

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 10.12.2010
COM(2010) 725 окончателен

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

**ПЕТИ ДОКЛАД ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2320/2002
ОТНОСНО СЪЗДАВАНЕ НА ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА СИГУРНОСТТА НА
ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

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

**ПЕТИ ДОКЛАД ЗА ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2320/2002
ОТНОСНО СЪЗДАВАНЕ НА ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА СИГУРНОСТТА НА
ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ**

Настоящият доклад обхваща периода от 1 януари до 31 декември 2009 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

2009 година беше период на консолидиране в областта на сигурността на въздухоплаването в ЕС. През цялата година Комисията системно си сътрудничеса с държавите-членки и с авиационния отрасъл, за да приключи работата по новия законодателен пакет по прилагането, предназначен да допълни Регламент (ЕО) № 300/2008¹. Научната общност и производителите се съсредоточиха върху разработването на технологии, които биха позволили на пътниците да внасят течности във въздухоплавателните средства. Европейският парламент продължи да разглежда внимателно въпросите, свързани с евентуалното използване на скенери за целите на сигурността на европейските летища. В по-широк план се провеждаха редовни разисквания с международни организации за намиране на глобални решения на общите проблеми.

Вниманието ни отново беше насочено, и то принудително, едва към края на годината към една нова заплаха във връзка с инцидента на полет 253 на авиокомпания Northwest Airlines от летище Схипхол (Амстердам) за Детройт. Това беше още едно напомняне, че екстремистките групи продължават да считат гражданското въздухоплаване за привлекателна цел и винаги ще търсят начини да избягват да бъдат разкрити чрез използваните понастоящем техники за проверка. Този инцидент отново послужи — ако това изобщо беше необходимо — да се изтъкне изключителната важност на работата, извършвана от Комисията и нейните партньори по отношение на защитата на пътниците и отрасъла на европейското въздухоплаване като цяло.

ПЪРВА ЧАСТ

Инспекции

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Съгласно условията на Регламент (ЕО) № 2320/2002 Комисията е задължена да провежда инспекции на администрациите в областта на сигурността на въздухоплаването в държавите-членки („компетентните органи“) и на летищата на ЕС.

¹ ОВ L 97, 9.4.2008 г., стр. 72

Швейцария също е включена в програмата на Общността, а в Норвегия и Исландия Надзорният орган на ЕАСТ провежда инспекции по аналогични разпоредби. За провеждане на дейността по инспекциите Комисията разполага с екип от 11 инспектори в областта на сигурността на въздухоплаването, подпомагани от група от национални инспектори, определени от държавите-членки. Петдесет от тези национални инспектори участваха в инспекциите през 2009 г. В приложението е включена таблица, обобщаваща цялостната дейност на Комисията и на Надзорния орган на ЕАСТ по мониторинга за съответствие към момента.

2. ИНСПЕКЦИИ НА КОМПЕТЕНТНИТЕ НАЦИОНАЛНИ ОРГАНИ

През 2009 г. Комисията извърши мониторинг на 9 компетентни органа, като всички те са били обект на предходна инспекция от страна на Комисията. Най-често констатираните недостатъци в националните програми за контрол на качеството повтарят модела на тези от предходни години.

По отношение на изпълнението на мерките в някои държави-членки все още имаше данни за недостиг на капацитет за бързо откриване и отстраняване на недостатъците. Някои държави не са следили всички аспекти на законодателството, а някои летища дълго време не са били инспектирани. Последващите действия понякога са били несъответстващи или не са извършвани, като често са констатирани значителни закъснения в отстраняването на недостатъците. Всички държави-членки разполагаха с възможности за санкции, но те невинаги бяха достатъчно строги или невинаги бяха използвани по начин, който да има възпиращ ефект. Един компетентен орган все още не беше привел своята национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване в съответствие с последните промени в законодателството на ЕС и все още му предстоеше да отдели оперативното изпълнение на изискванията от управлението на програмата за контрол на качеството, въпреки че преди това Комисията вече беше определила тези проблеми като сериозни недостатъци. Изключително голяма загриженост поражда фактът, че друг орган беше пренебрегнал писмен ангажимент да увеличи ресурсите за мониторинг за съответствие вследствие на констатациите от предишната инспекция от страна на Комисията.

3. ПЪРВОНАЧАЛНИ ИНСПЕКЦИИ НА ЛЕТИЩАТА

През 2009 г. бяха проведени деветнадесет (19) първоначални инспекции на летища — почти два пъти повече от извършените през 2008 г. Обхванати бяха всички глави (макар и не в хода на всяка инспекция). Общият процент на основните мерки, за които се констатира, че съответстват на изискванията, отново се увеличи съвсем слабо и достигна близо 85 %. Като цяло констатираните недостатъци се срещаха в същите области както при предишни инспекции, като често произтичаха от въпроси, свързани с човешкия фактор.

Най-големите слабости на инспектираните летища през 2009 г. бяха в областта на качеството на проверката на персонала, разпоредбите, уреждащи използването на забранени предмети от страна на персонала и прилагането на изискванията за сигурност на товарите. Например от служителите невинаги се изискваше да събличат връхните си дрехи преди проверка, а ръчното претърсване на персонала не се извършваше по същия метод както при пътниците. Освен това няколко летища не прилагаха подходящи процедури за идентифициране на членовете на персонала, които

имат официално разрешение да пренасят забранени предмети в зоната с ограничен достъп. При всичките седем инспекции по отношение на сигурността на товарите бяха констатирани редица проблемни области, включително незадоволителни програми за сигурност и неспособност за избор на най-подходящия метод за проверка в зависимост от естеството на пратката. Други често срещани недостатъци бяха свързани с изискванията за внасяне на течности в зоната с ограничен достъп (например използването на подходящи прозрачни пластмасови пликове, позволяващи проверка на целостта), недостатъчната защита в зоната за обработка на багажа, претърсването на превозни средства и техническите стандарти за оборудването.

Спазването на разпоредбите по отношение на пътниците и ръчния багаж в повечето случаи беше на високо равнище, въпреки че понякога не се съблюдаваше честотата на постоянното претърсване на случаен принцип и/или качеството на ръчното претърсване на пътниците не беше напълно задоволително. Спазването на изискванията по отношение на проверката на регистрирания багаж беше на изключително високо равнище, въпреки че на едно място се използваха кучета за проверка на регистриран багаж, макар това да не беше позволено съгласно съществуващите тогава законодателни разпоредби².

Известни проблеми имаше по отношение на контрола на достъпа до помещенията за кетъринг и за почистване. По отношение на въздушните превозвачи областите, в които са необходими най-много допълнителни усилия, бяха претърсването и проверката на въздухоплавателните средства, както и процедурите по обработка на багажи, които по някаква причина не са превозени с притежателите си и са насочени към друг полет (rush baggage).

4. ПОСЛЕДВАЩИ ИНСПЕКЦИИ

Комисията редовно извършва ограничен брой последващи инспекции. Когато се констатира няколко сериозни недостатъка при първоначалната инспекция, със сигурност ще бъде планирано ново посещение. През 2009 г. беше преценено, че са необходими 4 такива дейности, а заключението при всеки случай беше, че повечето — но не всички — от докладваните недостатъци са били отстранени.

5. НЕПРИКЛЮЧЕНИ ДОСИЕТА, СЛУЧАИ ПО ЧЛЕН 15 И СЪДЕБНИ ПРОИЗВОДСТВА

Досиетата за инспекциите остават отворени, докато Комисията бъде удовлетворена по отношение на предприемането на подходящи мерки за отстраняване на недостатъците. През 2009 г. бяха приключени 20 досиета (14 за летища и 6 за компетентни органи). В края на годината останаха отворени досиета за общо 17 инспекции на компетентни органи и 20 инспекции на летища.

Ако констатираните на дадено летище недостатъци са счетени за толкова сериозни, че да представляват значителна заплаха за общото равнище на сигурност на гражданското

² Впоследствие бяха разработени подробни разпоредби за използването на кучета за проверка на регистриран багаж, които бяха включени в Регламент (ЕС) № 573/2010 от 30 юни 2010 г. (ОВ L 166, 1.7. 2010 г., стр. 1) и в Решение 2010/3572/ЕС, издадено за всички държави-членки, но не публикувано в ОВ.

въздухоплаване в Общността, Комисията прилага член 15 от Регламент (ЕО) № 1486/2003³. Това означава, че всички останали компетентни органи се известяват за ситуацията и е необходимо да бъдат разгледани допълнителни мерки по отношение на полетите от въпросното летище. В началото на 2009 г. нямаше отворени казуси по член 15, а през годината не беше започнат нито един.

Друга възможна санкция при най-сериозните случаи или в случаите на продължителен период без отстраняване или на повтаряне на недостатъците представлява откриването на процедура за нарушение. През 2009 г. Комисията приключи една процедура за нарушение след 14-месечно забавяне, когато бяха решени основните проблеми, свързани с липсата на ресурси и неприлагане на законите. Съответната държава-членка въведе нови административни разпоредби и назначи допълнително инспектори. През годината беше открита една нова процедура за нарушение по отношение на държава-членка, която не беше увеличила ресурсите и дейностите за мониторинг, въпреки че беше поела ангажимент да го направи след констатиране на недостатък при предишна инспекция. В края на 2009 г. имаше общо три неприключени процедури за нарушение.

6. СОБСТВЕНИ ОЦЕНКИ НА ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ

Съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1217/2003 на Комисията⁴ държавите-членки са задължени всяка година до края на месец февруари да предават на Комисията ежегоден доклад, включващ резултатите от техния национален мониторинг за съответствие за периода януари — декември на предходната година. Всички доклади за 2009 г. бяха предадени навреме, като всички бяха изготвени съгласно образеца на Комисията. Констатираните недостатъци бяха свързани с ниския брой човекодни в съответната област, неспазване на всички изисквания, недостатъчно последващи действия и неизползване на наличните мерки за прилагане на законодателството.

Хармонизирането на режимите на мониторинг за съответствие в ЕС всъщност се оказва трудно от започването на програмата през 2003 г. Това се дължеше на факта, че различните държави-членки разбираха по различен начин условията, разработването на методологията и изискванията за докладване. Ситуацията се подобри с времето, но би могла да бъде още по-добра. Известен брой разминавания между резултатите от националния мониторинг за съответствие и констатациите от инспекциите от страна на Комисията произтичат от липсата на хармонизиране, като Комисията често посочва по-ниско равнище на съответствие в сравнение с представеното в националните доклади.

³ 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, ОВ L 213, 23.8.2003 г., стр. 3. По-късно е отменен и заменен с Регламент (ЕС) № 72/2010 на Комисията от 26 януари 2010 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 300/2008, ОВ L 23, 27.1.2010 г., стр. 1.

⁴ Регламент (ЕО) № 1217/2003 на Комисията от 4 юли 2003 г. за определяне на общи спецификации за национални програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване, ОВ L 169, 8.7.2003 г., стр. 44. По-късно е отменен и заменен с Регламент (ЕС) № 18/2010 на Комисията от 8 януари 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008, ОВ L 7, 12.1.2010 г., стр. 3.

7. ОДИТ НА КОМИСИЯТА ОТ СТРАНА НА ИКАО

През 2009 г. Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) за първи път проведе одит на Комисията в качеството ѝ на орган на ЕС за мониторинг и представи много положителен доклад без препоръки за промяна. Резултатите от тази инспекция способстваха за намаляване на дейностите на ИКАО за мониторинг на летищата на ЕС, тъй като беше преценено, че те са обхванати в достатъчна степен от европейската програма.

ВТОРА ЧАСТ

ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

През 2009 г. в областта на сигурността на въздухоплаването бяха публикувани само няколко законодателни акта, въпреки че беше извършена огромна работа, за да бъде подготвен новият пакет с цел спазване на крайния срок — април 2010 г. Отделно започна работа и по нови правила за проверката на течности, за използването на кучета при проверките за сигурност във въздухоплаването, както и за използването на детектори за метал при проверката на някои особени видове товари.

2. ПРИЕТО ДОПЪЛВАЩО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Новите законодателни текстове, приети през 2009 г., бяха:

- Регламент (ЕО) № 272/2009⁵ за допълване на общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, предвидени в рамковия регламент, и
- Регламент (ЕС) № 1254/2009⁶ за определяне на критерии, позволяващи на държавите-членки да ползват дерогация от общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, както и да приемат алтернативни мерки за сигурност.

Тези текстове бяха изготвени на 8 заседания на Регулаторния комитет по сигурност на въздухоплаването, на 8 заседания на Консултативната група на заинтересованите страни по сигурността на въздухоплаването и на няколко целеви заседания на работни групи, в които участваха представители на държавите-членки и на отрасъла.

⁵ Регламент (ЕО) № 272/2009 на Комисията от 2 април 2009 г. за допълване на общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, предвидени в приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета, ОВ L 91, 3.4.2009 г., стр. 7.

⁶ Регламент (ЕС) № 1254/2009 на Комисията от 18 декември 2009 г. за определяне на критерии, позволяващи на държавите-членки да ползват дерогация от общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, както и да приемат алтернативни мерки за сигурност, ОВ L 338, 19.12.2009 г., стр. 17.

- Регламент (ЕО) № 272/2009 е от „второто ниво“ в законодателния пакет, допълващ Регламент (ЕО) № 300/2008. В него се определят общите области, в които могат да се разработват правила за прилагане, като се изброяват например различните техники за проверка, които могат да се прилагат за пътници, багаж и товари, без да се уточнява как те следва да се прилагат.
- В Регламент (ЕС) № 1254/2009 се разглежда специфичен аспект на сигурността на въздухоплаването — видовете операции на въздухоплавателни средства, за които държавите-членки могат да ползват дерогация от правилата, които се прилагат за други видове, тъй като съдържат по-малък риск. Това включва например малките въздухоплавателни средства. В тези случаи трябва да се прилагат други, национални правила и Комисията следва да бъде уведомена за тях.

3. ПРИЕТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ЗА ИЗМЕНЕНИЕ

Законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването, определящо се от Регламент (ЕО) № 2320/2002, в течение на разглеждания в доклада период беше коригирано с една мярка за изменение⁷. Тя засягаше освобождаването от прилагане на изискванията за течности, закупени от безмитни магазини, по отношение на Южна Корея, въпреки че в крайна сметка промяната като цяло не се приложи. Трудностите при други преговори с Южна Корея станаха причина по препоръка на Комисията освобождаването, разрешено по отношение на тази държава, да не се прилага на много летища в ЕС.

4. ПРОЕКТ НА НОВА РАМКА И ПАКЕТ ПО ПРИЛАГАНЕТО

Най-големите усилия на Комисията и на държавите-членки през 2009 г. бяха съсредоточени върху изготвянето на подробния пакет по прилагането и новите регламенти за инспекция и за контрол на качеството. Текстовете относно инспекцията и контрола на качеството получиха одобрение до края на годината, като бяха гласувани от Регулаторния комитет, а по-голяма част от пакета по прилагането беше на разположение в почти завършен вид като проект, вече разделен на части, предвидени за проект на регламент⁸, съдържащ информация, която би могла да бъде оповестена публично, както и проект на решение⁹, съдържащо по-чувствителната информация.

5. РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ФИНАНСИРАНЕТО

През февруари 2009 г., съгласно изискването на член 22 от Регламент (ЕО) № 300/2008, Комисията публикува своя доклад¹⁰ относно финансирането на сигурността на

⁷ Регламент (ЕО) № 483/2009 на Комисията от 9 юни 2009 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 820/2008 за установяване на допълнителни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването, ОВ L 145, 10.6.2009 г., стр. 23.

⁸ След това публикуван като Регламент (ЕС) № 185/2010 на Комисията от 4 март 2010 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването, ОВ L 55, 5.3.2010 г., стр. 1.

⁹ По-късно Решение 2010/774/ЕС, издадено за всички държави-членки на 13.4.2010 г. Не е публикувано в ОВ.

¹⁰ COM(2009) 30, окончателен от 2.2.2009 г.

въздухоплаването. По-късно Комисията прие предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно таксите за сигурност на въздухоплаването¹¹, като в нея бяха определени основните принципи, които да бъдат спазвани от летищните оператори при определянето на техните такси за сигурност на въздухоплаването. Те включват недискриминация между превозвачите или пътниците, консултации между управителния орган на летището и въздушните превозвачи, прозрачност, обвързаност на таксите с разходите и определяне на надзорен орган.

ТРЕТА ЧАСТ

ИЗПИТВАНИЯ И ПРОУЧВАНИЯ

1. ИЗПИТВАНИЯ

„Изпитване“ по смисъла на законодателството на ЕС относно сигурността на въздухоплаването се извършва, когато държава-членка постигне съгласие с Комисията, че ще използва специално средство или метод, който не е признат съгласно условията на законодателството и който да замени един от признатите начини за контрол на сигурността за определен период от време. Понятието не се прилага в юридическия му смисъл, когато държава-членка или организация извършва оценка на нов метод за контрол на сигурността, прилаган в допълнение към един или повече от методите, които вече са включени в законодателството.

През 2009 г. бяха проведени няколко изпитвания. Те бяха свързани със скенери за целите на сигурността за проверка на пътници и персонал, както и с използването на кучета за проверка за сигурност. Информацията от изпитванията със скенери беше предадена на Комисията в помощ на подготвянето на планирания доклад за използването на това оборудване. Информацията от изпитванията с кучета беше взета под внимание при работата върху бъдещо законодателно предложение.

2. ПРОУЧВАНИЯ

Проучването QinetiQ относно човешкия фактор при проверките за сигурност във въздухоплаването беше представено на Регулаторния комитет по сигурност на въздухоплаването през януари 2009 г. Препоръките конкретно бяха включени в разискванията по предложената нова законодателна глава относно обучението и набирането на персонал.

¹¹ COM (2009) 217 от 11.5.2009 г.

ЧЕТВЪРТА ЧАСТ

ДИАЛОГ С МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ И ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Комисията е изцяло ангажирана с международни органи и трети държави, които са важни партньори, и е представлявана редовно на международни срещи, като обикновено координира позицията на ЕС и често изготвя презентации или изнася доклади. При необходимост се поставя началото на диалог и с отделни трети държави по въпроси от местно значение или от общ интерес, като например случаите на освобождаване от обичайните изисквания, които уреждат пренасянето на течности, закупени в безмитни магазини. Тези контакти позволяват на ЕС както да бъде в крачка с добрите практики, така и да ги разпространява.

2. МЕЖДУНАРОДНИ ОРГАНИ

Комисията участва в заседанията на групата за сигурност на въздухоплаването (AvSec) на ИКАО, като през 2009 г. представи документи относно течностите, еднократната проверка за сигурност и сериозните заплахи за сигурността. Всички те бяха приети добре. През ноември 2009 г. Комисията беше домакин на работна среща на ИКАО в Брюксел във връзка с течностите, на която беше постигнато международно съгласие относно стъпките за поетапно премахване на съществуващата понастоящем забрана.

Комисията също така редовно участва в заседанията на техническата работна група и на работната група по обучение към Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА). Заключениета, направени от всяка от тези групи, впоследствие сформираха основата за разискванията на заседанията на Регулаторния комитет и свързаните с него работни групи.

3. ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

На редица форуми Комисията продължи да води активен диалог със САЩ по въпросите на сигурността на въздухоплаването, по-специално в рамките на групата за сътрудничество между ЕС и САЩ в областта на транспорта, която продължи работата по въпросите на еднократната проверка за сигурност. Освен това Комисията се намеси в няколко случая, когато държави-членки изразиха сериозна загриженост относно допълнителните изисквания на САЩ по отношение на сигурността, наложили необосновано разглеждане на съществуващата стабилна система на ЕС. Понякога това беше свързано с продължаващата практика на САЩ да издава извънредни промени за авиокомпаниите, които изпълняват полети от ЕС, без предварителна консултация.

Комисията участва в инспекции на редица летища в САЩ и Канада, с цел да се предостави освобождаване от изискванията за течности, закупени от безмитни магазини на техни съоръжения за излитане и кацане, които след това се представят в трансферни пунктове в ЕС, както и с цел да се направи оценка на възможността за бъдещи споразумения за еднократна проверка. Освен това Комисията извърши проверки в Сингапур и на летище Дубровник, за да провери стандартите за обработка

на течности, закупени от безмитни магазини, във връзка с предоставеното освобождаване. Беше постигнато споразумение с Южна Корея за освобождаване от изискванията за течности, закупени от безмитни магазини, но по-късно възникнаха трудности, както беше посочено в точка 3 от втора част.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въпреки че в ЕС като цяло продължава да се гарантира високо равнище на сигурност, инспекциите от страна на Комисията — както и в предишните години — констатираха някои недостатъци. Най-често те бяха свързани с изискванията за проверката на персонала и обработката на товарите. Като цяло препоръките на Комисията за коригиращи мерки бяха изпълнени в задоволителна степен, но констатациите на инспекторите потвърждават значението на стабилния режим на ЕС за инспектиране и за гарантиране на подходящо качество на равнището на държавите-членки. Комисията ще продължи усилията си, за да гарантира, че всички законови изисквания се изпълняват цялостно и правилно, като при необходимост ще открива официални процедури за нарушения.

По отношение на законодателството през 2009 г. беше извършена много сериозна работа, за да се гарантира, че новите текстове по прилагането ще доведат до съгласувано разбиране и прилагане на тези правила. Беше завършена основната работа за тяхното окончателно приемане и бяха съставени планове за тяхното допълнително усъвършенстване, особено по отношение на техниките за проверка и споразуменията с трети държави. Инцидентът във връзка с сигурността, който възникна само няколко дни преди края на годината, послужи като напомняне, че съответствието на вариантите за проверка трябва постоянно да се преразглежда и че е необходимо да продължи тясното сътрудничество с международните партньори. Комисията ще поддържа и, при необходимост, ще разшири обхвата на програмата си в тези две основни области.

Приложение

Инспекции от страна на Комисията към 31.12.2009 г.

Държава	Общ брой инспекции януари 2009— декември 2009 г. (вкл. последващи)	Общ брой инспекции 2004—2009 г. (вкл. последващи)
Австрия	2	8
Белгия	1	7
България	1	3
Кипър	1	5
Чешка република	1	5
Дания	0	6
Естония	1	4
Финландия	1	7
Франция	2	10
Германия	2	12
Гърция	2	11
Унгария	1	4
Ирландия	1	6
Италия	2	11
Латвия	1	4
Литва	0	3
Люксембург	1	5
Малта	1	3
Нидерландия	0	6
Полша	1	7
Португалия	2	7
Румъния	0	2
Словакия	1	4
Словения	0	4
Испания	3	10

Швеция	1	7
Обединено кралство	1	11
Швейцария	2	4
ОБЩО	32	176

Инспекции от страна на Надзорния орган на ЕАСТ към 31.12.2009 г.

Държава	Общ брой инспекции януари 2009— декември 2009 г. (вкл. последващи)	Общ брой инспекции 2004—2009 г. (вкл. последващи)
Исландия	1	6
Норвегия	5	28
ОБЩО	6	34