COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 24.7.2012
COM(2012) 412 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

RELAZIONE ANNUALE 2011 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

La presente relazione interessa il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2011

INTRODUZIONE

Il 2011 è stato il primo anno completo di attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 e delle sue disposizioni di attuazione dal momento in cui le norme rivedute per la sicurezza dell'aviazione sono entrate in vigore nell'aprile 2010. Nel corso dell'anno, la Commissione ha costantemente lavorato con gli Stati membri e le imprese al fine di garantire un'applicazione omogenea del nuovo quadro giuridico. Il sistema di ispezioni attuato dalla Commissione ha fornito un utile feedback in merito alle principali sfide di attuazione e ha consentito di identificare i settori che necessitavano di piccoli adeguamenti per migliorare ulteriormente la chiarezza del nuovo quadro giuridico.

La relazione descrive le attività di ispezione svolte dalla Commissione nel 2011, ripercorrendo gli sviluppi in materia di legislazione, prove, studi e relazioni internazionali.

PARTE PRIMA

LE ISPEZIONI

1. ASPETTI GENERALI

Ai sensi del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea negli Stati membri (le "autorità appropriate") e presso gli aeroporti, gli operatori e i soggetti che applicano le norme. Anche la Svizzera rientra nel programma dell'Unione, mentre la Norvegia e l'Islanda (e il Liechtenstein) sono oggetto delle ispezioni dell'Autorità di vigilanza EFTA (ESA) previste dalle disposizioni parallele in materia. Per svolgere il suo lavoro di ispezione, la Commissione dispone di un gruppo di dieci ispettori di sicurezza dell'aviazione. Tale lavoro di monitoraggio è sostenuto attualmente da un pool di 87 ispettori nazionali designati dagli Stati membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera. In allegato figura una tabella riepilogativa delle attività di verifica della conformità svolte dalla Commissione e dall'ESA.

2. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI

Nel 2011 la Commissione ha monitorato le attività di dieci autorità appropriate, che erano state tutte sottoposte ad ispezioni preliminari da parte della Commissione. Da tali ispezioni sono emersi, per diversi Stati membri, miglioramenti significativi rispetto al passato. Le carenze più comunemente riscontrate nel 2011 erano simili a quelle del 2010 ed erano relative ad un allineamento ancora incompleto dei programmi nazionali per la sicurezza

dell'aviazione e dei programmi nazionali di controllo della qualità al nuovo quadro giuridico di cui al regolamento (CE) n. 300/2008.

Per quanto concerne l'attuazione delle misure, diversi Stati membri presentavano una persistente mancanza della capacità di individuare e correggere tempestivamente le carenze. Alcuni Stati membri avevano omesso di controllare tutti gli aspetti richiesti della legislazione e in alcuni casi le attività di monitoraggio erano inadeguate. Nonostante nella legislazione di tutti gli Stati membri fossero previste delle sanzioni, queste ultime non venivano sempre applicate nei casi in cui le carenze non erano state corrette rapidamente.

La crisi finanziaria e la conseguente pressione sui bilanci pubblici hanno avuto, in alcuni Stati membri, un impatto anche sulle risorse disponibili per le attività di controllo della conformità a livello nazionale.

3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI

Nel 2011 sono state condotte diciannove ispezioni iniziali presso gli aeroporti, lo stesso numero rispetto a quelle condotte nel 2010. Sono stati trattati tutti i capitoli, anche se non in ciascuna ispezione. La percentuale globale di misure fondamentali giudicate conformi nel 2011 era l'80% e quindi identica al tasso di conformità rilevato nel 2010.

Le carenze che sono state riscontrate in materia di misure tradizionali[1] erano dovute, in generale, a fattori umani e non sono cambiate significativamente rispetto agli anni precedenti. La mancanza di conformità riguardo alle misure tradizionali presso gli aeroporti ispezionati nel 2011, era dovuta principalmente alla qualità dello screening del personale, nonché ad alcuni requisiti di sicurezza delle merci. In particolare, la scarsa qualità delle perquisizioni manuali del personale ha continuato a costituire un problema. Nel settore merci, la maggior parte dei casi di non conformità erano relativi alla scelta dei metodi più adeguati per lo screening, tenuto conto della natura della spedizione e delle relative norme di applicazione. Tali questioni relative ai fattori umani richiedono una profonda attenzione e, fino a che non si rendano disponibili nuove alternative tecniche e/o procedurali, dovrebbero essere affrontate intensificando la formazione e la vigilanza.

Inoltre, alcuni provvedimenti supplementari introdotti nel nuovo quadro normativo non erano stati ancora pienamente attuati negli aeroporti ispezionati nel 2011. Alcune non conformità sono state riscontrate in relazione ai metodi e alle norme di screening delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto (laddove esisteva una catena di fornitura in cui la sicurezza non era ancora pienamente operativa), e alle mancate valutazioni dei rischi per stabilire i mezzi adeguati e le frequenze di pattuglie negli aeroporti. Le autorità appropriate degli Stati membri dovrebbero perseguire attivamente l'attuazione di queste nuove disposizioni.

4. ISPEZIONI DI MONITORAGGIO

A norma delle disposizioni dell'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010, la Commissione procede sistematicamente ad un numero limitato di ispezioni di monitoraggio. Tali ispezioni vengono spesso effettuate nei casi in cui sono state individuate numerose e gravi carenze durante l'ispezione iniziale, ma anche, benché in misura minore, su base casuale, per verificare l'esattezza delle attività di controllo nazionale della conformità e delle relazioni. Nel 2011 sono state svolte cinque di tali attività e per lo più hanno confermato l'adeguata correzione delle carenze riscontrate.

---

[1] Le misure sono definite come "tradizionali" se già applicabili ai sensi del quadro giuridico del regolamento (CE) n. 2320/2002.

5. CASI PENDENTI, CASI DI CUI ALL'ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI LEGALI

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti fino a che la Commissione ha la certezza che sono state adottate azioni correttive. Nel 2011 sono stati chiusi trenta fascicoli, diciotto relativi agli aeroporti e dodici relativi alle autorità appropriate. Alla fine dell'anno risultavano aperti complessivamente dodici fascicoli sulle autorità appropriate e dodici sull'ispezione degli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto siano ritenute così gravi da costituire una minaccia significativa per il livello complessivo di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione applica l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 72/2010[2]. Di conseguenza tutte le autorità appropriate sono avvertite della situazione ed è opportuno prendere in considerazione misure supplementari nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Durante il 2011 tale azione non è stata necessaria.

L'altra sanzione possibile nei casi più gravi o nei casi di prolungata omissione di correzione o di recidiva, consiste nell'apertura di un procedimento d'infrazione. Nel 2011, due procedimenti di infrazione sono stati avviati in seguito ad ispezioni delle amministrazioni nazionali. In entrambi i casi, lo Stato membro in questione non è stato in grado di mantenere il suo programma nazionale di sicurezza aerea. Nel corso dello stesso anno tre altri procedimenti d'infrazione sono stati chiusi a seguito di una correzione delle carenze individuate.

6. AUTOVALUTAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

Il punto 18 dell'allegato al regolamento (CE) n. 18/2010[3] della Commissione obbliga gli Stati membri a presentare alla Commissione, entro la fine di marzo, una relazione annuale concernente i risultati del monitoraggio riguardo alla conformità a livello nazionale nel periodo gennaio-dicembre dell'anno precedente. I contributi degli Stati membri per il periodo di riferimento gennaio – dicembre 2010 sono stati tutti presentati entro i termini nel formato richiesto dalla Commissione.

L'analisi di tali relazioni mostra che alcuni Stati membri non hanno rispettato pienamente le prescrizioni relative al campo di applicazione e alla frequenza delle attività di controllo nazionali. Inoltre, un numero significativo di Stati membri ha dichiarato di non aver ancora elaborato protocolli standard per i test di verifica dei requisiti di sicurezza dell'aviazione. La Commissione ha integrato tali questioni nel programma del gruppo di lavoro sulle ispezioni istituito nell'ambito del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione, al fine di aiutare gli Stati membri a conseguire la conformità ai requisiti comuni.

---

[2] Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 23 del 27.1.2010, pag. 1.

[3] Regolamento (UE) n. 18/2010 della Commissione, dell'8 gennaio 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 7 del 12.1.2010, pag. 3.

PARTE SECONDA

LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI

1. ASPETTI GENERALI

I nuovi atti normativi sulla sicurezza sull'aviazione adottati nel corso del 2011 riguardavano principalmente l'impiego degli scanner di sicurezza e i nuovi requisiti per le merci e la posta in arrivo da paesi terzi.

A seguito del completamento di una valutazione d'impatto globale, è stata adottata la legislazione che disciplina l'impiego degli scanner di sicurezza. Ciò garantisce che tali scanner siano utilizzati in maniera coerente garantendo un elevato livello di sicurezza nel rispetto dei diritti fondamentali dei passeggeri, in particolare per quanto riguarda la salute, la protezione della vita privata e dei dati e il diritto dei passeggeri di rifiutare di sottoporsi alla procedura dello scanner di sicurezza. La Commissione intende esercitare una stretta osservazione allo scopo di garantire che tali norme siano pienamente rispettate dagli Stati membri.

In risposta all'incidente delle merci verificatosi in Yemen alla fine dell'ottobre 2010, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e le parti interessate, ha rapidamente elaborato requisiti giuridici adeguati per le merci trasportate nell'UE per via aerea da paesi terzi.

Inoltre, le difficoltà prevedibili nell'attuazione dello screening dei liquidi hanno reso necessario modificare la data di attuazione per la prima fase di screening obbligatorio dei liquidi negli aeroporti dell'UE. È stato istituito un gruppo di lavoro ed è stato commissionato uno studio per analizzare tutti i fattori pertinenti connessi alla diffusione di dispositivi di controllo dei liquidi negli aeroporti dell'UE. Infine, una proroga del periodo per l'uso dei sistemi di rilevamento di esplosivi conformi allo Standard 2 è diventata necessaria ed è stata adottata nell'autunno 2011.

2. ADOZIONE DELLA LEGISLAZIONE COMPLEMENTARE

I nuovi testi legislativi adottati nel 2011 sono i seguenti:

- regolamento (UE) n. 720/2011[4], che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile in merito alla graduale introduzione di controlli su liquidi, aerosol e gel negli aeroporti dell'Unione europea;
- regolamento (UE) n. 859/2011[5] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile in relazione al trasporto di merci e di posta;
- regolamento (UE) n. 1087/2011[6] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile per quanto concerne i sistemi per il rilevamento di esplosivi;

---

4 Regolamento (UE) n. 720/2011 della Commissione, del 22 luglio 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 272/2009, GU L 193, del 23.7.2011, pagg. 19 - 21.

5 Regolamento di esecuzione (UE) n. 859/2011 della Commissione, del 25 agosto 2011, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 220 del 26.8.2011, pagg. 9 - 15.

- regolamento (UE) n. 1141/2011[7] che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile sull'impiego degli scanner di sicurezza (security scanner) negli aeroporti dell'Unione europea;
- regolamento (UE) n. 1147/2011[8] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione alle norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile sull'impiego degli scanner di sicurezza (security scanner);
- decisione n. 2011/5862/UE[9] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile in relazione al trasporto di merci e di posta;
- decisione n. 2011/8042/UE[10] che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile in relazione al trasporto di merci e di posta.

I testi suddetti sono stati completati durante sei riunioni regolari e due riunioni speciali del comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione, nonché in sei riunioni del Gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza dell'aviazione.

3. BANCA DATI AGENTI REGOLAMENTATI E MITTENTI CONOSCIUTI

Per rafforzare la sicurezza della catena di approvvigionamento di merci e posta aerea, nonché per facilitare la sua attuazione omogenea nell'UE, la banca dati degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti (RAKC) è stata sviluppata e mantenuta dalla sua istituzione il 1° giugno 2010, nell'ambito di un contratto quadro della Commissione. La banca dati RAKC conteneva, alla fine del 2011, circa 8 500 registrazioni di agenti regolamentati e di mittenti conosciuti (convalidati indipendentemente). Essa è l'unico strumento legale primario che può essere utilizzato da agenti regolamentati per consultazione quando questi accettano spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto.

Successivamente all'entrata in vigore dei nuovi requisiti per i vettori aerei che trasportano merci dirette nell'UE da paesi terzi, sono iniziati lavori per ampliare la banca dati al fine di includere anche i suddetti vettori aerei.

4. ISPEZIONI AEROPORTUALI UE – MANUALI

I regolamenti (CE) n. 300/2008 e (UE) n. 72/2010 esigono che il controllo della conformità da parte dei servizi della Commissione per i requisiti di sicurezza dell'aviazione civile sia oggettivo e utilizzi una metodologia standardizzata.

Per contribuire a tal fine, la Commissione ha stilato e continua ad aggiornare due manuali completi con consigli dettagliati e pratici per gli ispettori della UE nel settore. Tali manuali sono oggetto di revisioni regolari.

---

6 Regolamento di esecuzione (UE) n. 1087/2011 della Commissione, del 27 ottobre 2011, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 281 del 28.10.2011, pagg. 12 - 13.

7 Regolamento (UE) n. 1141/2011 della Commissione, del 10 novembre 2011, recante modifica del regolamento (CE) n. 272/2009, GU L 293, dell'11.11.2011, pagg. 22 - 23.

8 Regolamento di esecuzione (UE) n. 1147/2011 della Commissione, dell'11 novembre 2011, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 294 del 12.11.2011, pagg. 7 - 11.

9 Decisione 2011/5862/UE della Commissione, del 17 agosto 2011, rivolta a tutti gli Stati membri; non pubblicata nella GU (materiale riservato e confidenziale).

10 Decisione 2011/8042/UE della Commissione, del 14 novembre 2011, rivolta a tutti gli Stati membri; non pubblicata nella GU (materiale riservato e confidenziale).

PARTE TERZA

PROVE E STUDI

1. PROVE

Una "prova" ai sensi della legislazione UE sulla sicurezza aerea[11] è condotta quando uno Stato membro si accorda con la Commissione per utilizzare, durante un periodo limitato, un certo mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione, per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, a condizione che tale prova non abbia influenze negative sui livelli generali di sicurezza ottenuti. Giuridicamente il termine non si applica quando uno Stato membro o un organismo procede alla valutazione di un nuovo controllo di sicurezza che viene ad aggiungersi a quelli già contemplati dalla normativa.

Nel corso del 2011 sono state avviate delle nuove prove in Spagna e nel Regno Unito che riguardavano l'uso di dispositivi di rilevamento di tracce di esplosivi e di rivelatori portatili di metalli per lo screening di copricapo religiosi indossati dai passeggeri. Inoltre, una serie di prove per gli scanner è continuata nel 2011 prima dell'adozione formale della normativa UE per la diffusione di tali scanner di sicurezza. Una di queste prove è ancora in corso nel Regno Unito.

2. STUDI

Le norme UE in materia di sicurezza dell'aviazione esigono che tutti i liquidi (acquistati nell'area duty-free o detenuti dal passeggero prima dei controlli in aeroporto) siano controllati (non rifiutati) a decorrere dal 29 aprile 2013. Al fine di garantire che siano prese misure concrete ed adeguate in vista della scadenza del 2013, la Commissione ha istituito, al termine del 2011, un gruppo di lavoro sui liquidi 2013, e ha avviato uno studio per valutare l'impatto operativo dello screening dei liquidi negli aeroporti dell'UE.

Inoltre, nel corso di tutto l'anno è stato condotto uno studio sulla tecnologia di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi (Threat Image Projection – TIP) utilizzata per il controllo del bagaglio a mano e del bagaglio da stiva. La relazione finale, prevista per il 2012, si baserà sull'analisi dei risultati delle prove ufficiose condotte negli aeroporti con o senza tecnologia TIP.

Infine, al termine del 2011, la Commissione ha avviato uno studio sull'impatto delle nuove norme UE in materia di sicurezza per le merci in arrivo. La relazione finale, attesa verso la fine del 2012, dovrebbe fornire un contributo per tempo, prima della fine del periodo transitorio per le convalide indipendenti dei vettori aerei che trasportano merci dirette nell'UE in provenienza da paesi terzi, che scade il 30 giugno 2014.

---

[11] Cfr. l'articolo 12, paragrafo 8. (METODI DI SCREENING CHE UTILIZZANO NUOVE TECNOLOGIE) dell'allegato al regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile, GU L 55, del 5.3.2010, pag.1.

PARTE QUARTA

DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI

1. ASPETTI GENERALI

La Commissione collabora strettamente con gli organismi internazionali e i principali paesi terzi partner nella preparazione e partecipazione ai vertici internazionali aventi una dimensione di sicurezza. La Commissione partecipa attivamente e coordina la posizione dell'UE, tiene spesso presentazioni o sottopone documenti. Ove opportuno, vengono inoltre avviati dialoghi individuali con paesi terzi su questioni di interesse locale o condiviso. La promozione di tali relazioni con gli organismi internazionali e i principali paesi terzi garantisce che l'UE sia ben informata e posizionata in maniera tale da influenzare la politica globale in materia di sicurezza dell'aviazione, sia dal punto di vista normativo che dal punto di vista dell'attuazione, ambito in cui la creazione di capacità è importante in alcune regioni del mondo.

2. ORGANISMI INTERNAZIONALI

Nel rappresentare l'UE, la Commissione partecipa alla riunione annuale del gruppo sulla sicurezza dell'aviazione dell'ICAO. Nella riunione del gruppo svoltasi dal 21 al 25 marzo 2011 a Montreal, la Commissione europea e gli Stati membri dell'UE hanno presentato al gruppo documenti relativi alla sicurezza delle merci — sia per quanto concerne le future norme UE, sia per la necessità di rafforzare le norme internazionali — e relativi alle norme UE riguardanti lo screening dei liquidi.

Inoltre, la Commissione partecipa regolarmente alle riunioni della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC), in particolare al forum di sicurezza CEAC e alla task force tecnica CEAC che si occupa degli aspetti tecnologici. In alcuni casi, il lavoro della CEAC ha contribuito all'attività del Comitato di regolamentazione per la sicurezza dell'aviazione civile UE.

3. PAESI TERZI

La Commissione ha attivamente proseguito in varie sedi il dialogo sulla sicurezza dell'aviazione civile con gli Stati Uniti, in particolare con il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA, che ha portato avanti il lavoro per il controllo di sicurezza unico, applicabile a decorrere dal 1 aprile 2011, in modo da consentire ai passeggeri e ai loro bagagli provenienti dagli aeroporti statunitensi di effettuare i trasferimenti attraverso gli aeroporti dell'UE su un volo di coincidenza senza per questo dover essere sottoposti a controlli di sicurezza[12]. Nel 2011, la Commissione ha partecipato a ispezioni di aeroporti statunitensi in relazione all'applicazione del sistema di sicurezza unico.

Inoltre, la Commissione è intervenuta in un certo numero di casi in cui gli Stati membri hanno espresso preoccupazioni circa ulteriori misure di sicurezza imposte dagli Stati Uniti per i vettori aerei dell'UE, in particolare per quanto riguarda la sicurezza delle merci per il quale le richieste da parte degli Stati Uniti sembrano duplicare i controlli di sicurezza nell'ambito dei

[12] Regolamento (UE) n. 983/2010 della Commissione, del 3 novembre 2010, che modifica il regolamento (UE) n. 185/2010, GU L 286 del 4.11.2010, pag. 1.

regimi di sicurezza aerea dell'UE. A tale riguardo, la Commissione ha approvato un programma per il riconoscimento delle merci, su cui gli Stati Uniti lavoreranno per un riconoscimento delle misure di sicurezza UE in luogo delle misure USA equivalenti. Il lavoro su questa iniziativa è stato intensificato nel corso dell'ultima metà del 2011, al fine di completarlo nel 2012.

CONCLUSIONE

Pur se nell'UE continua a essere garantito complessivamente un elevato livello di sicurezza, le ispezioni della Commissione hanno rilevato alcune carenze. Per quanto riguarda le misure tradizionali, le carenze individuate nei settori dello screening del personale e delle merci erano in generale relative a fattori umani. Nelle misure supplementari attuate in base al nuovo quadro giuridico del regolamento (CE) n. 300/2008 sono state rilevate ulteriori non-conformità relative al pattugliamento negli aeroporti, alla valutazione dei rischi, allo screening delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto. Le raccomandazioni di azioni correttive da parte della Commissione sono state nel complesso seguite in modo soddisfacente, e confermano l'importanza di un solido sistema di ispezioni a livello dell'Unione e di un'adeguata garanzia della qualità negli Stati membri. La Commissione continuerà gli sforzi per garantire che tutte le disposizioni legislative siano attuate integralmente e correttamente, impiegando il suo sistema di valutazione *inter pares* e avviando procedimenti d'infrazione, se del caso.

Sul fronte legislativo, sono state adottate, nel corso del 2011, ulteriori modalità di applicazione, principalmente allo scopo di permettere l'impiego degli scanner di sicurezza in determinate condizioni e di rafforzare la sicurezza delle merci e della posta trasportati nell'UE. Queste e altre misure sono inoltre in corso di attuazione sul fronte internazionale nei contatti con le organizzazioni internazionali e i paesi terzi, al fine di migliorare le norme di sicurezza globali del trasporto aereo.

Allegato

Ispezioni della Commissione al 31.12.2011

Stato	Numero di ispezioni 1.2011 - 12.2011 (compresi monitoraggi)	Numero di ispezioni 2004-2011 (compresi monitoraggi)
Austria	0	9
Belgio	1	10
Bulgaria	1	6
Cipro	1	6
Repubblica ceca	2	7
Danimarca	2	9
Estonia	1	5
Finlandia	1	8
Francia	3	15
Germania	3	17
Grecia	1	13
Ungheria	2	7
Irlanda	0	8
Italia	3	15
Lettonia	1	5
Lituania	0	4
Lussemburgo	0	6
Malta	0	3
Paesi Bassi	0	7
Polonia	2	9
Portogallo	0	8
Romania	0	3
Slovacchia	0	4
Slovenia	1	5
Spagna	2	14
Svezia	2	11
Regno Unito	4	17
Paesi non membri dell'UE:		
Svizzera	1	5
TOTALE	**34**	**236**

Ispezioni dell'Autorità di vigilanza EFTA al 31.12.2011

Stato	Numero di ispezioni 1.2011 – 12.2011 (compresi monitoraggi)	Numero di ispezioni 2004-2011 (compresi monitoraggi)
Islanda	2	9
Norvegia	4	35
TOTALE	**6**	**44**