



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 14 dicembre 2010 (17.12)
(OR. en)**

17889/10

**AVIATION 205
JAI 1075
ENFOPOL 368**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	13 dicembre 2010
Destinatario:	Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
Oggetto:	Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al comitato delle regioni Quinta relazione sull'attuazione del regolamento (CE) n. 2320/2002 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2010) 725 definitivo.

All.: COM(2010) 725 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 10.12.2010
COM(2010) 725 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO,
AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE E AL COMITATO DELLE REGIONI**

**QUINTA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 2320/2002
CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE**

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE E AL COMITATO
DELLE REGIONI**

**QUINTA RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)
N. 2320/2002 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

La presente relazione interessa il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2009

INTRODUZIONE

Il 2009 ha rappresentato un periodo di consolidamento per il settore europeo della sicurezza aerea. Durante tutto l'anno la Commissione ha collaborato costantemente con gli Stati membri e il settore per mettere a punto i dettagli del nuovo pacchetto di legislazione attuativa volto a integrare il regolamento (CE) n. 300/2008¹. La comunità scientifica e i costruttori si sono concentrati sullo sviluppo di tecnologie che consentano ai passeggeri di portare con sé liquidi a bordo degli aeromobili. Il Parlamento europeo ha continuato a prendere in considerazione le questioni relative all'eventuale impiego di scanner di sicurezza negli aeroporti europei. Si sono svolti incontri ad alto livello con le organizzazioni internazionali al fine di reperire soluzioni comuni a problemi mondiali.

Solo negli ultimi giorni dell'anno, in occasione dell'incidente sul volo Northwest Airlines 253, partito da Amsterdam Schiphol e diretto a Detroit, l'attenzione è stata nuovamente e per forza di cose diretta verso una nuova minaccia. Si è trattato di un ulteriore richiamo del fatto che i gruppi estremisti considerano tuttora l'aviazione civile un obiettivo interessante e che tenteranno sempre di eludere i controlli eseguiti con le attuali tecniche di screening. Ciò è servito ancora una volta, qualora fosse necessario, a sottolineare la natura fondamentale del lavoro effettuato dalla Commissione e dai suoi partner per proteggere i viaggiatori e l'intero comparto dell'aviazione civile.

PARTE PRIMA

LE ISPEZIONI

1. DISPOSIZIONI GENERALI

Ai sensi del regolamento (CE) n. 2320/2002, la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea negli Stati membri (le "autorità competenti") e gli aeroporti dell'UE. Anche la Svizzera rientra nel programma comunitario, mentre la Norvegia e l'Islanda sono oggetto delle ispezioni previste dalle disposizioni parallele in materia dell'Autorità di vigilanza EFTA. Per portare a termine il lavoro di ispezione la Commissione dispone di una squadra di undici ispettori della sicurezza aerea,

¹ GU L 97 del 9.4.2008, pag. 72.

affiancati da un gruppo di ispettori nazionali nominati dagli Stati membri. Cinquanta di essi hanno partecipato alle ispezioni condotte nel 2009. In allegato figura un grafico riepilogativo delle attività di verifica della conformità svolte dalla Commissione e dall'Autorità di vigilanza dell'EFTA.

2. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI

Nel 2009 la Commissione ha monitorato nove autorità competenti, che sono state tutte sottoposte ad un'ispezione preliminare da parte della Commissione. Le carenze osservate con maggiore frequenza nei programmi nazionali di controllo della qualità hanno rispecchiato l'esperienza degli anni precedenti.

Per quanto attiene all'attuazione delle misure, diversi Stati membri presentavano una persistente mancanza di capacità di individuare e correggere tempestivamente le carenze. Alcuni Stati membri avevano omesso di controllare tutti gli aspetti della legislazione e taluni aeroporti non erano stati ispezionati per lunghi periodi. Le attività di monitoraggio sono state talvolta inadeguate o inesistenti e si sono riscontrati con frequenza ritardi significativi nella correzione delle carenze. Tutti gli Stati membri hanno previsto sanzioni, ma queste ultime non sempre erano abbastanza forti o applicate in modo da sortire un effetto deterrente. Un'autorità competente non aveva ancora allineato il proprio programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile ai più recenti sviluppi della normativa UE e doveva ancora separare l'attuazione operativa delle prescrizioni dalla gestione del programma di controllo della qualità, anche se tali questioni erano state precedentemente qualificate dalla Commissione come carenze gravi. Fonte di grave preoccupazione è la circostanza che un'altra autorità competente, si è sottratta a un impegno scritto di aumentare le risorse destinate alla verifica di conformità in risposta alle constatazioni della precedente ispezione della Commissione.

3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI

Nel 2009 sono state condotte diciannove ispezioni iniziali presso gli aeroporti, quasi il doppio rispetto a quelle del 2008. Sono stati trattati tutti i capitoli, anche se non in ciascuna ispezione. La percentuale complessiva di misure fondamentali risultate conformi è ancora aumentata di un modesto margine, a quasi l'85%. Le carenze riscontrate tendevano, essenzialmente, a ripetersi nelle stesse aree delle precedenti ispezioni, essendo spesso dovute al fattore umano.

Le aree più deboli negli aeroporti ispezionati nel 2009 riguardavano la qualità del personale addetto allo screening, le disposizioni che disciplinano l'uso di articoli proibiti da parte del personale di cabina e l'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza del carico. A titolo di esempio, il personale non era sempre tenuto a togliere la giacca prima dello screening e le perquisizioni del personale non seguivano la stessa metodologia di quelle sui passeggeri. Diversi aeroporti non hanno inoltre attuato procedure adeguate per identificare il personale formalmente autorizzato a trasportare articoli proibiti nell'area sterile. Tutte le sette ispezioni in materia di sicurezza del carico hanno rivelato un certo numero di problematiche, tra le quali programmi dotati di un basso livello di sicurezza e mancata selezione del metodo di screening più adeguato alla natura del carico. Altre carenze comuni riguardavano le disposizioni sulle modalità per introdurre liquidi nell'area sterile (come il ricorso ad appositi sacchetti sigillati), la mancata protezione integrale dei bagagli nell'area per il trattamento dei bagagli, la perquisizione dei veicoli e le norme tecniche sull'attrezzatura.

La conformità alle disposizioni relative ai passeggeri e ai bagagli a mano era generalmente elevata, anche se non sono stati osservati tassi di perquisizione casuale e/o se la qualità della perquisizione del bagaglio a mano non era interamente soddisfacente. Estremamente elevata era la conformità nell'area di controllo dei bagagli a mano, anche se in un sito erano stati utilizzati cani per il controllo di questo tipo di bagaglio, nonostante il fatto che questo non fosse ancora permesso dalla normativa allora in vigore².

Alcune questioni si sono poste in merito al controllo degli accessi per quanto attiene alle zone riservate alla ristorazione e alla pulizia. Per quanto riguarda i vettori aerei, le aree che richiedono i maggiori sforzi sono la perquisizione e il controllo dell'aeromobile, nonché le procedure di trattamento delle borse a tracolla.

4. ISPEZIONI DI FOLLOW UP

La Commissione effettua sistematicamente un certo numero di ispezioni di follow up. Nel caso in cui l'ispezione iniziale abbia individuato serie carenze, si programma sempre una visita di follow up. Nel 2009 queste attività sono state ritenute necessarie in quattro casi e la conclusione è stata che la maggior parte, ma non l'insieme delle carenze riferite erano state corrette.

5. CASI PENDENTI, CASI ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti fino a che la Commissione si dichiara soddisfatta delle azioni correttive adottate. Nel 2009 sono stati chiusi venti fascicoli, quattordici relativi agli aeroporti e sei relativi alle autorità competenti. Alla fine dell'anno risultavano aperti complessivamente diciassette fascicoli di ispezione sulle autorità competenti e venti sugli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto siano ritenute così gravi da costituire una minaccia significativa per il livello complessivo della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione attiva l'articolo 15 del regolamento (CE) n. 1486/2003³. Questo vuol dire che tutte le autorità competenti sono avvertite della situazione ed è opportuno prendere in considerazione misure supplementari nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. All'inizio dell'anno non vi erano casi aperti ex articolo 15, né ne sono stati aperti nel 2009.

L'altra sanzione possibile nei casi più gravi o nei casi di prolungata omissione di rettifica o di recidiva, consiste nell'apertura di un procedimento d'infrazione. La Commissione ha chiuso un procedimento d'infrazione nel 2009, dopo un periodo di quattordici mesi, quando sono state

² Da allora sono state sviluppate prescrizioni dettagliate relative all'uso dei cani per il controllo dei bagagli a mano, incluse nel regolamento (UE) n. 573/2010, del 30 giugno 2010 (GU L 166 dell'1.7.2010, pag. 1) e nella decisione 2010/3572/UE, della quale tutti gli Stati membri sono destinatari, ma non ancora pubblicata nella GU.

³ Regolamento (CE) n. 1486/2003 della Commissione, del 22 agosto 2003, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 213 del 23.8.2003, pag. 3, da allora abrogato, indi sostituito dal regolamento (CE) n. 72/2010, della Commissione, del 26 gennaio 2010, che attua il regolamento (CE) n. 300/2008, GU L 23 del 27.1.2010, pag. 1.

risolte le questioni essenziali, relative a assenza di risorse e mancata applicazione delle norme. Lo Stato membro in questione ha introdotto nuove disposizioni amministrative e ha nominato ispettori supplementari. Durante l'anno è stato avviato un nuovo procedimento d'infrazione nei confronti di uno Stato membro che non aveva incrementato né le risorse né le attività di controllo nonostante avesse assunto l'impegno a farlo in seguito alle carenze riscontrate in occasione di una precedente ispezione. Alla fine del 2009 risultavano pendenti complessivamente tre procedimenti d'infrazione.

6. AUTOVALUTAZIONI DEGLI STATI MEMBRI

L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1217/2003⁴ della Commissione obbliga gli Stati membri a presentare alla Commissione entro la fine di febbraio una relazione annuale concernente i risultati del monitoraggio sulla conformità a livello nazionale nel periodo gennaio-dicembre dell'anno precedente. Le relazioni del 2009 sono state tutte presentate tempestivamente nel formato richiesto dalla Commissione. Le carenze identificate riguardavano il basso numero di giorni-uomo sul terreno, le omissioni nel rispetto di tutte le disposizioni, un'insufficiente attività di follow up e la mancata applicazione delle misure disponibili.

L'armonizzazione di questi sistemi di verifica della conformità nell'UE si è in effetti dimostrata difficile fin dall'inizio del programma nel 2003. Il motivo è da rinvenire nel fatto che i diversi Stati membri hanno una comprensione variegata dei termini, dello sviluppo delle metodologie e delle prescrizioni in materia di comunicazione. La situazione è migliorata nel tempo ma è suscettibile di ulteriore miglioramento. Un certo numero di discrepanze tra i risultati delle verifiche nazionali di conformità e quelli della Commissione deriva dalla mancanza di armonizzazione, visto che questi ultimi indicano spesso un livello di conformità inferiore a quello riportato nella relazioni nazionali.

7. AUDIT DELL'ICAO PRESSO LA COMMISSIONE

Nel 2009, per la prima volta l'ICAO ha effettuato un audit della Commissione in quanto organo di controllo dell'UE e ha presentato una relazione molto positiva, senza raccomandazioni di modifiche. Il risultato di quest'ispezione ha agevolato la riduzione delle attività di controllo dell'ICAO negli aeroporti dell'UE, in quanto ritenuti adeguatamente coperti dal programma europeo.

⁴ Regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione, del 4 luglio 2003, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile (GU L 169 dell'8.7.2003, pag. 44) da allora abrogato, indi sostituito dal regolamento (UE) n. 18/2010, dell'8 gennaio 2010, che attua il regolamento (CE) n. 300/2008 (GU L 7 del 12.1.2010, pag. 3).

PARTE SECONDA

LA LEGISLAZIONE

1. DISPOSIZIONI GENERALI

Nel 2009 sono stati pubblicati pochi atti normativi in materia di sicurezza aerea, nonostante il fatto che la preparazione del nuovo pacchetto abbia richiesto un considerevole impegno per rispettare il termine fissato per il mese di aprile 2010. È stato inoltre avviato un lavoro di rilievo relativo alla nuova normativa sullo screening dei liquidi, sull'uso dei cani nei controlli in materia di sicurezza aerea e sul ricorso ai metal detector per esaminare certi tipi di carico.

2. ADOZIONE DELLA LEGISLAZIONE COMPLEMENTARE

I nuovi testi legislativi adottati nel 2009 sono i seguenti:

- regolamento (CE) n. 272/2009⁵, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento quadro; e
- regolamento (UE) n. 1254/2009⁶, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative.

Questi testi sono stati messi a punto nel corso di otto riunioni del Comitato di regolamentazione della sicurezza aerea, otto incontri con il Gruppo consultivo delle parti interessate in materia di sicurezza dell'aviazione e diversi gruppi di lavoro mirati ai quali hanno partecipato sia gli Stati membri, sia il settore.

- Nel pacchetto legislativo, il regolamento (CE) n. 272/2009 costituisce il secondo livello, ossia l'integrazione del regolamento (CE) n. 300/2008. Esso fissa i possibili settori per sviluppare norme attuative, elencando per esempio i diversi tipi di tecnologie di screening consentite per i passeggeri, i bagagli e il carico, ma senza specificare come debbano essere impiegate.
- Il regolamento (UE) n. 1254/2009 tratta uno specifico aspetto della sicurezza aerea: i tipi di operazioni degli aeromobili che gli Stati membri possono esonerare dalle norme applicate altrove, in quanto presentano un rischio inferiore. Sono inclusi, ad esempio, gli aeromobili di dimensioni molto ridotte. In questi casi si devono applicare norme nazionali, diverse, che devono essere notificate alla Commissione.

⁵ Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione, del 2 aprile 2009, che integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 91 del 3.4.2009, pag. 7).

⁶ Regolamento (UE) n. 1254/2009 della Commissione, del 18 dicembre 2009, che definisce i criteri per consentire agli Stati membri di derogare alle norme fondamentali comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e di adottare misure di sicurezza alternative (GU L 338 del 19.12.2009, pag. 17).

3. ADOZIONE DELLA MODIFICA ALLA LEGISLAZIONE

La legislazione sulla sicurezza aerea che dipende dal regolamento (CE) n. 2320/2002 è stata corretta da una misura di modifica⁷ apportata nel periodo oggetto della presente relazione. Essa riguarda l'esenzione per i liquidi esentasse provenienti dalla Corea del Sud, anche se la modifica non è stata attuata in modo uniforme. Le difficoltà sorte durante altre trattative correlate con la Corea del Sud hanno significato che, su raccomandazione della Commissione, in molti aeroporti europei le esenzioni per detto Stato non sono state attivate.

4. PROGETTO DEL NUOVO QUADRO GIURIDICO E DEL PACCHETTO DI ATTUAZIONE

I maggiori sforzi della Commissione e degli Stati membri nel 2009 sono stati rivolti alla preparazione del pacchetto d'attuazione dettagliato e alla nuova normativa in materia di ispezioni e di verifica della qualità. Entro la fine dell'anno i testi relativi alle ispezioni e alla verifica della qualità sono stati entrambi soggetti a un voto dall'esito positivo in sede di Comitato di regolamentazione e il più ampio pacchetto di attuazione era disponibile sotto forma di progetto quasi terminato, già separato, come previsto in un progetto di regolamento⁸, recante informazioni che possono essere rese pubbliche, e in un progetto di decisione⁹, recante gli elementi più delicati.

5. DISPOSIZIONI IN MATERIA DI FINANZIAMENTO

Nel febbraio 2009 la Commissione ha pubblicato la relazione¹⁰ sul finanziamento della sicurezza aerea, come prescritto dall'articolo 22 del regolamento (CE) n. 300/2008. La Commissione ha quindi adottato una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione¹¹, che definisce i principi di base che i gestori aeroportuali sono tenuti a rispettare per fissare i diritti per le misure di sicurezza dell'aviazione. Tra essi si annoverano il principio di non discriminazione tra vettori o passeggeri, le consultazioni tra i gestori aeroportuali e i vettori, la trasparenza, l'aderenza ai costi e l'identificazione di un'autorità di vigilanza.

⁷ Regolamento (CE) n. 483/2009, del 9 giugno 2009, recante modifica del regolamento (CE) n. 820/2008 che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione (GU L 145 del 10.6.2009, pag. 23).

⁸ Successivamente pubblicato come regolamento (UE) n. 185/2010, del 4 marzo 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).

⁹ In seguito decisione 2010/774/UE, della quale sono destinatari tutti gli Stati membri, del 13.4.2010. Non pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

¹⁰ COM (2009) 30 definitivo del 2.2.2009

¹¹ COM(2009) 217 dell'11 maggio 2009.

PARTE TERZA

PROVE E STUDI

1. PROVE

Una prova ai sensi della legislazione UE sulla sicurezza aerea è condotta quando uno Stato membro conviene con la Commissione di utilizzare un certo mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, per un periodo limitato. 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 2009 sono state condotte diverse prove, essenzialmente relative all'uso di scanner di sicurezza per i passeggeri e i controlli del personale e l'impiego di cani per i controlli di sicurezza. Le informazioni relative alle prove degli scanner sono state trasmesse alla Commissione per contribuire alla stesura della relazione prevista sull'uso di tali apparecchiature. Le informazioni relative all'impiego dei cani sono state valutate nell'ambito del lavoro mirato a una futura proposta legislativa.

2. STUDI

Lo studio QinetiQ sui fattori umani nei controlli di sicurezza aerea è stato presentato al Comitato di regolamentazione della sicurezza aerea nel gennaio 2009. Le raccomandazioni hanno alimentato in particolare i dibattiti sul nuovo capitolo normativo proposto in materia di formazione e assunzione.

PARTE QUARTA

DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI

1. DISPOSIZIONI GENERALI

La Commissione è totalmente impegnata con gli organismi internazionali e i principali paesi terzi e partecipa regolarmente ai vertici internazionali, ove coordina la posizione dell'UE e tiene spesso presentazioni o sottopone documenti. Ove opportuno, vengono inoltre avviati dialoghi individuali con paesi terzi su questioni di interesse locale o condiviso, quali le esenzioni dalle normali prescrizioni relative al trasporto dei liquidi acquistati nelle rivendite esentasse. Tali contatti consentono all'UE di seguire in modo permanente le buone prassi e nel contempo di diffonderle.

2. ORGANI INTERNAZIONALI

La Commissione partecipa alle riunioni annuali del gruppo AvSec dell'ICAO e nel 2009 vi ha presentato documenti sui liquidi, sul controllo di sicurezza unico e su minacce importanti alla sicurezza, che sono stati accolti favorevolmente. La Commissione ha ospitato un seminario

dell'ICAO sui liquidi a Bruxelles nel novembre 2009, ove si è raggiunto un accordo a livello internazionale sulle iniziative per arrivare alla soppressione graduale dell'attuale divieto.

La Commissione partecipa inoltre regolarmente agli incontri della task force tecnica e della task force per la formazione dell'ECAC. Le conclusioni di ciascun gruppo hanno quindi fornito la base per i dibattiti delle riunioni del Comitato di regolamentazione e dei relativi gruppi di lavoro.

3. PAESI TERZI

La Commissione ha proseguito attivamente il dialogo sulle questioni di sicurezza aerea con gli Stati Uniti in un certo numero di sedi, in particolare il "EU-US Transportation Group", volto a far progredire il controllo di sicurezza unico. La Commissione è inoltre intervenuta in diverse occasioni quando gli Stati membri hanno sollevato questioni particolari relative a richieste supplementari in materia di sicurezza provenienti dagli Stati Uniti, che sembravano non attribuire la dovuta considerazione agli efficienti sistemi già in essere nell'UE. Spesso ciò ha riguardato la persistente prassi statunitense di emanare modifiche d'emergenza dirette alle compagnie aeree con base nell'UE, senza previa consultazione.

La Commissione ha partecipato a ispezioni in diversi aeroporti statunitensi e canadesi, al fine di concedere esenzioni dalle prescrizioni relative ai liquidi acquistati presso le rivendite esentasse degli aeroporti e successivamente presentate ai punti di trasferimento nell'UE, nonché per esaminare la possibilità di accordi futuri sul controllo unico. La Commissione ha inoltre condotto ispezioni presso gli aeroporti di Singapore e Ragusa (Croazia) per valutarne le norme sul trattamento dei liquidi esentasse, in vista delle esenzioni concesse. È stato raggiunto un accordo con la Corea del Sud sull'esenzione dei liquidi esentasse ma sono sorte successivamente delle difficoltà, come illustrato al punto 3 della sezione 2.

CONCLUSIONI

Pur se nell'UE continua a essere garantito complessivamente un elevato livello di sicurezza, le ispezioni della Commissione hanno rivelato alcune carenze, che sono riferibili essenzialmente alle disposizioni in materia di controllo del personale e di trattamento del carico. Le raccomandazioni di azioni correttive della Commissione sono state nel complesso seguite in modo soddisfacente, ma i risultati delle ispezioni confermano l'importanza di disporre di un solido sistema di ispezioni a livello dell'Unione e di un'adeguata garanzia della qualità negli Stati membri. La Commissione proseguirà gli sforzi per garantire che tutte le disposizioni legislative siano attuate integralmente e correttamente, avviando procedimenti d'infrazione, se del caso.

Sul fronte legislativo, nel 2009 è stato svolto un lavoro importante per garantire che i nuovi testi di attuazione conducano a una comprensione e a un'attuazione armonizzate della normativa. Il lavoro fondamentale è stato completato in vista dell'adozione finale e sono già stati predisposti dei piani per un'ulteriore elaborazione, in particolare per quanto attiene alle tecnologie di screening e agli accordi con i paesi terzi. L'incidente avvenuto verso la fine dell'anno è servito a ricordare la necessità di riesaminare costantemente l'adeguatezza delle opzioni di controllo, proseguendo la stretta cooperazione con i partner internazionali. La Commissione intende mantenere ed eventualmente ampliare il programma relativo a queste due aree fondamentali.

Allegato

Ispezioni della Commissione al 31.12.2009

Economia	Numero di ispezioni 1/2009-12/2009 (compresi follow up)	Numero di ispezioni 2004-2009 (compresi follow up)
Austria	2	8
Belgio	1	7
Bulgaria	1	3
Cipro	1	5
Repubblica ceca	1	5
Danimarca	0	6
Estonia	1	4
Finlandia	1	7
Francia	2	10
Germania	2	12
Grecia	2	11
Ungheria	1	4
Irlanda	1	6
Italia	2	11
Lettonia	1	4
Lituania	0	3
Lussemburgo	1	5
Malta	1	3
Paesi Bassi	0	6
Polonia	1	7
Portogallo	2	7
Romania	0	2
Slovacchia	1	4
Slovenia	0	4
Spagna	3	10

Svezia	1	7
Regno Unito	1	11
Svizzera	2	4
TOTALE	32	176

Ispezioni dell'Autorità di vigilanza EFTA al 31.12.2009

Economia	Numero di ispezioni 1/2009-12/2009 (compresi follow up)	Numero di ispezioni 2004-2009 (compresi follow up)
Islanda	1	6
Norvegia	5	28
TOTALE	6	34