EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.7.24.
COM(2012) 412 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

2011. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELMÉNEK KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A 2011. január 1. és december 31. közötti időszakra vonatkozó jelentés

BEVEZETÉS

A légi közlekedés védelmére vonatkozó felülvizsgált szabályok 2010 áprilisában történt hatálybalépése óta a 2011. év volt a 300/2008/EK rendelet és végrehajtási rendelkezései végrehajtásának első teljes éve. Az új jogi keret következetes megvalósításának biztosítása érdekében az év folyamán a Bizottság szorosan együttműködött a tagállamokkal és az ágazat képviselőivel. A Bizottság által megvalósított ellenőrzési rendszer keretében hasznos visszajelzések érkeztek a végrehajtás fő nehézségeiről, és lehetővé vált azoknak a területeknek az azonosítása, amelyekben az új jogi keret további pontosítása érdekében kisebb módosításokra volt szükség.

Ez a jelentés ismerteti a Bizottság 2011-ben végzett ellenőrzési tevékenységét, és bemutatja a jogalkotást, a próbaüzemet és kutatást, valamint a nemzetközi kapcsolatokat érintő fejleményeket.

ELSŐ RÉSZ

ELLENŐRZÉSEK

1. ÁLTALÁNOS HELYZET

A Bizottságnak a 300/2008/EK rendelet értelmében ellenőrzéseket kell lefolytatnia a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságoknál (a továbbiakban: felelős hatóságok), illetve a repülőtereken, az üzemben tartóknál és a jogalanyoknál. Az uniós programban Svájc is részt vesz, Norvégia, Izland és Liechtenstein esetében pedig az EFTA Felügyeleti Hatóság (ESA) végez hasonló rendelkezések alapján ellenőrzéseket. Az ellenőrzési feladatokat a Bizottság 10 légiközlekedés-védelmi ellenőrből álló csoportja végzi. Az ellenőrzési feladatok elvégzését 87 nemzeti ellenőr segíti, akiket a tagállamok, valamint Izland, Norvégia és Svájc neveznek ki. A Bizottság és az ESA által ez idáig végzett megfelelési ellenőrzési tevékenységről készített összefoglaló táblázat a mellékletben található.

2. ELLENŐRZÉSEK A NEMZETI FELELŐS HATÓSÁGOKNÁL

A Bizottság 2011-ben 10 felelős hatóságnál folytatott ellenőrzést; ezen hatóságok mindegyikét már korábban is ellenőrizte. Az ellenőrzések során számos tagállam esetében jelentős előrelépést állapítottak meg a korábbi helyzethez képest. A 2011-ben leggyakrabban észlelt hiányosságok hasonlóak voltak a 2010-ben észleltekhez, és a nemzeti légiközlekedés-védelmi programoknak és a nemzeti minőség-ellenőrzési programoknak a

300/2008/EK rendelet új jogi keretével történő, még függőben lévő teljes összehangolása kapcsán merültek fel.

Az intézkedések végrehajtását illetően egyes tagállamokban a tények még mindig azt mutatták, hogy nem rendelkeznek kellő kapacitással a hibák gyors felderítéséhez és kijavításához. Egyes tagállamok nem kísérték figyelemmel a szabályozás minden szükséges vonatkozását, és néhány esetben nem volt megfelelő az ellenőrzések utókövetése. Valamennyi tagállam jogában előírtak szankciókat, de azokat nem mindig alkalmazták azokban az esetekben, amikor a hiányosságok kijavítására nem került sor megfelelő időben.

A pénzügyi válság és az annak eredményeképpen az állami költségvetésekre nehezedő nyomás bizonyos tagállamokban érintette az előírások betartásának nemzeti szintű ellenőrzésére rendelkezésre álló forrásokat is.

3. A REPÜLŐTEREKEN VÉGZETT ELSŐ ELLENŐRZÉSEK

2011-ben 19 alkalommal hajtottak végre első ellenőrzést repülőtereken, azaz ugyanannyiszor, mint 2010-ben. Valamennyi fejezet sorra került (bár nem minden egyes ellenőrzés során). A követelményeknek megfelelőnek ítélt fő intézkedések aránya 2011-ben 80 % volt, azaz megegyezett a 2010-es megfelelési aránnyal.

A hagyományos intézkedések[1] terén feltárt hiányosságok az esetek túlnyomó részében emberi tényezőkre voltak visszavezethetők, és jellegükben nem mutatkozott jelentős változás a korábbi évekhez képest. A 2011 során ellenőrzött repülőtereken a hagyományos intézkedések terén a legtöbb hiányosságot a személyzet átvizsgálásának minőségével, valamint a légi árukra vonatkozó bizonyos védelmi követelményekkel kapcsolatban tárták fel. Különösen a személyzet kézi átvizsgálásának nem megfelelő minősége jelentett továbbra is nehézséget. A teherszállítás terén a legtöbb hiányosság a szállítmány jellege szerint legmegfelelőbb átvizsgálási módszer kiválasztása és annak alkalmazására vonatkozó követelmények kapcsán merült fel. Az effajta, emberi tényezőre visszavezethető problémák kiemelt figyelmet igényelnek, és új technológiai és/vagy eljárási alternatívák megjelenéséig intenzívebb képzés és felügyelet útján oldhatók meg.

Emellett a 2011-ben ellenőrzött repülőtereken az új jogi keret alapján bevezetett további intézkedések némelyikét még nem hajtották végre teljes mértékben. Hiányosságok merültek fel a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek átvizsgálásának módszereivel és követelményeivel (amennyiben még nem alakították ki teljes mértékben a biztonságos ellátási láncot), valamint a repülőtéri őrjáratok megfelelő eszközeinek és gyakoriságának meghatározásához szükséges kockázatértékelés elmulasztásával kapcsolatban is. A felelős tagállami hatóságoknak aktívan törekedniük kell ezen új rendelkezések végrehajtására.

4. UTÓLAGOS ELLENŐRZÉSEK

A 72/2010/EU rendelet 13. cikke értelmében a Bizottság rutinszerűen korlátozott számú utólagos ellenőrzést végez. Gyakran végeznek ilyen utólagos ellenőrzéseket olyan esetekben, amelyekben az első ellenőrzéskor több súlyos hiányosságra is fény derült, ugyanakkor a nemzeti megfelelés-ellenőrzési tevékenységek és a jelentéstétel pontosságának ellenőrzése érdekében – bár kisebb gyakorisággal – véletlenszerűen is sor kerül ellenőrzésekre. 2011-ben öt ilyen ellenőrzést végeztek, és ezek nagyrészt igazolták a feltárt hiányosságok megfelelő orvoslását.

[1] Az intézkedések abban az esetben minősülnek „hagyományosnak”, ha már a 2320/2002/EK rendelet jogi kerete alapján is alkalmazni kellett azokat.

5. LEZÁRATLAN ÜGYEK, A 15. CIKKBEN EMLÍTETT ESETEK ÉS A BÍRÓSÁGI ELJÁRÁSOK

Az ellenőrzéseket mindaddig nem zárják le, ameddig a Bizottság meg nem bizonyosodott arról, hogy a szükséges korrekciós intézkedéseket megtették. 2011 során 30 ügyet sikerült lezárni (ebből 18 repülőtereket, 12 pedig felelős hatóságokat érintett). Az év végén felelős hatóságokat érintően 12, repülőtéri ellenőrzéssel kapcsolatban szintén 12 ügy maradt lezáratlanul.

Azokban az esetekben, amikor a repülőtereken feltárt hiányosságok olyan súlyosnak minősülnek, hogy az jelentős hatással lehet az Unióban a polgári légi közlekedés védelmének általános szintjére, a Bizottság megteszi a 72/2010/EU rendelet[2] 15. cikkének alkalmazásához szükséges lépéseket. Ez azt jelenti, hogy az összes többi felelős hatóság figyelmét felhívják a helyzetre, és azok mérlegelhetik, hogy az érintett repülőtérről induló járatok tekintetében bevezessenek-e további intézkedéseket. 2011-ben ilyen lépésekre nem volt szükség.

A legsúlyosabb esetekben, illetve akkor, ha a hiányosságok orvoslására hosszú ideig nem kerül sor, vagy ha azok ismételten felmerülnek, a másik lehetséges szankció jogsértési eljárás kezdeményezése lehet. 2011-ben a nemzeti közigazgatási szervek ellenőrzését követően két jogsértési eljárás indult. Az érintett tagállam mindkét esetben elmulasztotta végrehajtani nemzeti légiközlekedés-védelmi programját. Ugyanebben az évben három másik jogsértési eset a feltárt hiányosságok orvoslását követően sikeresen lezárult.

6. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL VÉGZETT ÉRTÉKELÉSEK

A 18/2010/EK bizottsági rendelet[3] mellékletének 18. pontja értelmében a tagállamoknak minden év március végéig éves jelentést kell benyújtaniuk a Bizottság részére az előírások betartásának nemzeti szintű ellenőrzése terén az előző év januárjától decemberéig terjedő időszakban elért eredményeikről. A 2010. januártól decemberig terjedő jelentéstételi időszakban valamennyi tagállami jelentés az előírt határidőn belül és a Bizottság által megadott minta szerint került benyújtásra.

E jelentések elemzéséből az derült ki, hogy számos tagállam nem teljesítette teljes mértékben a nemzeti ellenőrzési tevékenységek hatályára és gyakoriságára vonatkozó követelményeket. Ezenkívül jelentős számú tagállam úgy nyilatkozott, hogy még nem dolgozott ki egységes eljárásokat a légiközlekedés-védelmi követelmények rejtett tesztelésére. A Bizottság felvette ezeket a problémákat a légi közlekedés védelmével foglalkozó szabályozási bizottságon belül létrehozott ellenőrzési munkacsoport napirendjére, hogy segítse a tagállamokat a közös követelményeknek való megfelelésben.

---

[2] A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról, HL L 23., 2010.1.27., 1. o.

[3] A Bizottság 18/2010/EU rendelete (2010. január 8.) a 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról, HL L 7., 2010.1.12., 3. o.

MÁSODIK RÉSZ

JOGSZABÁLYOK ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK

1. ÁLTALÁNOS HELYZET

A 2011-ben elfogadott, a légi közlekedés védelmére vonatkozó új jogi aktusok elsősorban a biztonsági szkennerek alkalmazásához és a harmadik országokból érkező árukra és postai küldeményekre vonatkozó új követelményekhez kapcsolódtak.

Teljes hatásvizsgálat lefolytatását követően jogszabályokat fogadtak el a biztonsági szkennerek alkalmazására vonatkozóan. Ez biztosítja, hogy a biztonsági szkennereket egységes módon használják, magas szintű védelmet biztosítva, és közben tiszteletben tartva az utasok alapvető jogait, különösen ami az egészséget, a magánélethez való jogot, az adatvédelmet és az utasok azon jogát illeti, hogy megtagadják biztonsági átvilágítási eljárást. A Bizottság különös figyelmet fordít majd arra, hogy ezeket a szabályokat a tagállamok maradéktalanul betartsák.

A jemeni légi árukkal kapcsolatos, 2010. október végi incidensre reagálva a Bizottság a tagállamokkal együtt, az érdekelteket is bevonva, haladéktalanul kidolgozta a megfelelő jogi követelményeket az Unióba harmadik országokból légi úton érkező árukra vonatkozóan.

Ezenkívül a folyadékok átvizsgálásával kapcsolatban várható megvalósítási nehézségek miatt meg kellett változtatni a folyadékok európai uniós repülőtereken történő kötelező átvizsgálásának első szakaszára vonatkozó végrehajtási időpontot. Munkacsoportot hoztak létre, és megrendeltek egy kutatást a folyadékok átvizsgálására szolgáló berendezések uniós repülőtereken való alkalmazásához kapcsolódó valamennyi releváns tényező elemzésére. Végezetül, szükségessé vált a 2. szabványnak megfelelő robbanóanyag-felderítő rendszerek használatára meghatározott időtartam meghosszabbítása; a meghosszabbítást 2011 őszén elfogadták.

2. ELFOGADOTT KIEGÉSZÍTŐ JOGSZABÁLYOK

A 2011-ben elfogadott új jogi aktusok a következők voltak:

- 720/2011/EU rendelet[4] a polgári légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelményeknek a folyadékok, aeroszolok és gélek európai uniós repülőtereken történő átvizsgálásának bevezetése tekintetében történő kiegészítéséről;
- 859/2011/EU rendelet[5] a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseknek a légi áruk és légipostai küldemények tekintetében való meghatározásáról;
- 1087/2011/EU rendelet[6] a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseknek a robbanóanyag-felderítő rendszerek tekintetében történő meghatározásáról;

---

[4] A Bizottság 720/2011/EU rendelete (2011. július 22.) a 272/2009/EK rendelet módosításáról, HL L 193., 2011.7.23., 19–21. o.

[5] A Bizottság 859/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. augusztus 25.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 220., 2011.8.26., 9–15. o.

- 1141/2011/EU rendelet[7] a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozó közös alapkövetelményeknek a biztonsági szkennerek európai uniós repülőtereken való alkalmazása tekintetében történő kiegészítéséről;
- 1147/2011/EU rendelet[8] a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseknek a biztonsági szkennerek tekintetében történő meghatározásáról;
- 2011/5862/EU határozat[9] a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseknek a légi áruk és légipostai küldemények tekintetében való meghatározásáról;
- 2011/8042/EU határozat[10] a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseknek a biztonsági szkennerek tekintetében történő meghatározásáról.

Ezeket a szövegeket a légi közlekedés védelmével foglalkozó szabályozási bizottság hat rendes és két rendkívüli ülése, valamint az érdekeltek légi közlekedés védelmével foglalkozó tanácsadó csoportjának hat ülése során véglegesítették.

3. MEGHATALMAZOTT ÜGYNÖKÖK ÉS ISMERT SZÁLLÍTÓK ADATBÁZISA

A légi teherfuvarozás és a légiposta terén az ellátási lánc biztonságának fokozása, valamint Európai Unión belüli egységes megvalósításának elősegítése érdekében létrejött, a meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók (RAKC) adatai tároló adatbázis a bizottsági keretszerződés szerinti, 2010. június 1-jei üzembe helyezése óta folyamatosan működik. A meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisában 2011 végén megközelítőleg 8 500 meghatalmazott ügynök és (független szerv által hitelesített) ismert szállító szerepelt. Az adatbázis az egyetlen elsődleges jogi eszköz, amely adategyeztetés céljából a meghatalmazott ügynökök rendelkezésére áll, amikor szállítmányt vesznek át másik meghatalmazott ügynöktől vagy ismert szállítótól.

Az Európai Unióba harmadik országokból árut szállító légi fuvarozókra vonatkozó új követelmények hatálybalépését követően megkezdődött a munka az adatbázis bővítése érdekében, hogy ezek a légi fuvarozók is bekerüljenek az adatbázisba.

4. UNIÓS REPÜLŐTÉRI ELLENŐRZÉSEK – KÉZIKÖNYVEK

A 300/2008/EK rendelet és a 72/2010/EU rendelet előírja, hogy a Bizottság szolgálatainak objektív szempontok alapján, egységes módszertant alkalmazva kell ellenőrizniük a polgári légiközlekedés-védelmi követelményeknek való megfelelést.

A Bizottság e célból két átfogó kézikönyvet állított össze és gondoz, amelyek részletes tanácsokkal és útmutatással látják el az uniós ellenőröket a munkavégzés során. Ezeket a kézikönyveket rendszeresen felülvizsgálják.

---

6 A Bizottság 1087/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. október 27.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 281., 2011.10.28., 12–13. o.

7 A Bizottság 1141/2011/EU rendelete (2011. november 10.) a 272/2009/EK rendelet módosításáról, HL L 293., 2011.11.11., 22–23. o.

8 A Bizottság 1147/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. november 11.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 294., 2011.11.12., 7–11. o.

9 A Bizottság 2011/5862/EU határozata (2011. augusztus 17.) valamennyi tagállamnak címezve; a Hivatalos Lapban nem tették közzé (korlátozott terjesztésű és bizalmas anyag).

10 A Bizottság 2011/8042/EU határozata (2011. november 14.) valamennyi tagállamnak címezve; a Hivatalos Lapban nem tették közzé (korlátozott terjesztésű és bizalmas anyag).

HARMADIK RÉSZ

PRÓBAÜZEM ÉS KUTATÁS

1. PRÓBAÜZEM

A légi közlekedés védelmével kapcsolatos európai uniós jogszabályok[11] értelmében „próbaüzem" akkor folyik, ha egy tagállam megállapodik a Bizottsággal arról, hogy az elismert védelmi ellenőrzések valamelyikét – korlátozott időtartamra – olyan eszközzel vagy módszerrel váltja fel, amelyet a jogszabályok nem ismernek el, azzal a feltétellel, hogy az ilyen próbaüzemek nem befolyásolják negatívan az elért biztonság átfogó szintjét. Jogi értelemben nincs szó próbaüzemről abban az esetben, ha egy tagállam vagy egy testület egy olyan újonnan bevezetett védelmi ellenőrzési módszert értékel, amely egy vagy több, a jogszabályokban szereplő módszeren felül kerül alkalmazásra.

2011-ben Spanyolországban és az Egyesült Királyságban indítottak új próbaüzemet a robbanóanyagnyom-felderítő eszközök alkalmazásához, valamint a kézi fémérzékelőknek az utasok által viselt vallási fejfedők átvizsgálásakor történő használatához kapcsolódóan. Emellett több, a biztonsági szkennerekhez kapcsolódó próbaüzem folyt tovább 2011-ben, az ilyen biztonsági szkennerek használatára vonatkozó uniós szabályozás hivatalos elfogadása előtt. Az egyik ilyen próbaüzem jelenleg is folyik az Egyesült Királyságban.

2. KUTATÁS

A légi közlekedés védelmére vonatkozó uniós szabályok előírják, hogy 2013. április 29-től minden folyadékot (a vámmentesen vásárolt és az otthonról hozott folyadékokat is) át kell vizsgálni (a fedélzetre történő felvitel megtagadása helyett). Annak érdekében, hogy a 2013-as határidőre tekintettel megfelelő és konkrét lépések történjenek, 2011 végén a Bizottság a folyadékokkal kapcsolatos szabályozás 2013. évi változásával foglalkozó munkacsoportot hozott létre, és kutatást indított a folyadékok uniós repülőtereken való átvizsgálása által a létesítmények működésére gyakorolt hatás értékelésére.

Ezenkívül az év során kutatást folytattak a kézipoggyászok és a feladott poggyászok átvizsgálására használt, a veszélyes tárgyak képének kivetítésére szolgáló (Threat Image Projection, TIP) technológiával kapcsolatban. A 2012-ben benyújtandó végleges jelentés a TIP-technológiát alkalmazó, illetve nem alkalmazó repülőtereken végzett rejtett tesztelési tevékenységek eredményeinek elemzésén fog alapulni.

Végezetül, a Bizottság 2011 végén kutatást indított a beérkező árukra vonatkozó új uniós biztonsági szabályok hatásáról. A 2012 végéig benyújtandó végleges jelentés a várakozások szerint megfelelő időben szolgál információkkal a harmadik országokból az Unióba árut szállító légi fuvarozók független hitelesítésére vonatkozó, 2014. június 30-án lejáró átmeneti időszak vége előtt.

---

[11] Lásd a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 185/2010/EU bizottsági rendelet mellékletének „Új technológiákon alapuló átvizsgálási módszerek" című 12.8. pontját, HL L 55., 2010.3.5., 1. o.

NEGYEDIK RÉSZ

NEMZETKÖZI SZERVEZETEKKEL ÉS HARMADIK ORSZÁGOKKAL FOLYTATOTT PÁRBESZÉD

1. ÁLTALÁNOS HELYZET

A Bizottság teljes körűen együttműködik nemzetközi testületekkel és a legfontosabb harmadik országbeli partnerekkel a biztonsági vonatkozással is rendelkező nemzetközi találkozók előkészítése és az azokon való részvétel terén. A Bizottság nagy szerepet vállal az Unió álláspontjának összehangolásában, és gyakran tart előadásokat, illetve terjeszt elő dokumentumokat. Szükség szerint párbeszédeket is kezdeményez egyes harmadik országokkal a két fél érdeklődésre számot tartó vagy közös érdekeihez kapcsolódó kérdéseket illetően. A nemzetközi testületekkel és a legfontosabb harmadik országokkal ilyen módon ápolt kapcsolatok biztosítják az EU tájékozottságát és lehetővé teszik, hogy az Unió mind a szabályalkotás, mind a végrehajtás tekintetében befolyást gyakorolhasson a légi közlekedés védelmére vonatkozó globális politikára, amelynek terén a világ egyes részein fontos a kapacitások fejlesztése.

2. NEMZETKÖZI TESTÜLETEK

A Bizottság az Európai Unió képviseletében részt vesz az ICAO légiközlekedés-védelmi csoportjának éves ülésén. A csoport 2011. évi ülésén (amelyre március 21–25. között került sor Montrealban) az Európai Bizottság és az uniós tagállamok dokumentumokat terjesztettek a csoport elé a légi teherszállítás védelmével kapcsolatban – mind a jövőbeli uniós szabályokra, mind a megerősített nemzetközi szabályok szükségességére vonatkozóan –, valamint a folyadékok átvizsgálására vonatkozó uniós szabályokhoz kapcsolódóan.

A Bizottság rendszeresen részt vesz az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) találkozóin is, elsősorban az ECAC biztonsági fórumán és az ECAC műszaki kérdésekkel foglalkozó munkacsoportjának ülésein; a munkacsoport vezető szerepet tölt be a technológiai kérdéseket illetően. Az ECAC munkája egyes esetekben segítséget nyújtott a Európai Unió polgári légi közlekedés védelmével foglalkozó szabályozási bizottságának munkájához.

3. HARMADIK ORSZÁGOK

A Bizottság a légi közlekedés védelmével kapcsolatban számos fórumon tovább folytatta a párbeszédet az Egyesült Államokkal, különösen az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport keretében, ahol folytatódott a 2011. április 1-jétől alkalmazandó egyszeri védelmi ellenőrzés megvalósítását célzó munka, így az Egyesült Államok repülőtereiről érkező utasok számára lehetővé vált, hogy az uniós reptereken a poggyászukkal együtt anélkül szálljanak át egy csatlakozó járatra, hogy mindenképpen ismét védelmi ellenőrzéseken kellene átesniük[12]. 2011-ben a Bizottság részt vett egyesült államokbeli repülőtereken végzett ellenőrzésekben az egyszeri védelmi ellenőrzés alkalmazásával kapcsolatban.

A Bizottság beavatkozott több olyan alkalommal is, amikor a tagállamok aggodalmuknak adtak hangot az Egyesült Államok által az uniós légi fuvarozókra vonatkozóan bevezetett

[12] A Bizottság 983/2010/EU rendelete (2010. november 3.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 286., 2010.11.4., 1. o.

további védelmi intézkedésekkel kapcsolatban, különösen a légi teherszállítás védelmét illetően, ahol úgy tűnt, hogy az Egyesült Államok kérései az uniós légiközlekedés-védelmi rendszer alapján végzett védelmi ellenőrzések megkettőzéséhez vezetnek. E tekintetben a Bizottság az áruszállítmányok ellenőrzésének elismerését célzó programról kötött megállapodást, amelynek értelmében az Egyesült Államok törekedni fog arra, hogy az egyenértékű egyesült államokbeli intézkedések helyett elismerje az európai uniós védelmi intézkedéseket. Az ezzel a kezdeményezéssel kapcsolatos munka 2011 második felében intenzívebbé vált; a cél a 2012-ben történő véglegesítés.

KÖVETKEZTETÉS

Noha általánosságban elmondható, hogy az Európai Unióban a védelem szintje továbbra is magas, a Bizottság által elvégzett ellenőrzések feltártak néhány hiányosságot. A hagyományos intézkedések esetében a személyzet és az áruk átvizsgálása terén feltárt hiányosságok az esetek túlnyomó részében emberi tényezőkre voltak visszavezethetők. A 300/2008/EK rendelet által biztosított új jogi keret értelmében végrehajtott intézkedések terén feltárt további hiányosságok a repülőtéri őrjáratokhoz, a kockázatértékeléshez, valamint a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek átvizsgálásához kötődtek. A Bizottság korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatait összességében megfelelő mértékben végrehajtották, és azok rávilágítanak arra, hogy szilárd uniós ellenőrzési rendszerre, tagállami szinten pedig megfelelő minőségbiztosításra van szükség. A Bizottság további erőfeszítéseket tesz a jogi követelmények teljes mértékű és megfelelő végrehajtása érdekében, ennek keretében alkalmazza bevált kölcsönös felülvizsgálati rendszerét és szükség esetén hivatalos jogsértési eljárást indít.

Jogalkotási szinten 2011 során további részletes végrehajtási szabályokat fogadtak el, főként annak érdekében, hogy bizonyos feltételekkel lehetővé váljon a biztonsági szkennerek használata, és hogy javuljon az Európai Unióba szállított áruk és postai küldemények védelme. A globális légiközlekedés-védelmi követelmények szigorítása érdekében a Bizottság ezeket az intézkedéseket más intézkedésekkel együtt nemzetközi téren is előmozdítja a nemzetközi szervezetekkel és harmadik országokkal folytatott kapcsolattartás keretében.

MELLÉKLET

A Bizottság által elvégzett ellenőrzések: 2011. december 31-i állapot

Állam	2011. január és 2011. december között végzett ellenőrzések (utóellenőrzésekkel együtt)	A 2004–2011 között végzett összes ellenőrzés (utóellenőrzésekkel együtt)
Ausztria	0	9
Belgium	1	10
Bulgária	1	6
Ciprus	1	6
Cseh Köztársaság	2	7
Dánia	2	9
Észtország	1	5
Finnország	1	8
Franciaország	3	15
Németország	3	17
Görögország	1	13
Magyarország	2	7
Írország	0	8
Olaszország	3	15
Lettország	1	5
Litvánia	0	4
Luxemburg	0	6
Málta	0	3
Hollandia	0	7
Lengyelország	2	9
Portugália	0	8
Románia	0	3
Szlovákia	0	4
Szlovénia	1	5
Spanyolország	2	14
Svédország	2	11
Egyesült Királyság	4	17
Nem uniós tagállam:		
Svájc	1	5
ÖSSZESEN	**34**	**236**

Az EFTA Felügyeleti Hatóság által elvégzett ellenőrzések: 2011. december 31-i állapot

Állam	2011. január és 2011. december között végzett ellenőrzések (utóellenőrzésekkel együtt)	A 2004–2011 között végzett összes ellenőrzés (utóellenőrzésekkel együtt)
Izland	2	9
Norvégia	4	35
ÖSSZESEN	**6**	**44**