



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.10.2011
COM(2011) 649 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2010 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΟ
ΠΕΛΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ**

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ 2010 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 300/2008 ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Η παρούσα έκθεση καλύπτει την περίοδο 1 Ιανουαρίου – 31 Δεκεμβρίου 2010

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η 29^η Απριλίου 2010 ήταν η ημερομηνία που σηματοδότησε την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και των εκτελεστικών διατάξεών του. Με αυτό το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο κωδικοποιήθηκαν και καταργήθηκαν για λόγους σαφήνειας ευρωπαϊκές νομικές πράξεις που είχαν εκδοθεί με βάση το προηγούμενο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002. Επίσης, λήφθηκαν υπόψη οι τεχνικές εξελίξεις και οι διαδικαστικές διεργασίες και κατέστη λεπτομερέστερη η αντιμετώπιση των έκνομων ενεργειών στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Έτσι, τελειοποιήθηκαν πρότυπα για ορισμένους τύπους εξοπλισμού και διαδικασιών ελέγχου ασφαλείας και εγκρίθηκαν συμπληρωματικές νέες μέθοδοι ελέγχου ασφαλείας οι οποίες βασίζονται σε κοινά βασικά πρότυπα. Επιπροσθέτως, ολοκληρώθηκαν κανόνες και όροι για τους επιβάτες που μεταφέρουν υγρά εντός του αεροσκάφους.

Καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η Επιτροπή εργάστηκε σταθερά με τα κράτη μέλη και τον κλάδο ώστε να εναρμονισθεί με ομαλό και ομοιογενή τρόπο η εφαρμογή του νέου νομικού πλαισίου που προαναφέρθηκε. Η επιστημονική κοινότητα και ο αεροναυπηγικός κλάδος εστίασαν την προσοχή τους στη διάδοση τεχνολογιών, οι οποίες θα επιτρέπουν στους επιβάτες να μεταφέρουν υγρά εντός του αεροσκάφους. Οι πρώτες δοκιμές αυτού του εξοπλισμού πραγματοποιήθηκαν σε ευρωπαϊκούς αερολιμένες. Πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω δοκιμές στη χρήση των σαρωτών σώματος. Σε ευρύτερο πεδίο, συνεχίστηκαν οι τακτικές συζητήσεις με διεθνείς οργανισμούς, για την εξεύρεση συνολικών λύσεων σε κοινά προβλήματα.

Μετά το περιστατικό με το εμπορευματικό αεροσκάφος στην Υεμένη και τα περιστατικά με τα ταχυδρομικά δέματα στην ΕΕ στα τέλη Οκτωβρίου 2010, η προσοχή στράφηκε και πάλι, αναγκαστικά, σε μια νέα απειλή. Ήταν ακόμη μια υπενθύμιση – σε λιγότερο από ένα χρόνο μετά το περιστατικό στην πτήση 253 της Northwest Airlines από το Άμστερνταμ Schiphol με προορισμό το Ντιτρόιτ τα Χριστούγεννα του 2009 – ότι οι εξτρεμιστικές ομάδες συνεχίζουν να θεωρούν την πολιτική αεροπορία ελκυστικό στόχο και να αναζητούν τρόπους για να αποφεύγουν την ανίχνευση με τις τρέχουσες τεχνικές ελέγχου ασφαλείας. Υπενθύμισε πόσο ζωτικό είναι το έργο της Επιτροπής και των εταίρων της για την προστασία των ταξιδιωτών και του ευρωπαϊκού αεροπορικού κλάδου συνολικά και αποτέλεσε το έναυσμα για την σύνταξη έκθεσης και σχεδίου δράσης για να ενισχυθεί η ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου, τα οποία υιοθέτησε το Συμβούλιο Μεταφορών και το Συμβούλιο ΔΕΥ τον Δεκέμβριο του 2010. Καθώς η εσωτερική και η εξωτερική ασφάλεια είναι αδιαχώριστες, η αντιμετώπιση απειλών ακόμη και πολύ μακριά από την ήπειρό μας είναι ουσιαστική για την προστασία της Ευρώπης και των πολιτών της. Η Επιτροπή συνεργάζεται στενά με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης που συστάθηκε προς το σκοπό αυτό.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Σύμφωνα με τους όρους του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008, η Επιτροπή οφείλει να διεξάγει επιθεωρήσεις των αρχών ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών («αρμόδιες αρχές») και των αερολιμένων της ΕΕ. Η Ελβετία καλύπτεται επίσης από το ενωσιακό πρόγραμμα, ενώ στη Νορβηγία και την Ισλανδία (και το Λιχτενστάιν) οι επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από την εποπτική αρχή της ΕΖΕΣ με βάση παράλληλες διατάξεις. Για τις επιθεωρήσεις της, η Επιτροπή διαθέτει μία ομάδα από 11 επιθεωρητές αεροπορικής ασφάλειας. Το έργο των επιθεωρήσεων υποστηρίζει μία ομάδα εθνικών επιθεωρητών διορισμένων από τα κράτη μέλη, την Ισλανδία, τη Νορβηγία και την Ελβετία, οι οποίοι επαναπιστοποιήθηκαν από την Επιτροπή κατά τη διάρκεια του 2010 με βάση το νέο νομικό πλαίσιο. Από αυτούς τους εθνικούς επιθεωρητές 46 συμμετείχαν στις επιθεωρήσεις του 2010. Επισυνάπτεται στο παράρτημα πίνακας όπου συνοψίζεται η μέχρι σήμερα δραστηριότητα παρακολούθησης της συμμόρφωσης από την Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Διαστήματος (ESA).

2. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η Επιτροπή παρακολούθησε τις εργασίες 5 αρμοδίων αρχών κατά τη διάρκεια του 2010, οι οποίες είχαν υποβληθεί όλες σε προηγούμενη επιθεώρηση από την Επιτροπή. Οι πλέον κοινές αδυναμίες που διαπιστώθηκαν το 2010 αφορούσαν την εκκρεμούσα πλήρη ευθυγράμμιση των εθνικών προγραμμάτων ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας προς το νέο νομικό πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008.

Όσον αφορά την εφαρμογή των μέτρων, διαπιστώθηκε και πάλι ότι σε ορισμένα κράτη μέλη δεν υπάρχει δυνατότητα να εντοπίζονται και να αντιμετωπίζονται γρήγορα οι αδυναμίες. Ορισμένα κράτη μέλη παρέλειψαν να επιβλέψουν όλες τις πτυχές της νομοθεσίας και ορισμένοι αερολιμένες δεν επιθεωρήθηκαν για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Οι επαναληπτικές επιθεωρήσεις ήταν ορισμένες φορές ακατάλληλες ή δεν πραγματοποιήθηκαν, όπως επίσης δεν ήταν ασύνηθες το φαινόμενο σημαντικών καθυστερήσεων στην αντιμετώπιση των ελλείψεων. Σε όλα τα κράτη μέλη προβλέπονταν κυρώσεις, δεν ήταν όμως πάντοτε αρκετά αυστηρές ή ο τρόπος επιβολής τους δεν είχε αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

3. ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Κατά τη διάρκεια του 2010 πραγματοποιήθηκαν δέκα εννέα (19) αρχικές επιθεωρήσεις αερολιμένων, δηλαδή ίδιος αριθμός επιθεωρήσεων με το 2009. Καλύφθηκαν όλα τα κεφάλαια (αν και όχι πάντοτε σε κάθε επιθεώρηση). Τα βασικά μέτρα που κρίθηκαν σύμφωνα το 2010 ανέρχονται σε συνολικό ποσοστό σχεδόν 80%.

Οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στα συνήθη μέτρα¹ έδειχναν την τάση, σε μεγάλο βαθμό, ότι οφείλονταν στον ανθρώπινο παράγοντα. Οι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης στο πεδίο των συνήθων μέτρων σε αερολιμένες που επιθεωρήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2010 αφορούσαν

¹ Τα μέτρα χαρακτηρίζονται «συνήθη» εφόσον εφαρμόζονται ήδη με βάση το νομικό πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) 2320/2002.

κυρίως την ποιότητα του ελέγχου προσωπικού και επιβατών, όπως και τις απαιτήσεις ασφάλειας του φορτίου. Συγκεκριμένα, οι σωματικοί έλεγχοι προσωπικού και επιβατών δεν πληρούσαν πάντοτε τα κοινά βασικά πρότυπα, τα οποία για λόγους σαφήνειας καθορίζονται λεπτομερώς στο νέο ρυθμιστικό πλαίσιο. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, οι περισσότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης αφορούσαν την επιλογή των πλέον κατάλληλων μεθόδων ελέγχου ασφαλείας, δεδομένης της φύσης του προς μεταφορά φορτίου, και των προτύπων εφαρμογής τους. Αυτά τα προβλήματα που άπτονται του ανθρώπινου παράγοντα πρέπει να αντιμετωπισθούν με καλύτερη εκπαίδευση και επιτήρηση.

Επίσης, δεν έχουν τεθεί ακόμη πλήρως σε εφαρμογή ορισμένα πρόσθετα μέτρα που καθιερώθηκαν με το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο σε αερολιμένες που επιθεωρήθηκαν την περίοδο από τον Ιούνιο έως τον Δεκέμβριο του 2010. Περιπτώσεις μη συμμόρφωσης παρατηρήθηκαν σε μεθόδους και πρότυπα ελέγχου ασφαλείας προμηθειών πτήσης και προμηθειών αερολιμένα (όπου δεν είχε ακόμη διαμορφωθεί πλήρως ασφαλής αλυσίδα προμηθειών), σε διαδικασίες διαπίστευσης του προσωπικού που εξαιρείται του ελέγχου ασφαλείας και στην έλλειψη εκτίμησης των κινδύνων όσον αφορά τη συχνότητα περιπολιών στους αερολιμένες. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να επιδιώξουν δραστήρια την εφαρμογή αυτών των νέων διατάξεων.

Τέλος, διαπιστώθηκαν ορισμένα προβλήματα σε αερολιμένες που επιθεωρήθηκαν το 2010 στον έλεγχο πρόσβασης σε αυστηρά ελεγχόμενες περιοχές ασφαλείας, την αντιστοίχιση παραδιδόμενων αποσκευών, τις μεθόδους ελέγχου ασφαλείας των ασυνόδευτων αποσκευών και τα πρότυπα του εξοπλισμού ελέγχου ασφαλείας.

4. ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού 72/2010, η Επιτροπή διεξάγει συνήθως περιορισμένο αριθμό επαναληπτικών επιθεωρήσεων. Όταν σε αρχική επιθεώρηση αερολιμένα διαπιστώνονται αρκετές σοβαρές ελλείψεις, προγραμματίζεται οπωσδήποτε νέα επιθεώρηση. Δύο τέτοιες επιθεωρήσεις κρίθηκαν αναγκαίες κατά τη διάρκεια του 2010 και το συμπέρασμα και στις δύο περιπτώσεις ήταν ότι οι περισσότερες ελλείψεις, όχι όμως όλες, είχαν αποκατασταθεί.

5. ΑΝΟΙΚΤΟΙ ΦΑΚΕΛΟΙ, ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 15 ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗ ΔΙΚΑΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ

Οι φάκελοι επιθεώρησης παραμένουν ανοικτοί μέχρις ότου η Επιτροπή μείνει ικανοποιημένη από τα διορθωτικά μέτρα που λήφθηκαν. 27 φάκελοι (21 αερολιμένων και 6 αρμοδίων αρχών) έκλεισαν το 2010. Συνολικά, 11 φάκελοι επιθεώρησης αρμοδίων αρχών και 17 φάκελοι επιθεώρησης αερολιμένων παρέμειναν ανοικτοί στα τέλη του έτους.

Εάν οι ελλείψεις σε έναν αερολιμένα κριθούν ότι είναι τόσο σοβαρές ώστε να απειλείται σοβαρά το γενικό επίπεδο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, η Επιτροπή ενεργοποιεί το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 72/2010². Αυτό σημαίνει ότι όλες οι άλλες αρμόδιες αρχές ειδοποιούνται σχετικά με την κατάσταση και πρέπει να εξετάσουν πρόσθετα μέτρα για τις πτήσεις από τους συγκεκριμένους αερολιμένες. Κινήθηκε διαδικασία για μία υπόθεση βάσει του άρθρου 15 στα μέσα Ιουλίου 2010, η οποία έκλεισε τέσσερις μήνες αργότερα, καθώς οι ελλείψεις αντιμετωπίστηκαν ικανοποιητικά.

² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής, της 26^{ης} Ιανουαρίου 2010, για τον καθορισμό των διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ΕΕ L 23 της 27.1.2010, σ. 1.

Η άλλη δυνατή κύρωση στις πλέον σοβαρές περιπτώσεις, ή σε περιπτώσεις παρατεταμένης μη αποκατάστασης ή επανεμφάνισης των ελλείψεων, είναι η κίνηση διαδικασίας παράβασης αντίστοιχα ΕΕ-χειριστών κατά κρατών μελών που έχουν κοινοποιήσει στις υπηρεσίες της Επιτροπής τη συμμετοχή τους στη διαδικασία αυτή. Το 2010, κινήθηκαν δύο διαδικασίες παράβασης και μία ΕΕ-χειριστή μετά από επιθεωρήσεις των εθνικών διοικήσεων. Στην πρώτη περίπτωση, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν τήρησε το εθνικό του πρόγραμμα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Η δεύτερη περίπτωση αφορούσε την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων σε μικρούς αερολιμένες. Η τρίτη συνδεόταν με την έλλειψη ανθρώπινων πόρων για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης. Κατά τη διάρκεια του έτους ενδέχεται να κλείσουν δύο διαδικασίες παράβασης και μία ΕΕ-χειριστή μετά την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί. Συνολικά, στα τέλη του 2010 ήταν σε εξέλιξη ακόμη πέντε διαδικασίες παράβασης.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΙΔΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Με βάση το άρθρο 6 του κανονισμού 1217/2003³ της Επιτροπής, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν ετήσια έκθεση στην Επιτροπή έως τα τέλη Φεβρουαρίου εκάστου έτους, με αντικείμενο τα αποτελέσματα της παρακολούθησης της συμμόρφωσης σε εθνικό επίπεδο για την περίοδο από τον Ιανουάριο έως τον Δεκέμβριο του προηγούμενου έτους. Οι εκθέσεις των κρατών μελών για την περίοδο αναφοράς Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2009 υποβλήθηκαν όλες έγκαιρα και σε όλες ακολουθήθηκε ο μορφότυπος της Επιτροπής. Οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν αφορούσαν κυρίως τον μικρό αριθμό ανθρωποωρών στο συγκεκριμένο πεδίο, τη μη κάλυψη όλων των απαιτήσεων, την ανεπαρκή παρακολούθηση και τη μη χρήση των διαθέσιμων εκτελεστικών μέτρων.

Η εναρμόνιση αυτών των καθεστώτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης στην ΕΕ αποδείχθηκε όντως δύσκολη μετά την έναρξη του προγράμματος το 2003. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα κράτη μέλη παρουσίασαν διαφορές στην κατανόηση των όρων, στην ανάπτυξη μεθοδολογιών και τις απαιτήσεις αναφοράς. Η κατάσταση βελτιώθηκε σε μεγάλο βαθμό συν τω χρόνω, θα μπορούσε όμως να γίνει ακόμη καλύτερη. Ορισμένες διαφορές μεταξύ των αποτελεσμάτων της εθνικής παρακολούθησης της συμμόρφωσης και των ευρημάτων των επιθεωρήσεων της Επιτροπής οφείλονται στην έλλειψη εναρμόνισης της μεθοδολογίας επιθεώρησης, καθώς οι επιθεωρήσεις της Επιτροπής δείχνουν χαμηλότερο βαθμό συμμόρφωσης σε σύγκριση με τις εθνικές εκθέσεις.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Οι νέες νομοθετικές πράξεις για την ασφάλεια της αεροπορίας που δημοσιεύθηκαν κατά τη διάρκεια του 2010 σκοπό έχουν κυρίως τη συμπλήρωση και την εξειδίκευση του νέου νομοθετικού πλαισίου με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) 300/2008, ο οποίος εφαρμόζεται από τις

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1217/2003 της Επιτροπής, της 4^{ης} Ιουλίου 2003, για τη θέσπιση κοινών προδιαγραφών για τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας, ΕΕ L 169 της 8.7.2003, σ. 44. Έκτοτε έχει καταργηθεί και αντικαταστάθηκε από τον κανονισμό (ΕΕ) 18/2010 της Επιτροπής, της 8^{ης} Ιανουαρίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008, ΕΕ L 7 της 12.1.2010, σ. 3.

στις 29 Απριλίου 2010. Επίσης, καθορίστηκαν κοινά βασικά πρότυπα για δύο νέες μεθόδους ελέγχου ασφαλείας:

- σκύλοι ανίχνευσης εκρηκτικών για τον αρχικό έλεγχο ασφαλείας των παραδιδόμενων αποσκευών, καθώς και του φορτίου και του ταχυδρομείου (και ως συμπληρωματική μέθοδος ελέγχου ασφαλείας σε άλλα κεφάλαια) και
- οι ανιχνευτές μετάλλων για τον αρχικό έλεγχο ασφαλείας ορισμένων ειδικών τύπων φορτίου και ταχυδρομείου .

Τέλος, τέθηκε η νομική βάση για την εφαρμογή της ενιαίας ρύθμισης της ασφάλειας με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

2. ΈΚΔΟΣΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Τα νέα νομοθετήματα που εκδόθηκαν το 2010 ήταν:

- Κανονισμός (ΕΕ) 18/2010⁴ όσον αφορά τις προδιαγραφές των εθνικών προγραμμάτων ποιοτικού ελέγχου στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.
- Κανονισμός (ΕΕ) 72/2010⁵ για καθορισμό των διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.
- Κανονισμός (ΕΕ) 185/2010⁶ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες.
- Κανονισμός (ΕΕ) 357/2010⁷ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (σφραγισμένες πλαστικές σακούλες).
- Κανονισμός (ΕΕ) 358/2010⁸ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (υγρά, αερολύματα και πηκτώματα)· εξαίρεση από τον έλεγχο ασφαλείας υγρών, αερολυμάτων και πηκτωμάτων που αγοράζονται σε ορισμένους αερολιμένες τρίτων χωρών).
- Κανονισμός (ΕΕ) 573/2010⁹ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (σκύλοι ανίχνευσης εκρηκτικών).
- Κανονισμός (ΕΕ) 983/2010¹⁰ για καθορισμό των μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών (ενιαία ασφάλεια αεροσκαφών,

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 18/2010 της Επιτροπής, της 8^{ης} Ιανουαρίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008, ΕΕ L 7 της 12.1.2010, σ. 3.

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 72/2010 της Επιτροπής της 26^{ης} Ιανουαρίου 2010, ΕΕ L 23 της 27.1.2010, σ. 1.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 185/2010 της Επιτροπής της 4^{ης} Μαρτίου 2010, ΕΕ L 55 της 5.3.2010, σ. 1.

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 357/2010 της Επιτροπής, της 23^{ης} Απριλίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 185/2010, ΕΕ L 105 της 27.4.2010, σ. 10.

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 358/2010 της Επιτροπής, της 23^{ης} Απριλίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 185/2010, ΕΕ L 105 της 27.4.2010, σ. 12.

⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 573/2010 της Επιτροπής, της 30ής Ιουνίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 185/2010, ΕΕ L 166 της 1.7.2010, σ. 1.

επιβατών, χειραποσκευών και των χειραποσκευών τους και των παραδιδόμενων αποσκευών με προέλευση τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής).

- Απόφαση E(2010)774¹¹ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (εκτελεστική απόφαση).
- Απόφαση E(2010)2604¹² σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (προμήθειες).
- Απόφαση E(2010)3572¹³ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (σκύλοι ανίχνευσης εκρηκτικών).
- Απόφαση E(2010)9139¹⁴ σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες (εξοπλισμός ανίχνευσης μεταλλικών αντικειμένων).

Τα νομοθετήματα αυτά οριστικοποιήθηκαν μετά από 6 τακτικές και 2 εμβόλιμες συνεδριάσεις της ρυθμιστικής επιτροπής ασφάλειας της αεροπορίας, 6 συνεδριάσεις της συμβουλευτικής ομάδας ενδιαφερομένων για την αεροπορική ασφάλεια και ορισμένες εστιασμένες συσκέψεις της ομάδας εργασίας, στις οποίες συμμετείχαν τόσο τα κράτη μέλη όσο και ο κλάδος.

3. ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΓΝΩΣΤΩΝ ΑΠΟΣΤΟΛΕΩΝ

Για να ενισχυθεί η ασφαλής αλυσίδα εφοδιασμού στο αεροπορικό φορτίο και το αεροπορικό ταχυδρομείο, καθώς και για να διευκολυνθεί η ομοιογενής εφαρμογή της στην ΕΕ, δημιουργήθηκε η βάση δεδομένων εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών αποστολέων (RAKC), η οποία έκτοτε διατηρήθηκε μέχρι να τεθεί σε πλήρη λειτουργία την 1^η Ιουνίου 2010 με βάση σύμβαση-πλαίσιο της Επιτροπής. Η βάση RAKC στα τέλη του 2010 περιείχε περίπου 7.500 αρχεία εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και (ανεξαρτήτων επικυρωμένων) γνωστών αποστολέων. Πρόκειται απλώς για ένα νομικής φύσεως αρχικό εργαλείο για τα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία για να το συμβουλευονται όταν δέχονται αποστολές από άλλο εγκεκριμένο μεταφορικό γραφείο ή (ανεξαρτήτως επικυρωμένο) γνωστό αποστολέα. Από την έναρξη λειτουργίας της, το ποσοστό συμβατικά συμφωνημένης διαθεσιμότητας παραμένει σταθερά στο 99,5%.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 983/2010 της Επιτροπής, της 3^{ης} Νοεμβρίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 185/2010, ΕΕ L 286 της 4.11.2010, σ. 1.

¹¹ Απόφαση E(2010)774 τελικό που εκδόθηκε προς όλα τα κράτη μέλη στις 13.4.2010· δεν δημοσιεύθηκε στην ΕΕ (περιορισμένης χρήσης και διαβαθμισμένο κείμενο).

¹² Απόφαση E(2010)2604 τελικό που εκδόθηκε προς όλα τα κράτη μέλη στις 23.4.2010· δεν δημοσιεύθηκε στην ΕΕ (περιορισμένης χρήσης και διαβαθμισμένο κείμενο).

¹³ Απόφαση E(2010)3572 τελικό που εκδόθηκε προς όλα τα κράτη μέλη στις 30.6.2010· δεν δημοσιεύθηκε στην ΕΕ (περιορισμένης χρήσης και διαβαθμισμένο κείμενο).

¹⁴ Απόφαση E(2010)9139 τελικό που εκδόθηκε προς όλα τα κράτη μέλη στις 20.12.2010· δεν δημοσιεύθηκε στην ΕΕ (περιορισμένης χρήσης και διαβαθμισμένο κείμενο).

4. ΕΝΩΣΙΑΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ

Με βάση τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 300/2008 και (ΕΕ) αριθ. 72/2010 οι υπηρεσίες της Επιτροπής οφείλουν να παρακολουθούν αντικειμενικά τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας ακολουθώντας τυποποιημένη μεθοδολογία.

Προς το σκοπό αυτό η Επιτροπή συνέταξε και επικαιροποιεί δύο αναλυτικά εγχειρίδια με λεπτομερείς παραινήσεις και καθοδήγηση προς τους επιθεωρητές της ΕΕ. Το ένα εγχειρίδιο αφορά όλα τα κεφάλαια πλην του αεροπορικού φορτίου και του αεροπορικού ταχυδρομείου, το δε δεύτερο αποκλειστικά το αεροπορικό φορτίο και το αεροπορικό ταχυδρομείο, εξαιτίας του γεγονότος ότι οι δύο τελευταίες περιπτώσεις είναι σύνθετες.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

ΕΚΘΕΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ

1. ΕΚΘΕΣΕΙΣ

Αντιδρώντας στα περιστατικά με το αεροπορικό φορτίο στα τέλη Οκτωβρίου 2010 (βόμβα σε περιέκτη μελάνης και εμπρηστικοί μηχανισμοί με προέλευση την Υεμένη που εστάλησαν μέσω ταχυδρομικών υπηρεσιών της ΕΕ) και μετά από ειδική σύσκεψη της ρυθμιστικής επιτροπής ασφάλειας της αεροπορίας στις 5 Νοεμβρίου 2010, το Συμβούλιο που συνήλθε στις 8 Νοεμβρίου 2010 ζήτησε από την Προεδρία της ΕΕ, η οποία εκπροσωπεί το Συμβούλιο και την Επιτροπή, να συστήσει επιτροπή εργασίας υψηλών αξιωματούχων με σκοπό να διερευνήσει με ποιους τρόπους είναι δυνατόν να ενισχυθεί η ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου. Η επιτροπή εργασίας υψηλών αξιωματούχων υπέβαλε στις 2 Δεκεμβρίου 2010 την έκθεσή της και σχέδιο δράσης στο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και το Συμβούλιο ΔΕΥ, τα οποία ενέκριναν την έκθεση και το σχέδιο δράσης.

Ιστορικά, η μεταφορά φορτίου και ταχυδρομείου στους ενωσιακούς αερολιμένες παρουσιάζει χαμηλό κίνδυνο κατά τη διακίνησή τους, διότι το αεροπορικό φορτίο και το αεροπορικό ταχυδρομείο υποβάλλονται προηγουμένως σε μέτρα ασφαλείας στον αερολιμένα αναχώρησης σύμφωνα με την αρχή της ΔΟΠΑ¹⁵ περί της ευθύνης του κράτους υποδοχής για την ασφάλεια.

Από την αρχή αυτή διαπνέεται η τρέχουσα έκδοση του νέου νομικού πλαισίου, με βάση το οποίο η αεροπορική μεταφορά φορτίου και ταχυδρομείου εξαιρείται του ελέγχου ασφαλείας (με την προϋπόθεση ότι προστατεύονται από μη εξουσιοδοτημένη παρέμβαση από την άφιξη έως την αναχώρηση του αεροσκάφους με το οποίο μεταφέρονται).

Με βάση τα περιστατικά της Υεμένης που προαναφέρθηκαν, στην έκθεση συνιστάται να επισπευσθεί η λήψη μέτρων ενίσχυσης της ασφάλειας για το φορτίο και το ταχυδρομείο με προέλευση χώρες εκτός ΕΕ, να ευνοηθεί η προσέγγιση με βάση τους κινδύνους και την ασφάλεια της αλυσίδας προμηθειών η οποία έχει ρυθμισθεί στην νομοθεσία της και να τεθούν ως γενική αρχή οι κανόνες της ΔΟΠΑ.

Σχετικά με τα περιστατικά που προαναφέρθηκαν με τους εμπρηστικούς μηχανισμούς που απεστάλησαν μέσω των ταχυδρομικών υπηρεσιών της ΕΕ, στην έκθεση συνιστάται επίσης να βελτιωθεί και να εναρμονισθεί περισσότερο το ενωσιακό καθεστώς ασφαλείας φορτίου και ταχυδρομείου.

¹⁵

Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας

Οι τελευταίες αυτές δράσεις που προτάθηκαν πρέπει να συμπληρωθούν με α) διερεύνηση τρόπων επέκτασης του συστήματος της ΕΕ για τα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία και τους γνωστούς αποστολείς, καθώς και εξέταση της δυνατότητας έγκρισης ή ανεξάρτητης επικύρωσης εγκεκριμένων μεταφορικών γραφείων και γνωστών αποστολέων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, β) περαιτέρω ανάλυση και, εφόσον χρειάζεται, βελτίωση των μεθόδων και των τεχνολογιών ελέγχου ασφαλείας, γ) αξιοποίηση των πληροφοριών και συνεργασία στην επιβολή της νομοθεσίας που θα οδηγήσουν σε κοινή εκτίμηση της απειλής στην ΕΕ κατά της ασφάλειας της αεροπορίας και δ) βελτίωση των παγκόσμιων προτύπων ως προς τα νομικά πλαίσια και την ανάπτυξη δεξιοτήτων.

2. ΔΟΚΙΜΕΣ

«Δοκιμή» κατά την έννοια της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας διεξάγεται όταν ένα κράτος μέλος συμφωνήσει με την Επιτροπή ότι θα χρησιμοποιήσει ιδιαίτερα μέσα ή μεθόδους που δεν αναγνωρίζονται από τη νομοθεσία, προκειμένου να αντικαταστήσει έναν από τους αναγνωρισμένους ελέγχους ασφαλείας, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω δοκιμές δεν διακυβεύουν τα συνολικά επίπεδα ασφαλείας. Ο συγκεκριμένος όρος, από νομική άποψη, δεν εφαρμόζεται όταν κράτος μέλος ή φορέας διεξάγει αξιολόγηση νέου ελέγχου ασφαλείας, εφαρμοζόμενου επιπροσθέτως ενός ή περισσότερων ήδη προβλεπόμενων από τη νομοθεσία.

Ορισμένες δοκιμές και προς τις δύο κατευθύνσεις πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2010 στη Γερμανία, την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, τις Κάτω Χώρες, τη Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ελβετία και τη Νορβηγία. Οι δοκιμές είχαν ως αντικείμενο τη χρήση του εξοπλισμού ελέγχου ασφαλείας επιβατών και προσωπικού (καθώς και τους σαρωτές σώματος χιλιοστομετρικών κυμάτων), τη χρήση των συστημάτων ανίχνευσης υγρών εκρηκτικών για τον έλεγχο ασφαλείας των χειραποσκευών και τη χρήση του εξοπλισμού ανίχνευσης ιχνών εκρηκτικών για τον έλεγχο ασφαλείας μεταχειρισμένων καλυμμάτων κεφαλής επιβατών.

3. ΜΕΛΕΤΕΣ

Στα τέλη του 2010 παραδόθηκε έκθεση μελέτης για τη νομική κατάσταση που επικρατεί στην αεροπορική ασφάλεια σε πτήσεις από τρίτες χώρες προς την ΕΕ. Διατυπώθηκαν ορισμένες συστάσεις για τη βελτίωση της ικανότητας της ΕΕ να παρακολουθεί και να ενισχύει τα πρότυπα ασφαλείας για τις πτήσεις από τρίτες χώρες.

Επίσης, η Επιτροπή δρομολόγησε στα τέλη του 2010 δύο μελέτες με αντικείμενο α) τη χρήση της βάσης δεδομένων της ΕΕ για τα εγκεκριμένα μεταφορικά γραφεία και τους γνωστούς αποστολείς και β) την τεχνολογία προβολής εικόνων αντικειμένων απειλής που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο ασφαλείας των χειραποσκευών και των παραδιδόμενων αποσκευών.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η Επιτροπή είναι πλήρως δεσμευμένη με διεθνείς φορείς και καίριες τρίτες χώρες-εταίρους και εκπροσωπείται τακτικά σε διεθνείς συναντήσεις, συντονίζοντας εν γένει τη θέση της ΕΕ και συχνά κάνοντας παρουσιάσεις ή υποβάλλοντας έγγραφα. Ο διάλογος είναι επίσης ανοικτός, κατά περίπτωση, με μεμονωμένες τρίτες χώρες σε θέματα τοπικού ή κοινού ενδιαφέροντος, όπως είναι οι εξαιρέσεις από τις συνήθεις απαιτήσεις που διέπουν τη μεταφορά υγρών που αγοράζονται στα καταστήματα αερολογητών ειδών. Οι επαφές αυτές επιτρέπουν στην ΕΕ να παρακολουθεί και ταυτόχρονα να διαδίδει ορθές πρακτικές, όπως και να επηρεάζει τη λήψη αποφάσεων διεθνώς. Πρέπει να εξασφαλισθεί η σύνδεση και η συνοχή των αναγκών εσωτερικής και εξωτερικής ασφάλειας. Σύμφωνα με το νέο νομικό πλαίσιο της συνθήκης της Λισαβόνας, η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης θα γνωμοδοτήσει πλήρως για τις συνομιλίες με διεθνείς φορείς και τρίτες χώρες ώστε να εξασφαλισθεί συνοχή και αλληλοσυμπλήρωση με τον ειδικό πολιτικό διάλογο που έχει αρχίσει η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης.

2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΦΟΡΕΙΣ

Η Επιτροπή παρίσταται στην ετήσια συνεδρίαση της ειδικής ομάδας της ΔΟΠΑ για την ασφάλεια της αεροπορίας και το 2010 υπέβαλε έγγραφα σχετικά με τον έλεγχο ασφαλείας των υγρών και την ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου. Τα έγγραφα έτυχαν θετικής υποδοχής.

Η Επιτροπή συμμετέχει επίσης τακτικά σε συνεδριάσεις της τεχνικής ειδικής ομάδας και της ειδικής ομάδας εκπαίδευσης της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC). Τα συμπεράσματα των εργασιών της κάθε ομάδας αποτέλεσαν στη συνέχεια το υπόβαθρο των συζητήσεων στις συνεδριάσεις της ρυθμιστικής επιτροπής και των αντίστοιχων ομάδων εργασίας.

3. ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

Η Επιτροπή συνέχισε δραστήρια το διάλογο για θέματα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας με τις Ηνωμένες Πολιτείες σε διάφορα διεθνή όργανα, ιδίως στην ομάδα συνεργασίας ΕΕ-ΗΠΑ για την ασφάλεια των μεταφορών, στην οποία σημειώθηκε πρόοδος των εργασιών για τον ενιαίο έλεγχο της ασφαλείας¹⁶. Η Επιτροπή παρενέβη επίσης σε ορισμένες περιπτώσεις όταν κράτη μέλη εξέφρασαν ιδιαίτερα την ανησυχία τους για τα πρόσθετα αιτήματα των ΗΠΑ όσον αφορά την ασφάλεια, οι οποίες φαίνεται να υποτιμούν τα αυστηρά συστήματα ελέγχου που εφαρμόζει ήδη η ΕΕ. Αποτέλεσμα της στάσης αυτής είναι η συνεχής πρακτική των ΗΠΑ να εκδίδουν, χωρίς προηγούμενη διαβούλευση, επείγουσες τροποποιήσεις προς αεροπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην ΕΕ, γεγονός που ενίοτε δημιουργεί σημαντικές δυσκολίες σε ενδιαφερόμενα μέρη στην ΕΕ.

¹⁶ Εφαρμόζεται από τις 1.4.2011 σε αεροσκάφη, επιβάτες και τις χειραποσκευές τους και τις παραδιδόμενες αποσκευές τους που φθάνουν από τις ΗΠΑ – Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 983/2010 της Επιτροπής, της 3^{ης} Νοεμβρίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 185/2010, ΕΕ L 286 της 4.11.2010, σ. 1.

Η Επιτροπή έλαβε μέρος σε μια επιθεώρηση αερολιμένα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής με σκοπό να εκτιμήσει τη δυνατότητα μιας μελλοντικής συμφωνίας για τον ενιαίο έλεγχο ασφαλείας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ενώ, συνολικά, εξακολουθεί να υπάρχει υψηλό επίπεδο ασφάλειας στην ΕΕ, οι επιθεωρήσεις της Επιτροπής ανέδειξαν κάποιες ελλείψεις. Οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν στα συνήθη μέτρα στον έλεγχο ασφαλείας προσωπικού και επιβατών, καθώς και στη διαχείριση του φορτίου, οι απαιτήσεις ελέγχου ασφαλείας τείνουν, σε μεγάλο βαθμό, να προέρχονται από προβλήματα ανθρώπινου παράγοντα. Σε πρόσθετα μέτρα που εφαρμόστηκαν με βάση το νέο νομικό πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) 300/2008 διαπιστώθηκαν περιπτώσεις μη συμμόρφωσης σε περιπολίες σε αερολιμένες, στην εκτίμηση των κινδύνων και στον έλεγχο ασφαλείας προμηθειών πτήσης και προμηθειών αερολιμένα. Οι συστάσεις διορθωτικών μέτρων της Επιτροπής ακολουθήθηκαν εν γένει ικανοποιητικά, τα ευρήματα όμως των επιθεωρητών επιβεβαιώνουν πόσο σημαντικό είναι το αυστηρό καθεστώς επιθεώρησης της ΕΕ και η εξασφάλιση κατάλληλης ποιότητας σε επίπεδο κράτους μέλους. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της προκειμένου να εξασφαλίσει ότι εφαρμόζονται πλήρως και ορθά όλες οι απαιτήσεις, κινώντας εάν χρειασθεί επίσημες διαδικασίες παράβασης.

Από νομοθετική άποψη, κατά τη διάρκεια του 2010 εγκρίθηκαν και άλλοι εκτελεστικοί κανόνες προκειμένου να εξασφαλισθεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του νέου βασικού κανονισμού (ΕΚ) 300/2008. Το περιστατικό με το φορτίο από την Υεμένη και τα περιστατικά με τα ταχυδρομικά δέματα της ΕΕ στα τέλη Οκτωβρίου 2010 χρησίμευσαν ως υπενθύμιση ότι η πολιτική αεροπορία εξακολουθεί να αποτελεί στόχο με νέους και καινοτόμους τρόπους, οι οποίοι πρέπει να αντιμετωπισθούν με κατάλληλα μέτρα προστασίας ανάλογα με τους κινδύνους. Όπως υπαγορεύεται από το σχέδιο δράσης για την ασφάλεια του αεροπορικού φορτίου, η Επιτροπή επέκτεινε τη δράση της στο πεδίο αυτό.

Παράρτημα

Επιθεωρήσεις της Επιτροπής έως τις 31.12.2010

Κράτος	Πλήθος επιθεωρήσεων από 1/2010 έως 12/2010 (συμπεριλαμβανομένων των επαναληπτικών επιθεωρήσεων)	Συνολικό πλήθος επιθεωρήσεων την περίοδο 2004 - 2010 (συμπεριλαμβανομένων των επαναληπτικών επιθεωρήσεων)
Αυστρία	1	9
Βέλγιο	2	9
Βουλγαρία	2	5
Κύπρος	0	5
Τσεχική Δημοκρατία	0	5
Δανία	1	7
Εσθονία	0	4
Φινλανδία	0	7
Γαλλία	2	12
Γερμανία	2	14
Ελλάδα	1	12
Ουγγαρία	1	5
Ιρλανδία	2	8
Ιταλία	1	12
Λετονία	0	4
Λιθουανία	1	4
Λουξεμβούργο	0	5
Μάλτα	0	3
Κάτω Χώρες	1	7
Πολωνία	1	7
Πορτογαλία	1	8
Ρουμανία	1	3
Σλοβακία	0	4
Σλοβενία	0	4
Ισπανία	2	12
Σουηδία	2	9
Ηνωμένο Βασίλειο	2	13
Ελβετία	0	4
ΣΥΝΟΛΟ	26	202

Επιθεωρήσεις της εποπτικής αρχής ΕΖΕΣ έως τις 31.12.2010

Κράτος	Πλήθος επιθεωρήσεων από 1/2010 έως 12/2010 (συμπεριλαμβανομένων των επαναληπτικών επιθεωρήσεων)	Συνολικό πλήθος επιθεωρήσεων την περίοδο 2004 - 2010 (συμπεριλαμβανομένων των επαναληπτικών επιθεωρήσεων)
Ισλανδία	1	7
Νορβηγία	3	31
ΣΥΝΟΛΟ	4	38