

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.12.2010  
COM(2010) 725 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL,  
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES  
RÉGIONS**

**CINQUIÈME RAPPORT CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT  
(CE) N° 2320/2002 RELATIF À L'INSTAURATION DE RÈGLES COMMUNES DANS  
LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

# **RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS**

## **CINQUIÈME RAPPORT CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (CE) N° 2320/2002 RELATIF À L'INSTAURATION DE RÈGLES COMMUNES DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

Le présent rapport couvre la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2009

### **INTRODUCTION**

En 2009, la sûreté de l'aviation dans l'UE était en phase de consolidation. Tout au long de l'année, la Commission a coopéré avec les États membres et le secteur aéronautique pour effectuer les dernières mises au point du nouveau train de mesures de mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008<sup>1</sup>. Les scientifiques et les constructeurs ont axé leurs travaux sur le développement de technologies qui devraient permettre aux passagers d'emporter des liquides à bord des avions. Le Parlement européen a continué d'étudier attentivement la problématique de l'utilisation éventuelle de scanners de sûreté dans les aéroports européens. Sur un plan plus général, des discussions régulières ont été menées avec les organisations internationales pour trouver des solutions à l'échelle mondiale aux problèmes communs.

Dans les tout derniers jours de l'année, une nouvelle menace est venue frapper les esprits, avec l'incident du vol 253 de Northwest Airlines reliant Amsterdam Schiphol à Detroit. L'attentat déjoué rappelle une nouvelle fois que les groupements extrémistes continuent de considérer l'aviation civile comme une cible attrayante et chercheront toujours à échapper à la détection par les techniques d'inspection/filtrage actuelles. Il a permis de démontrer, s'il le fallait encore, l'importance vitale des travaux consacrés par la Commission et ses partenaires à la protection des voyageurs et du secteur européen de l'aviation en général.

### **PREMIÈRE PARTIE**

#### **LES INSPECTIONS**

##### **1. GENERALITES**

Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002, la Commission est tenue d'effectuer des inspections dans les administrations des États membres chargées de la sûreté aérienne («les autorités compétentes») et dans les aéroports de l'UE. La Suisse fait également partie du programme et le respect de dispositions analogues par la Norvège et l'Islande est contrôlé par l'autorité de surveillance de l'AELE. Pour mener à bien ces inspections, la Commission dispose d'une équipe de 11 inspecteurs de la sûreté aérienne, secondée par des inspecteurs nationaux désignés par les États membres. Parmi ces inspecteurs nationaux, 50 ont participé

---

<sup>1</sup> JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

aux inspections de 2009. En annexe figure un tableau récapitulant l'ensemble des contrôles de conformité réalisés à ce jour par la Commission et l'autorité de surveillance de l'AELE.

## **2. INSPECTIONS DES AUTORITES NATIONALES COMPETENTES**

La Commission a inspecté neuf autorités compétentes pendant l'année 2009, qui avaient toutes déjà fait l'objet d'une inspection de la Commission. Les défaillances le plus souvent constatées dans les programmes nationaux de contrôle de la qualité sont des mêmes types que les années antérieures.

En ce qui concerne la mise en œuvre des mesures, la capacité de détecter et de corriger les manquements rapidement s'est encore révélée insuffisante dans certains États membres. Certains États membres avaient omis de contrôler tous les aspects de la législation et certains aéroports n'ont pas été inspectés pendant de longues périodes. Les mesures de suivi ont quelquefois été insuffisantes ou n'ont pas été exécutées, et il n'était pas rare d'observer d'importants retards dans la correction des défaillances. Tous les États membres disposaient d'un régime de sanctions, mais celles-ci n'ont pas toujours été suffisamment rigoureuses ni appliquées de manière à produire un effet dissuasif. L'une des autorités compétentes n'avait pas encore adapté son programme national de sûreté de l'aviation civile aux derniers aménagements de la législation de l'UE et devait encore assurer la séparation entre la mise en œuvre opérationnelle des dispositions et la gestion du programme de contrôle de la qualité, bien que la Commission ait précédemment qualifié ces problèmes de défaillances graves. Il est en outre très préoccupant qu'une autre autorité soit revenue sur son engagement écrit de renforcer les ressources allouées aux contrôles de conformité à la suite des constatations établies par la Commission lors de sa précédente inspection.

## **3. PREMIERES INSPECTIONS DES AEROPORTS**

Dix-neuf premières inspections d'aéroports ont été menées pendant l'année 2009, soit près du double par rapport à 2008. Tous les chapitres ont été couverts (mais pas pour chaque inspection). Le pourcentage global de mesures de base jugées conformes a encore légèrement augmenté et s'établit à 85 %. Les défaillances constatées concernaient, dans l'ensemble, les mêmes points que lors des inspections précédentes et étaient souvent dues à des facteurs humains.

Les principales faiblesses relevées dans les aéroports inspectés en 2009 se rapportaient à la qualité de l'inspection/filtrage du personnel, aux dispositions régissant l'utilisation par le personnel d'articles interdits et à la mise en œuvre des exigences de sûreté du fret. Ainsi, les membres du personnel n'étaient pas toujours tenus d'enlever leur veste avant une inspection/filtrage et les fouilles manuelles pratiquées sur le personnel ne respectaient pas la même procédure que pour les passagers. Par ailleurs, plusieurs aéroports n'ont pas mis en œuvre les procédures nécessaires pour désigner les membres du personnel officiellement autorisés à emporter des articles prohibés dans les zones de sûreté à accès réglementé. Les sept inspections concernant la sûreté du fret ont révélé des problèmes, parmi lesquels des programmes de sûreté de mauvaise qualité et le choix de méthodes d'inspection filtrage qui n'étaient pas le mieux adaptées à la nature des marchandises. D'autres défaillances fréquentes concernaient les exigences en matière d'introduction de liquides dans la zone de sûreté à accès réglementé (telles que l'utilisation de sacs plastique à témoin d'intégrité adéquats), la protection insuffisante des bagages dans la zone de tri, la fouille des véhicules et les normes techniques applicables aux équipements.

Le respect des prescriptions relatives aux passagers et aux bagages de cabine était généralement bien assuré même si, dans certains cas, le pourcentage de fouilles aléatoires n'était pas constant et/ou que la qualité de la fouille manuelle des passagers n'était pas totalement satisfaisante. Le respect des prescriptions relatives aux bagages de soute était très élevé bien que, dans un cas, des chiens aient été utilisés pour inspecter des bagages de soute alors que la législation en vigueur à l'époque ne l'autorisait pas<sup>2</sup>.

Des problèmes ont été constatés en matière de contrôle d'accès aux locaux de restauration et de nettoyage. En ce qui concerne les transporteurs aériens, les points demandant le plus d'efforts supplémentaires étaient la fouille et la vérification des aéronefs et les procédures à appliquer concernant les bagages enregistrés trop tard pour être traités selon les procédures standard (*rush bags*).

#### **4. INSPECTIONS DE SUIVI**

La Commission effectue systématiquement un nombre limité d'inspections de suivi. Si la première inspection a débouché sur la constatation de plusieurs défaillances graves, une nouvelle inspection sera à coup sûr programmée. Quatre mesures de ce type ont été jugées nécessaires en 2009 et ont permis d'observer à chaque fois que la plupart des défaillances signalées, mais pas toutes, avaient été corrigées.

#### **5. DOSSIERS EN SUSPENS, CAS VISES PAR L'ARTICLE 15 ET POURSUITES JUDICIAIRES**

Les dossiers d'inspection restent en suspens jusqu'à ce que la Commission considère que des mesures correctives adéquates ont été prises. Vingt dossiers (quatorze aéroports et six autorités compétentes) ont pu être classés au cours de l'année 2009. Au total, 17 autorités compétentes et 20 dossiers d'inspection aéroportuaire étaient toujours en suspens à la fin de l'année.

Si les défaillances constatées dans un aéroport sont considérées comme suffisamment graves pour avoir des conséquences notables sur le niveau global de sûreté de l'aviation civile dans la Communauté, la Commission appliquera l'article 15 du règlement 1486/2003<sup>3</sup>. En pareille circonstance, toutes les autres autorités compétentes sont averties de la situation et invitées à envisager des mesures supplémentaires à l'égard des vols en provenance de l'aéroport en question. Aucune procédure au titre de l'article 15 n'était ouverte au début de l'année et aucune n'a été lancée en 2009.

L'autre sanction éventuelle dans les cas les plus graves ou en cas d'absence de correction ou en cas de récurrence prolongée des défaillances consiste à entamer des procédures d'infraction. La Commission a clos une procédure d'infraction en 2009 lorsque, avec un retard

---

<sup>2</sup> Les modalités d'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage des bagages de soute ont été élaborées depuis lors et intégrées dans le règlement (UE) n° 573/2010 du 30 juin 2010 (JO L 166 du 1.7.2010, p. 1) et dans la décision 2010/3572/UE, dont tous les membres sont destinataires mais non publiée au JO.

<sup>3</sup> Règlement (CE) n° 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003 définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, JO L 213 du 23.8.2003, p. 3. Abrogé et remplacé depuis par le règlement (UE) n° 72/2010 de la Commission du 26 janvier 2010, qui met en œuvre le règlement (CE) n° 300/2008, JO L 23 du 27.1.2010, p. 1.

de quatorze mois, les problèmes essentiels liés à une insuffisance des ressources et des contrôles ont été résolus. L'État membre en question a instauré de nouvelles modalités administratives et nommé des inspecteurs supplémentaires. Une nouvelle procédure d'infraction a été engagée au cours de l'année à l'encontre d'un État membre qui avait manqué à l'obligation de renforcer les ressources et les mesures de contrôle malgré l'engagement qu'il avait pris en ce sens à la suite d'une défaillance relevée lors d'une inspection antérieure. Au total, trois procédures d'infraction étaient en cours à la fin de 2009.

## **6. ÉVALUATIONS PAR LES ÉTATS MEMBRES**

En vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission<sup>4</sup>, les États membres sont tenus de soumettre chaque année, avant la fin du mois de février, un rapport à la Commission présentant le résultat des contrôles de conformité réalisés entre janvier et décembre de l'année précédente. Tous les rapports pour 2009 ont été remis dans les délais en respectant le modèle de la Commission. Les défaillances constatées portaient sur le nombre peu élevé de personnes-jours dans le domaine, le fait que les exigences ne soient pas encore respectées dans leur intégralité, des mesures de suivi insuffisantes et des lacunes dans l'utilisation des mesures de contrôle d'application disponibles.

L'harmonisation de ces régimes de contrôle de conformité dans l'UE se révèle à vrai dire difficile depuis le lancement du programme en 2003. En effet, l'interprétation des termes, l'élaboration des méthodes et les exigences en matière de rapports divergent selon les États membres. La situation s'est améliorée au fil du temps, mais elle reste perfectible. Un certain nombre de divergences entre les résultats des contrôles de conformité nationaux et les constatations résultant des inspections de la Commission s'expliquent par le manque d'harmonisation, de sorte que le degré de conformité observé par la Commission est souvent inférieur à ce que laissent entendre les rapports nationaux.

## **7. AUDIT DE LA COMMISSION PAR L'OACI**

En 2009, l'OACI a effectué pour la première fois un audit de la Commission en sa qualité d'organe de contrôle de l'UE. Son rapport est très positif et ne recommande pas de changements. Cette inspection a permis de réduire les activités de contrôle de l'OACI dans les aéroports de l'UE, la prise en charge de ces activités par le programme européen étant jugée satisfaisante.

---

<sup>4</sup> Règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrétant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile, JO L 169 du 8.7.2003, p. 44. Abrogé et remplacé depuis par le règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008, JO L 7 du 12.1.2010, p. 3.

## DEUXIÈME PARTIE

### LA LEGISLATION

#### 1. GENERALITES

Peu d'actes législatifs nouveaux ont été publiés en 2009 dans le domaine de la sûreté de l'aviation, mais d'importants travaux ont été accomplis pour préparer le nouveau train de mesures dans la perspective de l'échéance d'avril 2010. Par ailleurs, d'autres travaux ont été lancés en vue d'élaborer de nouvelles règles sur l'inspection/filtrage des liquides, l'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage de sûreté dans l'aviation et l'utilisation de détecteurs de métaux pour l'inspection-filtrage de certains types de fret spécialisés.

#### 2. LEGISLATION COMPLEMENTAIRE ADOPTÉE

Les nouveaux textes législatifs adoptés en 2009 sont:

- le règlement (CE) n° 272/2009<sup>5</sup>, qui complète les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant dans le règlement-cadre, et
- le règlement (UE) n° 1254/2009<sup>6</sup> fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté.

Ces textes ont été élaborés au cours de huit réunions du Comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile, de huit réunions du Groupe consultatif des parties intéressées à la sûreté de l'aviation (SAGAS), ainsi que d'une série de séances ciblées de groupes de travail auxquelles participaient des représentants des États membres et du secteur.

- Le règlement (CE) n° 272/2009 constitue le «deuxième niveau» du train de mesures législatives qui complète le règlement (CE) n° 300/2008. Il définit dans les grandes lignes les aspects qui pourraient faire l'objet de règles de mise en œuvre en énumérant, par exemple, les divers types de technologies autorisés pour l'inspection/filtrage des passagers, des bagages et du fret, mais sans préciser leurs modalités de déploiement.
- Le règlement (UE) n° 1254/2009 se rapporte à un aspect particulier de la sûreté de l'aviation, à savoir les types d'exploitation d'aéronefs pour lesquels les États membres peuvent déroger aux règles applicables par ailleurs parce qu'ils présentent un risque moindre. Cette dérogation peut concerner, par exemple, les aéronefs de très petite taille. Dans ces cas, il y a lieu d'appliquer d'autres règles nationales qui doivent être communiquées à la Commission.

---

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil, JO L 91 du 3.4.2009, p. 7.

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté, JO L 338 du 19.12.2009, p. 17.

### **3.       LEGISLATION MODIFICATIVE ADOPTÉE**

Au cours de la période couverte par le présent rapport, une seule adaptation a été apportée à la législation sur la sûreté de l'aviation dépendant du règlement (CE) n° 2320/2002 au moyen d'une mesure modificative<sup>7</sup>. Il s'agissait d'une mesure de dérogation au profit de la Corée du Sud pour les liquides achetés hors taxe, mais en définitive elle n'a pas été généralisée. À la suite d'une recommandation de la Commission en raison de difficultés survenues lors de négociations parallèles avec la Corée du Sud, beaucoup d'aéroports de l'UE n'ont pas mis en application les dérogations prévues pour ce pays.

### **4.       NOUVEAUX CADRE ET PAQUET DE MISE EN ŒUVRE EN COURS D'ÉLABORATION**

En 2009, la Commission et les États membres ont axé l'essentiel de leurs travaux sur les détails du paquet de mise en œuvre et les nouveaux règlements relatifs à l'inspection et au contrôle de qualité. Les textes sur l'inspection et le contrôle de qualité ont tous deux fait l'objet d'un vote favorable au comité de réglementation avant la fin de l'année, tandis que la quasi-totalité du paquet de mise en œuvre plus général était prêt, à l'état de projet, et scindé comme prévu en un projet de règlement<sup>8</sup> contenant les informations pouvant être publiées et un projet de décision<sup>9</sup> contenant des informations plus sensibles.

### **5.       DISPOSITIONS RELATIVES AU FINANCEMENT**

La Commission a publié en février 2009 son rapport<sup>10</sup> sur le financement de la sûreté aérienne, comme prévu à l'article 22 du règlement (CE) n° 300/2008. Elle a ensuite adopté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne<sup>11</sup>, qui définissait les principes de base à respecter par les exploitants d'aéroport lorsqu'ils déterminent leurs redevances de sûreté: absence de discrimination entre les transporteurs ou entre les passagers, consultation entre gestionnaires d'aéroport et transporteurs aériens, transparence, lien entre coûts et redevances, et désignation d'une autorité de supervision.

---

<sup>7</sup> Règlement (CE) n° 483/2009 de la Commission du 9 juin 2009 modifiant le règlement (CE) n° 820/2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne, JO L 145 du 10.6.2009, p. 23.

<sup>8</sup> Publié depuis en tant que règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, JO L 55 du 5.3.2010, p. 1.

<sup>9</sup> Devenu la décision 2010/774/UE, adressée à l'ensemble des États membres le 13.4.2010. Non publiée au JO.

<sup>10</sup> COM(2009) 30 final du 2.2.2009.

<sup>11</sup> COM (2009) 217 du 11.5.2009.

## **TROISIÈME PARTIE**

### **ESSAIS ET ETUDES**

#### **1. ESSAIS**

Au sens de la législation européenne en matière de sûreté aérienne, un «essai» a lieu lorsqu'un État membre décide, en accord avec la Commission, d'utiliser une technique ou une méthode déterminée qui n'est pas reconnue par la législation en lieu et place d'une mesure de contrôle de sûreté reconnue et ce, pendant une durée limitée. Juridiquement, le terme ne s'applique pas aux situations dans lesquelles un État membre ou une entité procède à l'évaluation d'une nouvelle mesure de contrôle de sûreté déployée parallèlement à une ou plusieurs autres qui sont déjà couvertes par la législation.

Un certain nombre d'essais ont été menés pendant l'année 2009. Ils concernaient l'utilisation de scanners de sûreté pour l'inspection/filtrage des passagers et du personnel et l'utilisation de chiens pour l'inspection/filtrage de sûreté. La Commission a été informée des résultats des essais relatifs à l'utilisation de scanners afin d'en tenir compte lors de l'élaboration du rapport prévu sur l'utilisation de ce type d'équipement. Les informations concernant les essais réalisés avec des chiens ont été prises en considération pour l'élaboration d'une future proposition législative.

#### **2. ÉTUDES**

L'étude QinetiQ sur les facteurs humains dans l'inspection/filtrage de sûreté dans l'aviation a été présentée au Comité de réglementation pour la sûreté de l'aviation civile en janvier 2009. Les recommandations ont notamment été prises en considération lors de l'examen du nouveau chapitre législatif relatif à la formation et au recrutement.

## **QUATRIÈME PARTIE**

### **DIALOGUE AVEC LES ORGANISMES INTERNATIONAUX ET LES PAYS TIERS**

#### **1. GENERALITES**

La Commission coopère pleinement avec les organismes internationaux et les partenaires clés issus de pays tiers et est régulièrement représentée aux réunions internationales, où elle coordonne en général la position de l'UE et fait souvent des exposés ou soumet des documents. Des dialogues sont également ouverts, le cas échéant, avec tel ou tel pays tiers sur des problèmes locaux ou des questions d'intérêt commun, parmi lesquels les dérogations aux exigences normales régissant l'introduction de liquides achetés dans des points de vente hors taxe. Ces contacts permettent à l'UE à la fois de rester informée des meilleures pratiques et de les diffuser.

## **2. ORGANISMES INTERNATIONAUX**

La Commission assiste aux réunions annuelles du groupe AvSec de l'OACI. En 2009, elle y a fait des présentations sur la question des liquides, le contrôle de sûreté unique et les menaces significatives pour la sûreté. Ces interventions ont été bien reçues. La Commission a accueilli à Bruxelles, en novembre 2009, un atelier de l'OACI sur les liquides, au cours duquel un consensus s'est dégagé à l'échelon international pour mettre fin progressivement à l'interdiction actuelle.

Par ailleurs, la Commission participe régulièrement à des réunions de la task force technique et de la task force formation de la CEAC. Les conclusions établies par chacun de ces groupes ont ensuite servi de base de discussion lors de réunions du comité de réglementation et des groupes de travail qui y sont associés.

## **3. PAYS TIERS**

La Commission a poursuivi activement le dialogue avec les États-Unis sur la problématique de la sûreté aérienne au sein de diverses instances, dont le groupe de coopération entre l'UE et les États-Unis en matière de transport, permettant de faire progresser les travaux sur le contrôle de sûreté unique. La Commission est également intervenue à plusieurs reprises lorsque des États membres ont fait part d'inquiétudes particulières concernant de nouvelles exigences de sûreté de la part des États-Unis, qui semblaient faire trop peu de cas des dispositifs de sûreté rigoureux déjà mis en place par l'UE. En effet, les États-Unis ont quelquefois continué à émettre, sans consultation préalable, des amendements d'urgence applicables à des compagnies aériennes opérant au départ de l'UE.

La Commission a participé à des inspections dans plusieurs aéroports des États-Unis et du Canada dans la perspective de dérogations aux exigences relatives aux liquides achetés dans des points de vente hors taxe côté piste lorsqu'ils sont présentés ensuite aux points de transfert dans l'UE, ainsi que pour envisager l'éventualité de contrôles uniques à l'avenir. La Commission a également effectué des inspections à Singapour et à l'aéroport de Dubrovnik afin de contrôler le respect des critères relatifs aux liquides achetés hors taxe, compte tenu des dérogations accordées. Un accord a été conclu avec la Corée du Sud concernant les dérogations pour les liquides achetés hors taxe, mais des difficultés ont surgi par la suite, ainsi qu'il est expliqué au point 3 de la partie 2.

## **CONCLUSION**

Si, dans l'ensemble, un degré élevé de sûreté continue d'être assuré dans l'UE, les inspections de la Commission ont révélé, comme les années précédentes, certaines lacunes. Les plus fréquentes concernaient le respect des exigences en matière d'inspection/filtrage du personnel et le traitement du fret. Les recommandations de mesures correctives formulées par la Commission ont dans l'ensemble fait l'objet d'un suivi satisfaisant, mais les conclusions des inspecteurs confirment l'importance d'un régime d'inspection rigoureux pour l'UE et d'un contrôle de qualité suffisant à l'échelon des États membres. La Commission continuera à mettre tout en œuvre pour que toutes les dispositions juridiques soient pleinement et correctement mises en œuvre, en entament s'il y a lieu des procédures formelles d'infraction.

Sur le plan législatif, d'importants travaux concrets ont été menés à bien en 2009 pour que les nouveaux textes de mise en œuvre permettent une interprétation et une exécution harmonisées

de la réglementation. Les travaux préparatoires en vue de leur adoption définitive ont été achevés et leurs développements ultérieurs ont été planifiés, en ce qui concerne notamment les technologies d'inspection/filtrage et les accords avec les pays tiers. L'incident de sûreté qui s'est produit quelques jours à peine avant la fin de l'année a permis de rappeler qu'il faut réexaminer constamment l'adéquation des techniques d'inspection/filtrage et poursuivre une coopération étroite avec les partenaires internationaux. La Commission maintiendra et, au besoin, amplifiera son programme sur ces deux points essentiels.

## Annexe

### Inspections de la Commission au 31.12.2009

| État               | Nombre d'inspections<br>01/2009 - 12/2009 (y<br>compris inspections de<br>suivi) | Total des inspections<br>2004 - 2009 (y compris<br>inspections de suivi) |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Autriche           | 2                                                                                | 8                                                                        |
| Belgique           | 1                                                                                | 7                                                                        |
| Bulgarie           | 1                                                                                | 3                                                                        |
| Chypre             | 1                                                                                | 5                                                                        |
| République tchèque | 1                                                                                | 5                                                                        |
| Danemark           | 0                                                                                | 6                                                                        |
| Estonie            | 1                                                                                | 4                                                                        |
| Finlande           | 1                                                                                | 7                                                                        |
| France             | 2                                                                                | 10                                                                       |
| Allemagne          | 2                                                                                | 12                                                                       |
| Grèce              | 2                                                                                | 11                                                                       |
| Hongrie            | 1                                                                                | 4                                                                        |
| Irlande            | 1                                                                                | 6                                                                        |
| Italie             | 2                                                                                | 11                                                                       |
| Lettonie           | 1                                                                                | 4                                                                        |
| Lituanie           | 0                                                                                | 3                                                                        |
| Luxembourg         | 1                                                                                | 5                                                                        |
| Malte              | 1                                                                                | 3                                                                        |
| Pays-Bas           | 0                                                                                | 6                                                                        |
| Pologne            | 1                                                                                | 7                                                                        |
| Portugal           | 2                                                                                | 7                                                                        |
| Roumanie           | 0                                                                                | 2                                                                        |
| Slovaquie          | 1                                                                                | 4                                                                        |
| Slovénie           | 0                                                                                | 4                                                                        |
| Espagne            | 3                                                                                | 10                                                                       |

|              |           |            |
|--------------|-----------|------------|
| Suède        | 1         | 7          |
| Royaume-Uni  | 1         | 11         |
| Suisse       | 2         | 4          |
| <b>TOTAL</b> | <b>32</b> | <b>176</b> |

**Inspections de l'autorité de surveillance de l'AELE au 31.12.2009**

| <b>État</b>  | <b>Nombre d'inspections<br/>01/2009 - 12/2009 (y<br/>compris inspections de<br/>suivi)</b> | <b>Total des inspections<br/>2004 - 2009 (y compris<br/>inspections de suivi)</b> |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Islande      | 1                                                                                          | 6                                                                                 |
| Norvège      | 5                                                                                          | 28                                                                                |
| <b>TOTAL</b> | <b>6</b>                                                                                   | <b>34</b>                                                                         |