

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.12.2010
KOM(2010) 725 endelig

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

**FEMTE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR.
2320/2002 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

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

FEMTE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 2320/2002 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Denne rapport dækker perioden 1. januar – 31. december 2009

INDLEDNING

I 2009 skete der en konsolidering inden for luftfartssikkerhed i EU. I årets løb arbejdede Kommissionen støt sammen med medlemsstaterne på at færdiggøre detaljerne i den nye pakke med gennemførelsesbestemmelser, der skal supplere forordning (EF) nr. 300/2008¹. Det videnskabelige samfund og producenterne fokuserede på at udvikle teknologier, som vil gøre det muligt for passagererne at medbringe væsker om bord på fly. Europa-Parlamentet fortsatte med indgående at behandle spørgsmål vedrørende eventuel anvendelse af securityscannere i europæiske lufthavne. På internationalt plan blev der regelmæssigt afholdt drøftelser med internationale organisationer med henblik på at finde globale løsninger på fælles problemer.

Det var først hen imod årets slutning med hændelsen på Northwest Airlines flyvning 253 fra Amsterdam Schiphol til Detroit, at opmærksomheden igen - med eftertryk - blev henledt på en ny trussel. Det var endnu en påmindelse om, at ekstremistiske grupper fortsat betragter den civile luftfart som et tiltrækkende mål og altid vil forsøge at undgå at blive opdaget af de nuværende screeningsteknikker. Det understregede atter - hvis der ellers var behov herfor - betydningen af Kommissionens og dens partners indsats for at beskytte passagererne og den europæiske luftfartsindustri generelt.

FØRSTE DEL

INSPEKTIONERNE

1. GENERELT

Kommissionen skal i henhold til forordning (EF) nr. 2320/2002 udføre inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de kompetente myndigheder) og af EU-lufthavne. Schweiz deltager også i fællesskabsprogrammet, mens EFTA-Tilsynsmyndigheden inspicerer Norge og Island ud fra tilsvarende bestemmelser. Inspektionerne udføres af Kommissionens hold på 11 luftfartssikkerhedsinspektører, der samarbejder med nationale inspektører, som er udnævnt af medlemsstaterne. 50 af disse nationale inspektører deltog i inspektionerne i 2009. En oversigt over Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens hidtidige overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne er vedhæftet som bilag.

¹ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

2. INSPEKTION AF DE KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

I 2009 gennemførte Kommissionen inspektioner af ni myndigheder, som den alle tidligere havde inspiceret. De mest almindelige mangler, der blev konstateret i de nationale kvalitetskontrolprogrammer, fulgte det samme mønster som de foregående år.

Hvad angår gennemførelsen af foranstaltningerne, var der stadig i flere medlemsstater tegn på, at de ikke hurtigt opdagede og korrigerede mangler. Nogle medlemsstater havde ikke overvåget alle aspekter af lovgivningen, og en række lufthavne blev ikke inspiceret i lange perioder. De opfølgende aktiviteter var undertiden utilstrækkelige eller blev ikke udført, og det var ikke usædvanligt med betydelige forsinkelser, før der blev rettet op på manglerne. Alle medlemsstater rådede over sanktioner, men de var ikke altid tilstrækkeligt stærke eller blev anvendt på en sådan måde, at de ikke havde en afskrækkende virkning. Én kompetent myndighed havde stadig ikke bragt det nationale program for sikkerhed inden for civil luftfart i overensstemmelse med den seneste EU-lovgivning, og den havde endnu ikke adskilt den operationelle opfyldelse af kravene fra forvaltningen af kvalitetskontrolprogrammet, selv om Kommissionen tidligere havde identificeret disse punkter som alvorlige mangler. Det er særlig problematisk, at en anden myndighed ikke havde opfyldt en skriftlig forpligtelse til at øge ressourcerne til overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne som opfølgning på resultaterne af Kommissionens tidligere inspektion.

3. INDLEDENDE INSPEKTIONER I LUFTHAVNE

Der blev i 2009 gennemført 19 (nitten) indledende inspektioner i lufthavne, hvilket er næsten dobbelt så mange som i 2008. Alle områder var dækket (dog ikke under hver inspektion). Den samlede andel af kerneforanstaltninger, som var i overensstemmelse med forskrifterne, steg endnu en gang en anelse til næsten 85 %. De påviste mangler forekom i det store og hele inden for de samme områder som under tidligere inspektioner, og de skyldtes ofte menneskelige faktorer.

De svageste områder i de lufthavne, der blev inspiceret i 2009, vedrørte kvaliteten af screeningen af personalet, forskrifterne for personalets anvendelse af forbudte genstande og opfyldelsen af sikkerhedskravene i forbindelse med fragt. Personalet blev f.eks. ikke altid bedt om at tage jakken af før screeningen, og der blev ikke anvendt den samme metode ved manuel undersøgelse af personalet som ved undersøgelse af passagerer. Flere lufthavne undlod også at gennemføre tilstrækkelige procedurer til identifikation af personale, som er autoriseret til at medbringe forbudte genstande i security-beskyttede områder. Alle syv inspektioner vedrørende sikkerhed i forbindelse med fragt afslørede en række problemområder, bl.a. dårlige sikkerhedsprogrammer og manglende valg af den mest hensigtsmæssige screeningsmetode i forhold til opgavens art. Andre almindelige mangler vedrørte kravene til medbringelse af forbudte genstande til security-beskyttede områder (f.eks. anvendelse af plastikposer med forseglinger, som tydeligt viser, hvis de er brudt), utilstrækkelig beskyttelse af bagage i sorteringsområdet, undersøgelse af køretøjer og tekniske standarder for udstyr.

Forskrifterne for passagerer og håndbagage blev for det meste overholdt, selv om hyppigheden af de kontinuerlige stikprøveundersøgelser ikke blev overholdt, og/eller kvaliteten af den manuelle undersøgelse af passagererne undertiden ikke var fuldt ud tilfredsstillende. Overholdelsen af forskrifterne i forbindelse med screening af indskrevet

bagage var meget høj, selv om hunde ét sted blev anvendt til at screene indskrevet bagage, hvilket ikke var tilladt i henhold til den lovgivning, der var gældende på dette tidspunkt².

Der var en del adgangskontrolproblemer i forbindelse med catering- og rengøringsområder. Hvad angår luftfartsselskaber, er der mest brug for en yderligere indsats på områderne kontrol og tjek af fly og procedurer for håndtering af forsinket eller efterladt bagage.

4. OPFØLGENDE INSPEKTION

Kommissionen gennemfører rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Hvis der er konstateret flere alvorlige mangler under den indledende inspektion, bliver der fastsat et yderligere besøg. Det blev skønnet, at fire sådanne besøg var nødvendige i 2009, og konklusionen var i hvert enkelt tilfælde, at de fleste, men ikke alle de konstaterede mangler var blevet korrigeret.

5. UAFSLUTTEDE SAGER, ARTIKEL 15-SAGER OG RETSFORFØLGNING

Sagsakter angående inspektioner afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er truffet passende korrigerende foranstaltninger. 20 sagsakter (14 lufthavne og seks kompetente myndigheder) blev færdigbehandlet i 2009. I alt var 17 sagsakter angående kompetente myndigheder og 20 sagsakter angående inspektioner af lufthavne uafsluttede ved årets udgang.

Hvis de mangler, der konstateres i en lufthavn, anses for så alvorlige, at de udgør en væsentlig trussel mod den generelle sikkerhed inden for civil luftfart i Fællesskabet, tager Kommissionen artikel 15 i forordning (EF) nr. 1486/2003³ i anvendelse. Det betyder, at alle andre kompetente myndigheder gøres opmærksom på situationen, og at det bør overvejes at træffe yderligere foranstaltninger med hensyn til flyvninger fra den pågældende lufthavn. Der var ingen uafsluttede artikel 15-sager ved årets begyndelse, og der blev ikke indledt artikel 15-sager i 2009.

Den anden sanktionsmulighed i de alvorligste sager eller i sager, hvor der i lang tid ikke rettes op på manglerne, eller ved gentagelse af dem, er at indlede overtrædelsesprocedurer. Kommissionen afsluttede én overtrædelsesprocedure i 2009 efter en forsinkelse på 14 måneder, da de primære problemer vedrørende manglende ressourcer og utilstrækkelig håndhævelse var blevet løst. Den pågældende medlemsstat indførte nye administrative ordninger og udpegede flere inspektører. Der blev indledt én ny overtrædelsesprocedure i 2009 med hensyn til en medlemsstat, som havde undladt at øge ressourcerne og overvågningsaktiviteterne, selv om den havde forpligtet sig hertil som følge af en mangel ved en tidligere inspektion. Der var i alt tre uafsluttede overtrædelsessager ved udgangen af 2009.

² Der er efterfølgende fastsat nærmere bestemmelser om anvendelsen af hunde til screening af indskrevet bagage i forordning (EU) 573/2010 af 30. juni 2010 (EUT L 166 af 1.7. 2010, s. 1) og afgørelse 2010/3572/EU, som er udsendt til alle medlemsstater, men ikke offentliggjort i EUT.

³ Kommissionens forordning (EF) nr. 1486/2003 af 22. august 2003 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart, EUT L 213 af 23.8.2003, s. 3. Den er siden ophævet og afløst af Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 vedrørende gennemførelse af forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 23 af 27.1.2010, s. 1.

6. MEDLEMSSTATERNES EGNE EVALUERINGER

I henhold til artikel 6 i Kommissionens forordning nr. 1217/2003⁴ skal medlemsstaterne hvert år ved udgangen af februar udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for perioden januar - december i det foregående år. Alle rapporter for 2009 blev indsendt til tiden, og de fulgte alle Kommissionens forlæg. De konstaterede mangler vedrørte et lavt antal manddage på området, utilstrækkelig opfyldelse af alle krav, utilstrækkelig opfølgning og manglende anvendelse af de tilgængelige håndhævelsesforanstaltninger.

Det har vist sig at være vanskeligt at harmonisere overvågningen af overensstemmelsen med forskrifterne i EU siden programmets start i 2003. Dette skyldes, at de forskellige medlemsstater opfattede vilkårene, udviklingen af metoder og rapporteringskravene forskelligt. Situationen er blevet bedre med tiden, men den kunne stadig være bedre. En række forskelle mellem resultaterne af den nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne og resultaterne af Kommissionens inspektioner skyldes den manglende harmonisering, idet sidstnævnte ofte angiver et lavere overholdelsesniveau end det niveau, der fremgår af de nationale rapporter.

7. ICAO-KONTROL AF KOMMISSIONEN

ICAO foretog i 2009 for første gang en kontrol af Kommissionen som EU-overvågningsorgan og udarbejdede en meget positiv rapport uden anbefalinger til ændringer. Resultaterne af dette tilsyn gjorde det muligt at begrænse ICAO's overvågningsaktiviteter i EU-lufthavne, da man mente, at de var tilstrækkeligt dækket af EU-programmet.

ANDEN DEL

LOVGIVNINGEN

1. GENERELT

Der blev kun offentliggjort få nye retsakter om luftfartssikkerhed i 2009, selv om der blev gjort en stor indsats for at få udarbejdet den nye pakke inden fristen, som var april 2010. Arbejdet med nye regler for screening af væsker, anvendelsen af hunde i forbindelse med luftfartssikkerhedsscreening og anvendelsen af metaldetektorer til screening af visse særlige fragttyper blev også indledt.

8. YDERLIGERE LOVGIVNING

Den nye lovgivning, som blev vedtaget i 2009, var:

⁴ 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. Den er siden ophævet og afløst af Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 vedrørende ændring af forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3.

- forordning (EF) nr. 272/2009⁵ om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i rammeforordningen og
- forordning (EU) nr. 1254/2009⁶ om fastlæggelse af kriterier for medlemsstaternes fravigelse af de fælles grundlæggende normer for den civile luftfarts sikkerhed og vedtagelse af alternative sikkerhedsforanstaltninger.

Disse tekster blev færdiggjort på otte møder i Luftfartssikkerhedsudvalget, otte møder i ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed og på en række fokuserede arbejdsgruppemøder, i hvilke både medlemsstaterne og branchen deltog.

- Forordning (EF) nr. 272/2009 er det "andet niveau" i lovgivningspakken, og den supplerer forordning (EF) nr. 300/2008. Den fastsætter de brede områder, hvor der kan udformes gennemførelsesregler og nævner f.eks. de forskellige typer screeningsteknologier, der er tilladt for passagerer, bagage og fragt, men uden at angive nærmere, hvordan de skal anvendes.
- Forordning (EU) nr. 1254/2009 omhandler et særligt aspekt af luftfartssikkerhed, nemlig de typer luftfartøjsoperationer, for hvilke medlemsstaterne kan fravige de regler, der gælder på andre områder, da de udgør en mindre risiko. Dette omfatter f.eks. meget små luftfartøjer. I sådanne tilfælde skal andre nationale regler finde anvendelse, og de skal meddeles Kommissionen.

9. ÆNDRINGSLOVGIVNING

Lovgivningen om luftfartssikkerhed på grundlag af forordning (EF) nr. 2320/2002 blev tilpasset med én ændringsforanstaltning⁷ i den periode, som denne rapport omfatter. Foranstaltningen vedrørte undtagelser for toldfrie væsker for Sydkorea - selv om tilpasningen i sidste ende ikke blev gennemført overalt. Problemer under andre tilknyttede forhandlinger med Sydkorea betød, at undtagelserne for dette land efter henstilling fra Kommissionen ikke blev anvendt i mange EU-lufthavne.

10. NY RAMME OG GENNEMFØRELSESPAKKE

Kommissionens og medlemsstaternes største indsats i 2009 var koncentreret om planlægningen af den detaljerede gennemførelsespakke og bestemmelserne om den nye inspektion og kvalitetskontrol. Ved årets udgang havde teksterne om inspektion og kvalitetskontrol begge været underkastet en positiv afstemning i forskriftsudvalget, og den brede gennemførelsespakke var til rådighed i en næsten komplet endelig udgave, der allerede

⁵ Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 91 af 3.4.2009, s. 7.

⁶ Kommissionens forordning (EU) nr. 1254/2009 af 18. december 2009 om fastlæggelse af kriterier for medlemsstaternes fravigelse af de fælles grundlæggende normer for den civile luftfarts sikkerhed og vedtagelse af alternative sikkerhedsforanstaltninger, EUT L 338 af 19.12.2009, s. 17.

⁷ Kommissionens forordning (EF) nr. 483/2009 af 9. juni 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 820/2008 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 145 af 10.6.2009, s. 23.

som planlagt var inddelt i et forslag til forordning⁸ indeholdende oplysninger, som kan gøres offentligt tilgængelige, og et forslag til afgørelse⁹ indeholdende de mere følsomme forhold.

11. BESTEMMELSER OM FINANSIERING

Kommissionen offentliggjorde sin rapport¹⁰ om finansiering af sikkerhedsforanstaltninger for luftfarten i henhold til artikel 22 i forordning (EF) nr. 300/2008 i februar 2009. Kommissionen vedtog derefter et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om luftfartssikkerhedsafgifter¹¹, som opstiller de grundprincipper, lufthavnsoperatørerne skal overholde, når de fastsætter sikkerhedsafgifter. De omfattede forbud mod forskelsbehandling af luftfartsselskaber og passagerer, samråd mellem lufthavnsledelsen og luftfartsselskaberne, åbenhed, omkostningsrelatering og oprettelse af en tilsynsmyndighed.

TREDJE DEL

FORSØG OG UNDERSØGELSER

1. FORSØG

Der er tale om et "forsøg" i betydningen i EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed, når en medlemsstat bliver enig med Kommissionen om, at den i en begrænset periode vil anvende et særligt middel eller en særlig metode, der ikke er anerkendt i henhold til lovgivningen, i stedet for en af de anerkendte sikkerhedskontroller. Begrebet finder ikke anvendelse i den juridiske betydning, når en medlemsstat eller en enhed foretager en vurdering af en ny sikkerhedskontrol, der anvendes ud over en eller flere af de kontroller, der er omfattet af lovgivningen.

Der er gennemført en række forsøg i 2009. De vedrørte anvendelsen af securityscannere til screening af passagerer og personale og anvendelsen af hunde til sikkerhedsscreening. Oplysninger fra scannerforsøget blev videregivet til Kommissionen som bidrag til udarbejdelsen af den planlagte rapport om anvendelsen af dette udstyr. Oplysninger fra forsøget med hunde blev medtaget i arbejdet på et fremtidigt lovforslag.

12. UNDERSØGELSER

QinetiQ-undersøgelsen af menneskelige faktorer i forbindelse med luftfartssikkerhedsscreening blev forelagt for Luftfartssikkerhedsudvalget i januar 2009. Henstillingerne bidrog særlig til drøftelser om den foreslåede nye lovgivning om uddannelse og ansættelse.

⁸ Efterfølgende offentliggjort som Kommissionens forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, EUT L 55 af 5.3.2010, s. 1.

⁹ Efterfølgende afgørelse 2010/774/EU rettet til alle medlemsstater den 13. april 2010. Ikke offentliggjort i EUT.

¹⁰ KOM(2009) 30 endelig af 2.2.2009.

¹¹ KOM(2009) 217 af 11.5.2009.

FJERDE DEL

DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE

1. GENERELT

Kommissionen samarbejder til fulde med internationale organer og vigtige tredjelandspartnere og er regelmæssigt repræsenteret ved internationale møder, hvor den samordner EU's holdning og ofte kommer med indlæg eller fremlægger skriftlige oplæg. Der indledes også i passende omfang dialoger med individuelle tredjelande om emner af lokal eller fælles interesse, som f.eks. undtagelser fra de normale krav til medbringelse af væsker, der er købt i toldfrie udsalgssteder. Med sådanne kontakter kan EU både følge med i og formidle god praksis.

13. INTERNATIONALE ORGANER

Kommissionen deltager i ICAO's årlige AvSec-panel, og den fremlagde i 2009 skriftlige oplæg om væsker, one-stop-security og væsentlige sikkerhedstrusler. De blev alle godt modtaget. Kommissionen var vært for en ICAO-workshop om væsker i Bruxelles i november 2009, hvor der var international enighed om at begynde at afvikle det nuværende forbud.

Kommissionen deltager også regelmæssigt i møder i ECAC's tekniske arbejdsgruppe og uddannelsesarbejdsgruppe. Konklusionerne fra hver af disse grupper har efterfølgende dannet grundlag for drøftelser på møder i forskriftsudvalget og dets tilknyttede arbejdsgrupper.

14. TREDJELANDE

Kommissionen har aktivt fortsat dialogen om luftfartssikkerhed med USA i forskellige fora, særlig transportgruppen EU-USA, som gjorde fremskridt i arbejdet hen imod one-stop security. Kommissionen greb også ind ved flere lejligheder, hvor medlemsstaterne gav udtryk for særlig bekymring over yderligere amerikanske sikkerhedskrav, som ikke tog tilstrækkelig højde for de holdbare EU-systemer, der allerede er indført. Dette omfattede undertiden den vedvarende amerikanske praksis med uden forudgående samråd at udstede nødændringer for luftfartsselskaber, der opererer fra EU.

Kommissionen deltog i inspektioner i en række amerikanske og canadiske lufthavne med henblik på at indrømme undtagelser fra kravene til toldfrie væsker købt i deres lufthavnsbutikker, når de derefter fremvises ved transfersteder i EU, og også med henblik på at vurdere muligheden for fremtidige one-stop-aftaler. Kommissionen gennemførte endvidere inspektioner i lufthavnen i Singapore og i Dubrovnik for at kontrollere standarderne for behandling af toldfrie væsker på baggrund af de indrømmede undtagelser. Der blev opnået en aftale med Sydkorea om undtagelser for toldfrie væsker, men der opstod senere problemer som nævnt i del 2, punkt 3.

KONKLUSION

Selv om der fortsat garanteres et højt sikkerhedsniveau i EU, har Kommissionens inspektioner - ligesom i tidligere år - afsløret en række mangler. De vedrørte i de fleste tilfælde screening

af personale og krav til behandling af fragt. Der blev generelt fulgt tilfredsstillende op på Kommissionens henstillinger vedrørende korrigerende tiltag, men inspektørernes resultater bekræfter betydningen af en holdbar EU-inspektionsordning og tilstrækkelig kvalitetssikring på medlemsstatsniveau. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser på at sikre, at alle lovmæssige krav til fulde opfyldes og gennemføres korrekt, og den vil om nødvendigt indlede formelle overtrædelsesprocedurer.

På lovgivningsområdet blev der udført meget grundigt arbejde i 2009 for at sikre, at de nye gennemførelsestekster fører til en harmoniseret opfattelse og gennemførelse af reglerne. Der blev skabt grundlag for den endelige vedtagelse af dem og lagt planer til videreudvikling heraf, særlig med hensyn til screeningsteknologier og aftaler med tredjelande. Den sikkerhedsrelaterede hændelse, der indtraf lige før årets udgang, var en påmindelse om, at det kontinuerligt skal kontrolleres, om screeningsmulighederne er tilstrækkelige, og det tætte samarbejde med internationale partnere skal fortsættes. Kommission fastholder og udvider om nødvendigt sit program på disse to nøgleområder.

Bilag

Kommissionens inspektioner pr. 31.12.2009

Land	Antal inspektioner i alt 01/2009 - 12/2009 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004-2009 (inklusive opfølgning)
Østrig	2	8
Belgien	1	7
Bulgarien	1	3
Cypern	1	5
Tjekkiet	1	5
Danmark	0	6
Estland	1	4
Finland	1	7
Frankrig	2	10
Tyskland	2	12
Grækenland	2	11
Ungarn	1	4
Irland	1	6
Italien	2	11
Letland	1	4
Litauen	0	3
Luxembourg	1	5
Malta	1	3
Nederlandene	0	6
Polen	1	7
Portugal	2	7
Rumænien	0	2
Slovakiet	1	4
Slovenien	0	4
Spanien	3	10

Sverige	1	7
Det Forenede Kongerige	1	11
Schweiz	2	4
I ALT	32	176

EFTA-Tilsynsmyndighedens inspektioner pr. 31.12.2009

Land	Antal inspektioner i alt 01/2009 - 12/2009 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004-2009 (inklusive opfølgning)
Island	1	6
Norge	5	28
I ALT	6	34