EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 24.7.2012
COM(2012) 412 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

JAARVERSLAG 2011 OVER DE TENUITVOERLEGGING VAN VERORDENING (EG) nr. 300/2008 INZAKE GEMEENSCHAPPELIJKE REGELS OP HET GEBIED VAN DE BEVEILIGING VAN DE BURGERLUCHTVAART

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Dit verslag heeft betrekking op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2011

INLEIDING

2011 was het eerste volledige jaar dat Verordening (EG) nr. 300/2008 en de uitvoeringsbepalingen ervan ten uitvoer werden gelegd sinds de herziene luchtvaartbeveiligingsregels in april 2010 in werking zijn getreden. De Commissie heeft het hele jaar lang met de lidstaten en de sector samengewerkt om te zorgen voor een coherente tenuitvoerlegging van dit nieuwe wetgevingskader. De door de Commissie ingestelde inspectieregeling heeft nuttige feedback opgeleverd over de belangrijkste uitdagingen bij de tenuitvoerlegging en heeft het mogelijk gemaakt na te gaan op welke gebieden kleine aanpassingen moeten worden doorgevoerd om de duidelijkheid van dit nieuwe wetgevingskader verder te verbeteren.

Het verslag bevat een beschrijving van de inspectieactiviteiten van de Commissie in 2011 en vestigt de aandacht op ontwikkelingen op het gebied van wetgeving, proeven en studies en internationale betrekkingen.

DEEL 1

DE INSPECTIES

1. ALGEMEEN

Krachtens Verordening (EG) nr. 300/2008 is de Commissie verplicht inspecties uit te voeren van de luchtvaartbeveiligingsinstanties (de "bevoegde autoriteiten") van de lidstaten en van luchthavens, exploitanten en entiteiten. Zwitserland is eveneens opgenomen in het EU-programma, terwijl Noorwegen en IJsland (en Liechtenstein) door de toezichthoudende autoriteit van de EVA worden geïnspecteerd op basis van gelijklopende bepalingen. De Commissie beschikt over een team van 10 luchtvaartbeveiligingsinspecteurs om de inspectiewerkzaamheden uit te voeren. Deze inspectiewerkzaamheden worden ondersteund door een groep van 87 nationale inspecteurs die door de lidstaten, IJsland, Noorwegen en Zwitserland zijn aangesteld. De bijlage bevat een tabel met een beknopt overzicht van alle monitoringactiviteiten die de toezichthoudende autoriteit van de EVA tot op heden heeft uitgevoerd.

2. INSPECTIES VAN NATIONALE BEVOEGDE AUTORITEITEN

De Commissie heeft in 2011 toezicht gehouden op 10 bevoegde autoriteiten, die zij allemaal al eerder had geïnspecteerd. Voor diverse lidstaten leverden deze inspecties aanzienlijke

verbeteringen op in vergelijking met het verleden. De tekortkomingen die het vaakst werden vastgesteld in 2011 waren vergelijkbaar met die van 2010 en hielden verband met het feit dat de nationale programma's voor de beveiliging van de luchtvaart en de nationale kwaliteitscontroleprogramma's nog niet volledig in overeenstemming waren gebracht met het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008.

Wat de tenuitvoerlegging van de maatregelen betreft, waren er aanwijzingen dat sommige lidstaten onvoldoende in staat waren om tekortkomingen snel te detecteren en te corrigeren. Sommige lidstaten hadden nagelaten toezicht te houden op alle vereiste aspecten van de wetgeving en de follow-upactiviteiten waren soms ontoereikend. In alle lidstaten voorziet de wetgeving in sancties, maar deze worden niet altijd toegepast wanneer tekortkomingen niet snel worden verholpen.

De financiële crisis en de daaruit voortvloeiende druk op de openbare begrotingen heeft in bepaalde lidstaten ook een invloed op de middelen die beschikbaar zijn voor het toezicht op de naleving.

3. EERSTE INSPECTIES VAN LUCHTHAVENS

In 2011 zijn negentien (19) luchthavens voor het eerst geïnspecteerd, bijna evenveel als in 2010. Alle hoofdstukken werden behandeld (hoewel niet tijdens elke inspectie). Het totale percentage kernmaatregelen die in overeenstemming werden bevonden, was in 2011 identiek aan dat van 2010, namelijk 80 %.

De tekortkomingen die werden vastgesteld op het gebied van traditionele maatregelen[1] vloeiden meestal voort uit menselijke factoren en verschilden niet veel ten opzichte van vorige jaren. Gevallen van niet-naleving van traditionele maatregelen in luchthavens die in 2011 werden geïnspecteerd, hadden vooral betrekking op de kwaliteit van de beveiligingsonderzoeken van personeel en op bepaalde eisen voor de beveiliging van vracht. Vooral de ontoereikende fouillering van personeel vormt nog steeds een uitdaging. Wat vracht betreft, hadden de meeste gevallen van niet-naleving betrekking op de selectie van de methoden voor beveiligingsonderzoeken die het best geschikt waren voor de aard van de zending en op de normen voor het toepassen van deze methoden. Deze problemen met menselijke factoren vragen zorgvuldige aandacht en moeten, zolang geen nieuwe technologische en/of procedurele alternatieve beschikbaar zijn, worden opgelost via intensieve opleiding en supervisie.

Bovendien waren bepaalde aanvullende maatregelen van het nieuwe wetgevingskader nog niet volledig ten uitvoer gelegd op de luchthavens die in 2011 zijn geïnspecteerd. De niet-naleving had onder meer betrekking op de methoden en normen voor het screenen van boordbenodigdheden en leveringen aan luchthavens (in gevallen waarin er nog geen sprake was van een volledig beveiligde toeleveringsketen) en op het ontbreken van een risicobeoordeling voor het vaststellen van passende middelen en frequenties van patrouilles op luchthavens. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten actief werk maken van de tenuitvoerlegging van deze nieuwe bepalingen.

4. FOLLOW-UPINSPECTIES

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) nr. 72/2010 voert de Commissie routinematig een beperkt aantal follow-upinspecties uit. Dergelijke follow-upinspecties

[1] Maatregelen worden als "traditioneel" beschouwd als ze al van toepassing waren onder het wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 2320/2002.

worden frequent uitgevoerd wanneer ernstige tekortkomingen zijn vastgesteld tijdens de eerste inspectie, maar ook - al zij het in mindere mate - op willekeurige basis, teneinde na te gaan hoe nauwkeurig de nationale activiteiten inzake rapportering en toezicht op de naleving zijn. In 2011 zijn vijf van dergelijke inspecties uitgevoerd; meestal kwamen ze tot de conclusie dat de vastgestelde tekortkomingen op passende wijze waren rechtgezet.

5. OPENSTAANDE DOSSIERS, "ARTIKEL 15"-GEVALLEN EN JURIDISCHE PROCEDURES

Een inspectiedossier wordt pas gesloten wanneer de Commissie ervan overtuigd is dat passende corrigerende maatregelen zijn genomen. In 2011 zijn 30 dossiers (18 luchthavens en 12 bevoegde autoriteiten) gesloten. In totaal stonden aan het eind van het jaar nog 12 dossiers m.b.t. bevoegde autoriteiten en 12 m.b.t. luchthavens open.

Als de tekortkomingen die in een luchthaven zijn vastgesteld, zo ernstig worden geacht dat ze een bedreiging vormen voor het algemene niveau van de beveiliging van de burgerluchtvaart in de Unie, zal de Commissie artikel 15 van Verordening (EU) nr. 72/2010[2] toepassen. Dit betekent dat alle andere bevoegde autoriteiten in kennis worden gesteld van de situatie en dat aanvullende maatregelen moeten worden overwogen met betrekking tot vluchten van of naar de luchthaven in kwestie. In 2011 waren dergelijke maatregelen niet nodig.

De andere mogelijke sanctie in de meest ernstige gevallen of in gevallen waarin de tekortkoming langdurig aanhoudt of zich opnieuw voordoet, is het openen van een inbreukprocedure. In 2011 zijn twee inbreukprocedures ingeleid naar aanleiding van inspecties van nationale autoriteiten. In beide gevallen had de betrokken lidstaat nagelaten zijn eigen nationaal programma voor de beveiliging van de luchtvaart te handhaven. In 2011 zijn ook drie andere inbreukprocedures gesloten nadat de vastgestelde tekortkomingen waren rechtgezet.

6. EIGEN EVALUATIES VAN DE LIDSTATEN

Krachtens punt 18 van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 18/2010[3] moeten de lidstaten jaarlijks tegen eind maart bij de Commissie een rapport indienen over de resultaten van hun nationaal toezicht op de naleving in de periode januari-december van het voorgaande jaar. De rapporten van de lidstaten voor de periode januari-december 2010 werden allemaal op tijd ingediend en volgden allemaal het model van de Commissie.

Uit de analyse van deze rapporten bleek dat verscheidene lidstaten de eisen met betrekking tot het toepassingsgebied en de frequentie van de nationale toezichtsactiviteiten niet volledig hadden nageleefd. Een aanzienlijk aantal lidstaten verklaarde bovendien nog geen standaardprotocollen voor geheime testen van luchtvaartbeveiligingseisen te hebben opgesteld. De Commissie heeft deze punten opgenomen in de agenda van de werkgroep inspecties die is opgericht in het kader van het regelgevend comité voor de beveiliging van de luchtvaart, teneinde de lidstaten te helpen bij de naleving van de gemeenschappelijke eisen.

---

[2] Verordening (EU) nr. 72/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart, PB L 23 van 27.1.2010, blz. 1.

[3] Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties voor nationale van kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft, PB L 7 van 12.1.2010, blz. 3.

DEEL 2

WETGEVING EN AANVULLENDE INSTRUMENTEN

1. ALGEMEEN

De nieuwe wetgeving inzake luchtvaartbeveiliging die in 2011 is vastgesteld, heeft vooral betrekking op het gebruik van beveiligingsscanners en op nieuwe eisen voor vracht en post die afkomstig zijn uit derde landen.

Na een volledige effectbeoordeling is de wetgeving inzake het gebruik van beveiligingsscanners aangenomen. Dit garandeert dat beveiligingsscanners op geharmoniseerde wijze worden gebruikt, waarbij tegelijk een hoog beveiligingsniveau wordt gegarandeerd en de grondrechten van de passagiers worden gerespecteerd, met name wat betreft gezondheid, privacy, gegevensbescherming en het recht van passagiers om niet deel te nemen aan de procedure waarbij een beveiligingsscanner wordt gebruikt. De Commissie zal er met name op toezien dat de lidstaten deze regels volledig naleven.

Als reactie op het incident met de goederenvlucht uit Jemen in oktober 2010 heeft de Commissie, samen met de lidstaten en de betrokken belanghebbenden, snel passende wettelijke eisen opgesteld voor goederen die per vliegtuig vanuit derde landen in de EU aankomen.

Door verwachte problemen met beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen is bovendien de tenuitvoerleggingsdatum voor de eerste fase van de verplichte beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen in EU-luchthavens gewijzigd. Er is een werkgroep opgericht en een opdracht gegeven voor een studie om alle relevante factoren met betrekking tot de apparatuur voor beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen in EU-luchthavens te analyseren. Ten slotte was het noodzakelijk de termijn voor het gebruik van explosievendetectiesystemen van norm 2 te verlengen; deze verlenging is in het najaar van 2011 vastgesteld.

2. VASTGESTELDE AANVULLENDE WETGEVING

In 2011 zijn de volgende nieuwe wetteksten vastgesteld:

- Verordening (EU) nr. 720/2011[4] ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat de geleidelijke invoering van de screening van vloeistoffen, spuitbussen en gels in EU-luchthavens betreft;
- Verordening (EU) nr. 859/2011[5] tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging, wat vracht en post betreft;
- Verordening (EU) nr. 1087/2011[6] houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het

[4] Verordening (EU) nr. 720/2011 van de Commissie van 22 juli 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009, PB L 193 van 23.7.2011, blz. 19-21.

[5] Uitvoeringsverordening (EU) nr. 859/2011 van de Commissie van 25 augustus 2011 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 220 van 26.8.2011, blz. 9-15.

[6] Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1087/2011 van de Commissie van 27 oktober 2011 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 281 van 28.10.2011, blz. 12-13.

gebied van de beveiliging van de luchtvaart, wat explosievendetectiesystemen betreft;

- Verordening (EU) nr. 1141/2011[7] ter aanvulling van de gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, wat betreft het gebruik van veiligheidsscanners op EU-luchthavens;
- Verordening (EU) nr. 1147/2011[8] houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, wat betreft het gebruik van beveiligingsscanners op EU-luchthavens;
- Besluit 2011/5862/EU[9] tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging, wat vracht en post betreft;
- Besluit 2011/8042/EU[10] houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, wat beveiligingsscanners betreft.

Deze teksten zijn tot stand gekomen tijdens zes gewone en twee bijzondere vergaderingen van het regelgevend comité voor de beveiliging van de luchtvaart, en zes vergaderingen van de adviesgroep van belanghebbenden inzake luchtvaartbeveiliging.

3. DATABANK VAN ERKENDE AGENTEN EN BEKENDE AFZENDERS

Om de beveiligde toeleveringsketen voor luchtvracht en –post te versterken en de homogene toepassing ervan in de EU te faciliteren, is de databank van erkende agenten en bekende afzenders ontwikkeld. Sinds de volledige uitrol van deze databank, op 1 juni 2010, wordt ze onderhouden op basis van een kaderovereenkomst van de Commissie. Eind 2011 bevatte deze databank ongeveer 8 500 erkende agenten en (onafhankelijk gevalideerde) bekende afzenders. Dit is het enige wettelijke primaire instrument dat erkende agenten moeten raadplegen als zij zendingen van een andere erkende agent of bekende afzender in ontvangst nemen.

Na de inwerkingtreding van nieuwe eisen voor luchtvaartmaatschappijen die goederen vanuit derde landen naar de EU vervoeren, zijn de werkzaamheden begonnen om ook deze luchtvaartmaatschappijen in de databank op te nemen.

4. INSPECTIES VAN EU-LUCHTHAVENS - HANDBOEKEN

Volgens Verordening (EG) nr. 300/2008 en Verordening (EU) nr. 72/2010 moet het toezicht door de diensten van de Commissie op de naleving van de beveiligingseisen voor de burgerluchtvaart objectief en volgens een standaardmethode plaatsvinden.

De Commissie heeft dan ook twee uitgebreide handboeken opgesteld met gedetailleerde aanwijzingen en richtsnoeren voor de EU-inspecteurs op het terrein. Deze handboeken worden regelmatig bijgewerkt.

---

[7] Verordening (EU) nr. 1141/2011 van de Commissie van 10 november 2011 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 272/2009, PB L 293 van 11.11.2011, blz. 22-23.

[8] Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1147/2011 van de Commissie van 11 november 2011 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 294 van 12.11.2011, blz. 7-11.

[9] Besluit 2011/5862/EU van de Commissie van 17 augustus 2011, gericht aan alle lidstaten; niet bekendgemaakt in het PB (vertrouwelijk).

[10] Besluit 2011/8042/EU van de Commissie van 14 november 2011, gericht aan alle lidstaten; niet bekendgemaakt in het PB (vertrouwelijk).

DEEL 3

TESTS EN STUDIES

1. TESTS

In de zin van de EU-luchtvaartbeveiligingswetgeving[11] wordt een "test" uitgevoerd wanneer een lidstaat met de Commissie overeenkomt dat hij gedurende een beperkte periode bepaalde niet in de wetgeving erkende middelen of methoden zal gebruiken ter vervanging van een erkende beveiligingsmethode, op voorwaarde dat dergelijke tests geen gevolgen hebben voor het algemene beveiligingsniveau. In juridische zin wordt niet van "test" gesproken wanneer een lidstaat of entiteit een evaluatie uitvoert van een nieuwe beveiligingsmethode die wordt gebruikt naast een of meer methoden die al onder de wetgeving vallen.

In 2011 zijn nieuwe tests van start gegaan in Spanje en het Verenigd Koninkrijk. Deze tests hadden betrekking op het gebruik van explosievensporendetectie en draagbare metaaldetectoren voor beveiligingsonderzoeken van religieuze hoofddeksels die door passagiers worden gedragen. In 2011 zijn ook een aantal tests van beveiligingsscanners voortgezet vóór de formele vaststelling van EU-wetgeving voor het gebruik van dergelijke beveiligingsscanners. Een van deze tests loopt nog steeds in het VK.

2. STUDIES

Volgens de EU-regels inzake luchtvaartbeveiliging moeten vanaf 29 april 2013 alle vloeistoffen (zowel duty-free-vloeistoffen als vloeistoffen die van thuis zijn meegenomen) worden gescreend (in plaats van geweigerd). Om te garanderen dat passende en concrete stappen worden ondernomen met het oog op 2013, heeft de Commissie eind 2011 een werkgroep vloeistoffen 2013 opgericht en een studie opgestart om de operationele impact van beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen in EU-luchthavens te onderzoeken.

Voorts werd in de loop van het jaar ook een studie uitgevoerd over technologie voor beeldprojectie van voor bedreiging geschikte voorwerpen (Threat Image Projection, TIP) die gebruikt wordt bij beveiligingsonderzoeken van cabine- en ruimbagage. Het eindverslag, dat verwacht wordt in 2012, zal gebaseerd zijn op de analyse van de resultaten van geheime testactiviteiten op TIP- en niet-TIP-luchthavens.

Ten slotte heeft de Commissie eind 2011 een studie opgestart over de gevolgen van nieuwe EU-beveiligingsregels voor inkomende goederen. Naar verwachting zal het eindverslag, dat tegen eind 2012 moet worden ingediend, tijdig input leveren vóór het einde van de overgangsperiode voor onafhankelijke validaties van luchtvaartmaatschappijen die vracht uit derde landen naar de EU vervoeren, die op 30 juni 2014 afloopt.

---

[11] Zie punt 12.8 "Beveiligingsonderzoeksmethoden aan de hand van nieuwe technologieën" van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, PB L 55 van 5.3.2010, blz. 1.

DEEL 4

OVERLEG MET INTERNATIONALE INSTANTIES EN DERDE LANDEN

1. ALGEMEEN

Samen met internationale organen en belangrijke partners uit derde landen is de Commissie actief betrokken bij de voorbereiding van en deelname aan internationale vergaderingen met een beveiligingsdimensie. De Commissie speelt een belangrijke rol in de coördinatie van het EU-standpunt, geeft geregeld presentaties en dient vaak papers in. Voor zover van toepassing worden ook gesprekken opgezet met individuele derde landen over bilaterale kwesties of kwesties van gezamenlijk belang. Door dergelijke contacten te onderhouden met internationale landen en belangrijke derde landen is de EU goed geïnformeerd en geplaatst om wereldwijd invloed uit te oefenen op het gebied van luchtvaartbeveiliging, zowel wat beleidsvorming betreft als wat tenuitvoerleggingsperspectieven betreft in regio's van de wereld waar capaciteitsopbouw belangrijk is.

2. INTERNATIONALE ORGANEN

De Commissie vertegenwoordigt de EU in de jaarlijkse vergadering van het Aviation Security Panel van de ICAO. Tijdens de vergadering van dit Panel in 2011 (Montreal, 21-25 maart) hebben de Europese Commissie en de EU-lidstaten papers ingediend over de beveiliging van luchtvracht - waarin zowel de toekomstige EU-regels als de behoefte aan versterkte internationale regels aan bod kwamen - en over de EU–regels inzake beveiligingsonderzoeken van vloeistoffen.

De Commissie neemt ook regelmatig deel aan vergaderingen van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC), met name het ECAC Security Forum en de ECAC Technical Task Force, die een toonaangevende rol speelt in technologische kwesties. In sommige gevallen hebben de werkzaamheden van de ECAC bijgedragen tot de werkzaamheden van het regelgevend EU-comité voor de beveiliging van de luchtvaart.

3. DERDE LANDEN

De Commissie heeft de dialoog over luchtvaartbeveiligingskwesties met de VS actief voortgezet in een aantal fora, met name in de EU-VS-samenwerkingsgroep over vervoersbeveiliging; in deze groep werd vooruitgang geboekt op het gebied van eenmalige beveiligingscontroles (one-stop security), dat van toepassing is sinds 1 april 2011. Dit houdt in dat passagiers en bagage die aankomen vanop VS-luchthavens in EU-luchthavens kunnen overstappen/worden overgeladen op een aansluitende vlucht zonder dat ze opnieuw beveiligingscontroles hoeven te ondergaan[12]. In 2011 heeft de Commissie deelgenomen aan inspecties van VS-luchthavens in het kader van de toepassing van one-stop security.

De Commissie heeft ook gehandeld in een aantal gevallen waarin lidstaten hun bezorgdheid hebben geuit over aanvullende beveiligingsmaatregelen die door de VS werden opgelegd aan EU-luchtvaartmaatschappijen, met name wat de beveiliging van luchtvracht betreft, waar de VS schijnbaar de beveiligingscontroles in het kader van de EU-regeling voor

[12] Verordening (EU) nr. 983/2010 van de Commissie van 3 november 2010 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 185/2010, PB L 286 van 4.11.2010, blz. 1.

luchtvaartbeveiliging opnieuw uitvoerden. Op dit punt heeft de Commissie ingestemd met een programma voor vrachtherkenning, waarbij de VS de EU-beveiligingsmaatregelen als gelijkwaardig aan de VS-maatregelen zullen erkennen. De werkzaamheden op dit gebied zijn opgedreven in de tweede helft van 2011; het doel is ze in 2012 af te ronden.

CONCLUSIE

In het algemeen is het beveiligingsniveau in de EU hoog, maar de inspecties van de Commissie hebben toch bepaalde tekortkomingen aan het licht gebracht. Wat traditionele maatregelen betreft, doen de tekortkomingen zich voor op het gebied van beveiligingsonderzoeken van personeelsleden en passagiers, die meestal voortvloeien uit menselijke factoren. Aanvullende maatregelen in het kader van het nieuwe wetgevingskader van Verordening (EG) nr. 300/2008 hebben verdere gevallen van niet-naleving aan het licht gebracht, die betrekking hadden op patrouilles op luchthavens, risicobeoordeling en beveiligingsonderzoeken van boord- en luchthavenbenodigdheden. De door de Commissie aanbevolen corrigerende maatregelen werden in het algemeen goed opgevolgd en bevestigen het belang van een robuuste EU-inspectieregeling en passende kwaliteitsborging op het niveau van de lidstaten. De Commissie zet haar inspanningen voort om te garanderen dat alle juridische eisen volledig en correct worden nageleefd, waarbij zij gebruik maakt van haar gevestigd systeem van collegiale toetsing en, indien nodig, formele inbreukprocedures inleidt.

Op wetgevend gebied zijn in 2011 gedetailleerde uitvoeringsregels vastgesteld, met name om de uitrol van beveiligingsscanners in bepaalde omstandigheden mogelijk te maken en om vracht en post die naar de EU worden vervoerd beter te beveiligen. Deze en andere maatregelen zijn ook op internationaal gebied ter sprake gebracht tijdens contacten met internationale organisaties en derde landen, teneinde de mondiale beveiligingsnormen in de luchtvaart te versterken.

Bijlage

Inspecties door de Commissie op 31.12.2011

Land	Aantal inspecties 1/2011 – 12/2011 (inclusief follow-upinspecties)	Totaal aantal inspecties 2004-2011 (inclusief follow-upinspecties)
Oostenrijk	0	9
België	1	10
Bulgarije	1	6
Cyprus	1	6
Tsjechië	2	7
Denemarken	2	9
Estland	1	5
Finland	1	8
Frankrijk	3	15
Duitsland	3	17
Griekenland	1	13
Hongarije	2	7
Ierland	0	8
Italië	3	15
Letland	1	5
Litouwen	0	4
Luxemburg	0	6
Malta	0	3
Nederland	0	7
Polen	2	9
Portugal	0	8
Roemenië	0	3
Slowakije	0	4
Slovenië	1	5
Spanje	2	14
Zweden	2	11
Verenigd Koninkrijk	4	17
Niet-EU-lidstaten:		
Zwitserland	1	5
TOTAAL	**34**	**236**

Inspecties door de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA op 31.12.2011

Land	Aantal inspecties 1/2011 – 12/2011 (inclusief follow-upinspecties)	Totaal aantal inspecties 2004-2011 (inclusief follow-upinspecties)
IJsland	2	9
Noorwegen	4	35
TOTAAL	**6**	**44**