere operatører, der driver virksomhed på EU-niveau. Kommissionen fortsætter sine inspektioner, og overtrædelsesprocedurer vil om nødvendigt blive indledt.

- Aktiviteter i relation til forbedring af den eksisterende lovramme.

---

<sup>23</sup> EUT L 11 af 17.1.2006, s. 4.

<sup>24</sup> EUT L 286 af 17.10.2006, s. 6.

Med henblik på at styrke komplementariteten mellem EU's og den nationale kvalitetskontrol bør forordning (EF) nr. 1486/2003 og 1217/2003 også revideres. Der bør foretages en yderligere præcisering af kravene til de nationale auditmetoder, korrektion af mangler og kvalitetskontrollens proportionalitet med det nationale lufthavnssystem.

For det andet undersøger Kommissionen - på baggrund af den menneskelige faktors indflydelse på sikkerhedskontrolprocessens kvalitet - forslag til forbedring af uddannelseskravene til sikkerhedspersonale.

Endelig er det Kommissionens hensigt, at forordning (EF) nr. 622/2003 løbende udvikles yderligere for at revidere sikkerhedskravene, når dette er berettiget enten som følge af den tekniske udvikling eller ved behov for yderligere præcisering på fællesskabsniveau.

I bredere forstand har Kommissionen til hensigt på grundlag af praktiske erfaringer og ajourførte risikovurderinger endnu en gang at genoverveje, om der fortsat er behov for hele spektret af lovfæstede krav inden for luftfartssikkerhed. Flere på hinanden følgende hændelser i de seneste år har gjort det nødvendigt at træffe nødforanstaltninger for at imødegå akutte trusler, hvilket har medført et betydeligt pres på de disponible sikkerhedskontrolressourcer og på driftskravene på lufthavnsniveau. Det står dog klart, at en granskning og efterfølgende ophævelse eller omformulering af nogle af de nugældende krav forudsætter en vedtagelse af Kommissionens forslag om en ny, forenklet og mere fleksibel rammeforordning, der på nuværende tidspunkt behandles i lovgivningsprocessen.

Der findes et betydeligt potentiale for driftsmæssige lempelser, hvis der kan findes veje til at udvide det EU-interne "one-stop security" koncept til ligesindede tredjelande med tilsvarende høje normer for sikkerhed. Kommissionen arbejder aktivt med dette koncept og forventer de første resultater med tiden, når den nye rammeforordning er vedtaget.

**Bilag 1. Kommissionens inspektioner opdelt på medlemsstater pr. 31.12.2006**

| Medlemsstater             | Antal inspektioner<br>2004 - 06/2005<br>(inkl. opfølgende<br>inspektioner) | Antal inspektioner<br>07/2005 - 12/2006<br>(inkl. opfølgende<br>inspektioner) | Inspektioner i alt<br>2004/2006<br>(inkl. opfølgende<br>inspektioner) |
|---------------------------|--|---|---|
| Belgien                   | 2  | 1   | 3   |
| Tjekkiet                  | 1  | 1   | 2   |
| Danmark                   | 2  | 2   | 4   |
| Tyskland                  | 3  | 3   | 6   |
| Estland                   | -  | 2   | 2   |
| Grækenland                | 3  | 3   | 6   |
| Spanien                   | 3  | 1   | 4   |
| Frankrig                  | 3  | 3   | 6   |
| Irland                    | 2  | 2   | 4   |
| Italien                   | 2  | 3   | 5   |
| Cypern                    | 1  | 2   | 3   |
| Letland                   | 1  | 2   | 3   |
| Litauen                   | 1  | 2   | 3   |
| Luxembourg                | 2  | -   | 2   |
| Ungarn                    | 1  | 1   | 2   |
| Malta                     | 1  | 1   | 2   |
| Nederlandene              | 2  | 1   | 3   |
| Østrig                    | 3  | 2   | 5   |
| Polen                     | 1  | 3   | 4   |
| Portugal                  | 2  | 1   | 3   |
| Slovenien                 | 1  | 2   | 3   |
| Slovakiet                 | -  | 2   | 2   |
| Finland                   | 1  | 3   | 4   |
| Sverige                   | 2  | 1   | 3   |
| Det Forenede<br>Kongerige | 2  | 2   | 4   |
| Schweiz                   | -  | 1   | 1   |
| <b>I ALT</b>              | <b>42*</b>   | <b>47*</b>  | <b>89</b>   |

\* dataene omfatter ikke de to tekniske evalueringer i Bulgarien og Rumænien, der efterfølgende er foretaget inden for rammerne af forberedelsen af disse landes tiltrædelse til EU den 1. januar 2007.