



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 20.9.2007
COM(2007) 542 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ВТОРИ ДОКЛАД ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2320/2002
ОТНОСНО СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

ВТОРИ ДОКЛАД ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2320/2002 ОТНОСНО СИГУРНОСТТА НА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Терористичната заплаха за въздушния транспорт продължава да е реалност. Осуетените през август 2006 г. атентати в Обединеното кралство, при които е трябвало да бъдат използвани течни експлозиви, поставени в ръчния багаж, за взривяване на няколко самолета по време на полет, показват за пореден път, че за Европейския съюз ще бъде опасно да намали усилията си в областта на авиационната сигурност. Правилното прилагане на мерките за сигурност, въведени от Европейския съюз с приемането на Регламент (ЕО) № 2320/2002¹, остава цел от съществено значение.

През септември 2005 г. Комисията прие първия доклад² относно прилагането на Регламент (ЕО) № 2320/2002. Докладът обхващаше периода февруари 2004 — юни 2005 г. Вторият доклад обхваща периода юли 2005 — декември 2006 г. и се основава по-специално на изводите от близо петдесет нови инспекции, извършени от Комисията. Той дава възможност да се направи изчерпателна равносметка за състоянието на сигурността в Европейския съюз четири години след влизане в сила на европейското законодателство.

Този доклад потвърждава по-специално, че въвеждането на общностна правна уредба е допринесло за съществено повишаване на средното равнище на сигурност на летищата в Европейския съюз. Самолетните пътници се ползват с висока степен на сигурност. Системата на ЕС доказва, че е в състояние да поддържа и разработва общи правила, които улесняват пътуването, като свеждат до минимум затрудненията, свързани с разликите в правилата за сигурност между държавите-членки.

2. ИЗВОДИ ОТ ИНСПЕКЦИИТЕ НА КОМИСИЯТА ПРЕЗ 2005/2006 Г.

От февруари 2004 г. (начало на инспекциите) Комисията е извършила 89 инспекции, в това число 47 нови инспекции, проведени между юли 2005 г. и декември 2006 г. в ЕС-25 и Швейцария³ (вж. приложение 1). Към настоящия момент всички държави-членки са инспектирани между два и пет пъти както на равнище компетентен национален орган за сигурността на гражданското въздухоплаване, така и на ниво летище⁴.

¹ Регламент (ЕО) № 2320/2002 на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване. ОВ L355, 30.12.2002 г., стр. 1

² COM(2005) 428 от 22 септември 2005 г. Първи доклад относно прилагането на Регламент (ЕО) № 2320/2002 относно сигурността на гражданското въздухоплаване

³ Комисията има право да провежда проверки в Швейцария по силата на двустранна спогодба между ЕС и Швейцария. Единадесет проверки, подобни на тези на Комисията, бяха проведени от Надзорния орган на ЕАСТ в Норвегия и Исландия.

⁴ Тъй като България и Румъния се присъединиха към ЕС на 1 януари 2007 г., те ще бъдат инспектирани за първи път през 2007 г.

2.1. Инспекции на компетентните национални органи

Понастоящем е възможно да се състави изчерпателна картина на начина, по който държавите-членки изпълняват своите задължения в областта на контрола върху качеството, тъй като 10-те национални органа на новите държави-членки, които не бяха инспектирани към момента на съставяне на първия доклад, бяха инспектирани впоследствие⁵. Първите изводи, направени през 2005 г., могат да бъдат потвърдени: транспонирането на нормативно установените задължения е по-скоро задоволително, но ефикасността на националния контрол върху качеството е недостатъчна.

2.1.1. Транспониране на нормативно установени задължения в националната правна уредба

Инспекциите на националните органи, отговарящи за сигурността на гражданското въздухоплаване, имат за цел инспекция на съответствието в транспонирането на нормативно установените общностни задължения в националната правна уредба, а именно доколко националната програма за сигурност на гражданското въздухоплаване⁶, националната програма за контрол върху качеството⁷, програмите за сигурност на летищата и въздушните превозвачи⁸ и националната програма за обучение⁹ са действително съобразени с европейското законодателство. От това следва по-специално, че:

- Националните програми за сигурност на гражданското въздухоплаване, които понякога се нуждаеха от корекции в някои разпоредби, трябва да се приведат в съответствие с новите общностни изисквания, произтичащи от измененията в Регламент 622/2003.
- От юридическа гледна точка съдържанието на националните програми за контрол върху качеството като цяло отговаря на общностните изисквания.
- Изискванията, отнасящи се до общата методология за национален контрол (внезапни или не, различни начини на контрол, класификация на резултатите), са предвидени в повечето държави-членки.
- Утвърждаването на програмите за сигурност на летищата се осъществява задоволително; по-голямата част от програмите, прегледани от инспекторите на Комисията, са били подложени на преразглеждане след влизане в сила на европейското законодателство.

⁵ Компетентният национален орган на Люксембург не е бил подложен на инспекция поради факта, че държавата не разполага с национална програма за контрол върху качеството; в тази връзка е образувана процедура по установяване на нарушение.

⁶ Член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 2320/2002.

⁷ Член 5, параграф 3 и член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 2320/2002 и Регламент (ЕО) № 1217/2003 на Комисията от 4 юли 2003 г. относно определяне на общи спецификации за национални програми за контрол върху качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване, ОВ L 169, 8.7.2003 г., стр.44.

⁸ Член 5, параграф 4 от Регламент № 2320/2002.

⁹ Член 5, параграф 5 от Регламент № 2320/2002.

- Програмите за сигурност на въздушните превозвачи са обект на последващ контрол, който не е еднакъв в отделните държави-членки, като приоритет имат превозвачите, чийто лиценз е предоставен от въпросната държава.
- Разработването и осъществяването на националните програми за обучение по въпросите на сигурността като цяло са задоволителни.

2.1.2. Ефективност на националния контрол върху качеството

При все това оперативното въвеждане на националните програми за качество показва редица пропуски, често определяни като сериозни по време на инспекциите; понастоящем ефективността на националния контрол върху качеството е недостатъчна в структурно отношение в десетина държави-членки.

- В много държави-членки одитите не са достатъчно редовни, нито достатъчно пълни, за да отговорят на местните предизвикателства за сигурността, за да стимулират операторите да прилагат процедурите изцяло и да се очертае обективна и пълна картина на ситуацията на национално равнище. Някои национални органи не използват предоставената им компетентност за разграничаване на методите за провеждане на одити (одити по сигурността, инспекции, тестове, последващи действия).
- Много държави-членки като цяло не разполагат с достатъчен брой национални инспектори, за да осъществяват с необходимата честота качествения контрол¹⁰, например на доста голям брой инспектори през значителна част от работното време се възлагат други задачи, по-специално регулативни. От това произтичат преки отрицателни последици от гледна точка на степента на съответствие, броя и обхвата на одитите, а също така възниква риск от ограничаване на опита на одиторите.
- Успехът на процеса на коригиране, т.е. бързината, необходима за отстраняване на констатираните пропуски, е променлив. В повечето държави-членки изпълнителните правомощия, предоставени на компетентния орган, не се прилагат достатъчно твърдо. В някои държави-членки се налагат санкции само по изключение, дори без да са били предприети корективни действия. Тази слабост съпътства недостатъчния брой контролни инспекции на място.

Този факт неизбежно се отразява върху степента на съответствие, установена при инспекциите на Комисията по летищата.

2.2. Инспекции на летищата

2.2.1. Представителна извадка

От м. февруари 2004 г. Комисията извърши 65 инспекции по летищата във всички държави-членки и в Швейцария. Тези инспекции бяха проведени на 49 различни летища, което представлява около 10% от близо 500-те европейски летища с търговски трафик. 16 от тези първоначални инспекции на летищата, подложени на контролна инспекция, са извършени с цел да се установи дали предварително набелязаните пропуски са отстранени. За периода юли 2005 — декември 2006 г. бяха проведени още

¹⁰ Към настоящия момент общността на националните инспектори по авиационна сигурност в широк смисъл (на пълно и непълно работно време) е от порядъка на около 350 инспектори от службите на компетентните национални органи (EUR 25).

36 инспекции на летища (обикновено летищата, изпълняващи ключова роля в летищната система на инспектираните държави-членки), като 13 от тях бяха инспекции за наблюдение. Като цяло тази извадка е наистина ограничена, но успешно се вписва в перспективата на общността за качествен контрол в държавите-членки, както е установен с Регламент (ЕО) № 2320/2002 .

За постигане на тази цел Комисията разполагаше с десетина инспектори на пълно работно време, както и с национални одитори в определени случаи¹¹.

2.2.2. Преглед на констатираните пропуски

Резултатите от 23-те нови първоначални инспекции, осъществени от юли 2005 г. досега, позволяват да се потвърдят по-важните насоки, набелязани в първия доклад, представен от Комисията. Като цяло равнището на сигурността в Европейския съюз е високо. Това се дължи на обстоятелството, че в редица области европейската правна уредба поставя повече изисквания и е по-подробна от международната правна уредба, приета в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО)¹². При все това степента на сигурност не е еднаква, тъй като съществуват значителни различия между летищата: Европа не е напълно предпазена от заплахи. Основните принципи като 100%-ова проверка и преглед на пътниците и на ръчния им багаж, както и на багажа в багажното помещение се прилагат правилно.

Осъществените през 2006 г. инспекции също позволяват да се потвърди продължаващата тенденция към подобряване: общо погледнато, забелязаните несъответствия на практика са намалели с 21 %, а тяхната сериозност – със 17% в сравнение с 2004 г.¹³. Някои мерки все още не се прилагат в съответствие с европейската правна уредба и редовно се констатира пропуски, които влошават общото качество на мерките за сигурност.

Следователно, трябва да се действа не повече, а по-добре.

- При основни процедури, свързани с контрола на достъпа, защитата на въздухоплавателните средства, проверката-преглед на пътниците и защитата на багажа в багажното отделение, се наблюдават повтарящи се грешки с малка и средна степен на тежест.
- Несъответствията по отношение на европейската правна уредба често са по-сериозни в частта проверка и преглед на персонала, претърсване на въздухоплавателните средства, проверка и преглед на ръчния багаж и на товарите. Например, случва се на едно и също летище процедурите по проверка и преглед, прилагани към членовете на персонала и към пътниците да не са еднакви, като методите по отношение на персонала са по-смекчени и не позволяват системното откриване на забранени предмети.
- Извършените по време на инспекциите тестове потвърдиха необходимостта от техническо хармонизиране на съоръженията за сигурност, което беше започнато с приемането на два регламента (вж. §3.1).

¹¹ На основание член 5 от Регламент (ЕО) № 1217/2003 понастоящем около 70 национални одитори са квалифицирани за участие в инспекции на Комисията, когато това се налага. За периода юли 2005 — декември 2006 г. беше осигурено участието на 58 национални инспектори в първоначални проверки. Докато за периода февруари 2004 — юни 2005 г. те са били 32.

¹² Приложение 17 от Монреалската конвенция.

¹³ Статистиките отчитат областите на сигурност по отношение на параметрите, изброени в приложението към Регламент (ЕО) № 2320/2002.

- В крайна сметка, според някои оператори нормативните разпоредби не са достатъчно прецизни, което също наложи да се направят допълнения към нормативните актове (вж. §3.2).

Причините за тези слабости са от различно естество: човешкият фактор очевидно е първопричина за множеството несъответствия, например неразкриване на забранени предмети при преглед на ръчния багаж с рентгенови лъчи. Следователно е необходимо непрекъснато наблюдение, обучение и информиране за опасността от терористични нападения. Необходимостта да бъдат извършени различни инспекции на сигурността за максимално кратко време и натовареният трафик на въздухоплавателни средства, които също значително затрудняват работата, обясняват голяма част от пропуските. В крайна сметка някои от пропуските произтичат пряко от недостига или дори от липсата на национален контрол на качеството от момента на влизане в сила на европейското законодателство, а за ефикасния контрол на качеството е необходима инспекция на място.

2.2.3. Сериозност на пропуските и задействане на член 15 от Регламент 1486/2003

Сериозността на набелязаните пропуски не бива да се подценява: девет от десет първоначални инспекции все още установяват сериозни пропуски, които се отразяват върху цялата система на сигурност. Предвид принципа за единен контрол по сигурността, произтичащ от прилагането на Регламент 2320/2002, често пропуските могат да имат пряко отрицателно въздействие върху сигурността на останалите летища в Съюза.

По тази причина и в съответствие с правната уредба¹⁴ Комисията изисква от заинтересованите държави-членки незабавни корекции, когато сериозността на пропуските го налага. Ако не бъдат взети незабавни мерки за отстраняване на пропуските, всички останали държави-членки ще трябва да въведат по своите летища компенсационни мерки, които често са много скъпи. От 2004 г. досега Комисията е активирала член 15 от Регламент (ЕО) 1486/2003 в 17 случая, от които само 4 за периода, обхванат от настоящия втори доклад. Това потвърждава, че волята на държавите-членки за отстраняване на най-сериозните пропуски във възможно най-кратък срок след тяхното установяване е нараснала. Това само по себе си е значително постижение.

2.2.4. Контролни инспекции и процес на отстраняване на пропуски

Както вече беше установено в доклада за 2005 г., уместно е да се изрази задоволство от факта, че държавите-членки приемат положително докладите от инспекции на Комисията. За да измери резултатността на процеса по отстраняване на установените при инспекциите несъответствия, съставляващо последният етап от инспекциите, през осемнайсетте месеца, обхванати от доклада, Комисията е извършила 13 контролни инспекции в 13 различни държави-членки. Тези инспекции позволиха да се направят следните заключения:

¹⁴ Член 15 от Регламент (ЕО) № 1486/2003 на Комисията от 22 август 2003 г. относно постановяване на процедури за извършване на инспекции от Комисията в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване предвижда, че „ако по време на инспекция се установи сериозен недостатък, за който се счита, че има сериозно въздействие върху цялостното ниво на сигурност на гражданското въздухоплаване в Общността, Комисията незабавно информира компетентните органи”. ОВ L 213, 23.8.2003 г. стр. 3. ОВ L 213, 23.8.2003 г., стр.3.

- Степента на отстраняване на пропуски е много ниска: честа практика е една държава-членка да обяви, че исканите от Комисията корекции са направени и че националните одити са проведени, а в действителност само една част от сериозните пропуски са отстранени по задоволителен начин;
- Най-трудните за коригиране мерки за сигурност често се отнасят до проверките и прегледа на персонала и сигурността на въздухоплавателните средства;
- Средната продължителност на отстраняването на пропуските е твърде дълга — малко повече от година; въпреки това съществуват значителни различия, които често се дължат на степента на енергичност на компетентния национален орган и на съответните оператори.

Когато процесът на отстраняване на пропуските е незадоволителен (твърде ниска степен на съответствие, твърде дълга продължителност на отстраняването) и след изчерпване на останалите средства, е целесъобразно Комисията да образува срещу въпросната държава-членка процедура по установяване на нарушение. В два случая Комисията е трябвало да образува подобни процедури през 2005 г. и 2006 г., като по този начин е принудила компетентния национален орган да използва изпълнителните правомощия, възложени му съгласно националната програма за контрол върху качеството¹⁵.

3. РАЗВИТИЕ В ПРАВНАТА УРЕДБА ПРЕЗ 2006 Г.

Член 4, параграф 2 от Регламент 2320/2002¹⁶ предвижда Комисията да приема необходимите мерки за изпълнение и техническа адаптация на общите основни стандарти, определени в приложението към посочения регламент в съответствие с процедурата на комитетите, предвидена в член 5 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета¹⁷ (процедура на регулаторния комитет). Комисията се подпомага от Комитет, съставен от представители на държавите-членки, учреден съгласно член 9 от Регламент 2320/2002. Тази процедура позволява бързо вземане на мерки при възникване на необходимост.

През периода между юли 2005 г. и декември 2006 г. Комитетът е заседавал в 12 случая, като е подпомагал Комисията при подготовката на законодателство в областта на авиационната сигурност. В хода на работата си през 2006 г. Комитетът е дал положително становище Комисията да приеме приложението на шест регламента. Като част от процеса на приемане, Европейският парламент е информиран в съответствие с изискванията на член 7 от Решение 1999/486/ЕО на Съвета¹⁸.

3.1. Стандарти за основните видове съоръжения за сигурност

Два регламента бяха част от текущата работа на Комисията по включването в Регламент 622/2003 на стандарти за изпълнение на всички основни видове съоръжения за сигурност, използвани на летищата в ЕС. Тези изисквания ще осигурят основните стандарти за тези съоръжения, използвани на територията на ЕС и ще допринесат за подобряване на резултатите от тестовете, извършени по време на инспекциите.

¹⁵ Процедури, образувани срещу Люксембург и Финландия.

¹⁶ ОВ L355, 30.12.2002 г., стр. 1

¹⁷ ОВ L184, 17.7.1999 г., стр.23

¹⁸ ОВ L 184, 17.1.1999 г., стр. 23.

- Регламент (ЕО) № 1448/2006 на Комисията¹⁹, приет на 29 септември 2006 г. и влязъл в сила на 20 октомври 2006 г. определя стандарти за изпълнение във връзка със системите за откриване на експлозиви (СОЕ), използвани на летищата на Общността.
- Регламент (ЕО) № 1862/2006 на Комисията²⁰, приет на 15 декември 2006 г. и влязъл в сила на 5 януари 2007 г., определя стандарти за изпълнение във връзка със стационарните метални детектори (СМД), използвани на летищата на Общността.

3.2. Празници в съществуващото законодателство, открити при инспекциите на Комисията

Два регламента произлизат частично от резултатите от инспекциите на Комисията, при които са открити пропуски или слабости в съществуващото законодателство. В това отношение обратната връзка с информацията от инспекторите на Комисията и анализът на резултатите от инспекцията от страна на Комисията подчертаха необходимостта от по-точни изисквания в редица случаи.

- Регламент (ЕО) № 240/2006 на Комисията²¹, приет на 10 февруари и влязъл в сила на 3 март 2006 г., прецизира процедурите за сигурност по отношение на превозни средства, навлизащи в зони с ограничен достъп на летищата;
- Регламент (ЕО) № 831/2006 на Комисията²², приет на 2 юни 2006 г. и влязъл в сила на 1 януари 2007 г., определя хармонизирани правила относно сигурността на въздушния превоз на товари.

3.3. Технологично развитие в областта на авиационната сигурност

Законовите изисквания на Общността не трябва да пречат на технологичното развитие в областта на авиационната сигурност. По желание на представители на индустрията беше направено проучване за намиране на нормативно решение с пълната подкрепа на Комисията и държавите-членки. Регламент (ЕО) № 65/2006 на Комисията²³ допуска при определени условия държавите-членки да се отклоняват от техническите стандарти, определени в законодателството, с цел изпитване на нови технологии. Тези изпитвания се допускат за максимален срок от 30 месеца, след което следва да се вземе решение дали новата технология да бъде включена в общностното законодателство като приет метод за сигурност.

3.4. Опасност от течни експлозиви

Регламент (ЕО) № 1546/2006 на Комисията²⁴, приет на 4 октомври 2006 г. и влязъл в сила на 6 ноември 2006 г., е резултат от събитията на 10 август 2006 г. в Обединеното кралство. На тази дата разузнавателните служби на Обединеното кралство разкриха терористичен план за взривяване на няколко самолета по време на полет с използване на течни експлозиви, произведени в домашни условия с химикали за домакинска употреба.

¹⁹ ОВ L271, 30.9.2006 г., стр.31

²⁰ ОВ L358, 16.12.2006 г., стр.36

²¹ ОВ L40, 11.2.2006 г., стр.3

²² ОВ L150, 3.6.2006 г., стр.4

²³ ОВ L11, 17.1.2006 г., стр.4

²⁴ ОВ L286, 17.10.2006 г., стр.6

Службите на Комисията се консултираха с водещи европейски научни и технически експерти по авиационна сигурност за начина, по който следва да се реагира на заплахата. Проведе се диалог между държавите-членки и заинтересованите сдружения, които представляват летищата, въздушните превозвачи и търговците, осъществяващи търговия на летищата, с цел да се сведат до минимум евентуалните отрицателните последици за въздушния транспорт в Общността в резултат от въвеждането на нови правила в тази област. Особено обезпокоителна е липсата на каквото и да било изпитано оборудване/технология на пазара, което да е в състояние бързо и точно да анализира съдържанието на запечатана бутилка с течни експлозиви. Въпросният регламент, който ограничава количеството течност, което може да бъде пренасяно от всеки пътник до 100 ml за опаковка и въвежда изискване всички опаковки да бъдат поставени в затварящ се прозрачен плик с максимален размер 1 литър, следва да бъде преразглеждан на всеки 6 месеца в светлината на техническото развитие, оперативните последици за летищата и въздействието върху пътниците.

Комисията прави проучвания за създаване на база данни за въздушен превоз на товари от доверени доставчици, използване на специално обучени кучета и развитие на програмата „добросъвестни пътници“ с оглед извършване на подготвителна техническа работа.

4. ВЪПРОСИ ЗА БЪДЕЩЕТО

През 2007 г. трябва да бъдат следвани няколко определени насоки на действие:

- Действия, свързани с осъществяването на контрола върху качеството от страна на компетентните органи на държавите-членки.

Контролът върху качеството от страна на държавите-членки до този момент беше определян като слабото място в общата структура на сигурността на гражданското въздухоплаване. Следователно той трябва да бъде засилен, за да се подобри ситуацията. По-специално е необходимо държавите да провеждат качествения контрол в съответствие с общностните изисквания и да прилагат произтичащия от това опит по всички свои летища. Това предполага да се съчетае мобилизацията на човешките ресурси — необходимите за работата инспектори — с използването на подходящи изпълнителни правомощия. Сътрудничеството между държавите-членки в областта на одита за извършване на редовна оценка на операторите, осъществяващи дейност в европейски мащаб, също ще се насърчава. От своя страна, Комисията ще продължи провеждането на инспекциите, като при необходимост ще бъдат образувани и процедури за установяване на нарушение.

- Действия във връзка с подобряването на съществуващата регулаторна рамка.

С оглед да се засили взаимното допълване на общностния и националния контрол върху качеството, би било целесъобразно да се преразгледат и Регламенти (ЕО) № 1486/2003 и 1217/2003. Необходимо е допълнително да се прецизират изискванията по отношение на националните методи за одит, на отстраняването на пропуските, както и изискванията за съответствие на качествения контрол с националната летищна система.

На второ място, предвид значението на човешкия фактор за качеството на процеса на контрола по сигурността, Комисията разглежда предложения за подобряване на изискванията за обучение на персонала по сигурността.

В заключение, намерението на Комисията е Регламент (ЕО) № 622/2003 редовно да бъде доразвиван, като се преразглеждат изискванията за сигурността, ако това се налага от техническото развитие или от необходимост от допълнително прецизиране на общностно равнище.

В по-общ смисъл, Комисията възнамерява отново да извърши преценка на постоянната необходимост от набора нормативни изисквания в областта на авиационната сигурност въз основа на оперативния опит и актуализираната оценка на риска. При няколко последователни инцидента през изминалите години възникна необходимост от извънредни действия като реакция на непосредствена заплаха, като това създаде значително напрежение за наличните ресурси за контрол върху сигурността и оперативните изисквания на равнище летища. При все това е очевидно, че за преразглеждането и последващата отмяна или повторно определяне на някои от действащите изисквания ще бъде необходимо предварително да се приеме предложението на Комисията за нов, опростен и по-гъвкав рамков регламент, който е в процес на изготвяне.

Значителен потенциал за оперативни облекчения би бил налице, ако бъдат намерени начини за разширяване на вътрешносъюзната концепция за сигурност на „едно гише“ по отношение на аналогично мислещите Трети страни с еквивалентни високи стандарти за сигурност. Комисията активно работи по тази концепция и очаква своевременно първите резултати след приемането на новия рамков регламент.

Допълнение 1 Инспекции на Комисията по държави-членки към 31.12.2006 г.

Държави-членки	Брой инспекции 2004 - 06/2005 (вкл. контролни инспекции)	Брой инспекции 07/2005 - 12/2006 (вкл. контролни инспекции)	ОБЩО инспекции 2004/2006 (вкл. контролни инспекции)
Белгия	2	1	3
Чешка република	1	1	2
Дания	2	2	4
Германия	3	3	6
Естония	-	2	2
Гърция	3	3	6
Испания	3	1	4
Франция	3	3	6
Ирландия	2	2	4
Италия	2	3	5
Кипър	1	2	3
Латвия	1	2	3
Литва	1	2	3
Люксембург	2	-	2
Унгария	1	1	2
Малта	1	1	2
Нидерландия	2	1	3
Австрия	3	2	5
Полша	1	3	4
Португалия	2	1	3
Словения	1	2	3
Словакия	-	2	2
Финландия	1	3	4
Швеция	2	1	3
Обединено кралство	2	2	4
Швейцария	-	1	1
ОБЩО:	42*	47*	89

* данните не включват двете технически оценки за България и Румъния, които се състояха по-късно в рамките на подготовката за присъединяване на тези страни към Европейския съюз на 1 януари 2007 г.