



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 24.7.2012
COM(2012) 412 final

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2011 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)
NR. 300/2008 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM
SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Denne rapport dækker perioden 1. januar-31. december 2011

INDLEDNING

2011 var det første hele år med gennemførelse af forordning (EF) nr. 300/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, siden de reviderede luftfartssikkerhedsregler trådte i kraft i april 2010. Hele året arbejdede Kommissionen støt sammen med medlemsstaterne og industrien for at sikre en konsekvent gennemførelse af denne nye lovramme. Den tilsynsordning, som Kommissionen gennemførte, gav nyttig feedback om de vigtigste udfordringer i forbindelse med gennemførelsen og gjorde det muligt at påvise områder, hvor der var behov for mindre tilpasninger for at tydeliggøre denne nye lovramme yderligere.

I rapporten beskrives Kommissionens tilsynsaktivitet i 2011, ligesom der redegøres for udviklingen på lovgivningsområdet, inden for afprøvninger og undersøgelser samt internationale forbindelser.

DEL I

INSPEKTIONERNE

1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Kommissionen skal i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 gennemføre inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de kompetente myndigheder) og af lufthavne, operatører og enheder. Schweiz deltager også i fællesskabsprogrammet, mens EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA) inspicerer Norge og Island (og Liechtenstein) ud fra tilsvarende bestemmelser. Kommissionen råder over en gruppe på 10 luftfartssikkerhedsinspektører, som løser dens inspektionsopgaver. Dette inspektionsarbejde understøttes af en pulje på 87 nationale inspektører, som medlemsstaterne, Island, Norge og Schweiz har udnævnt. En oversigt over Kommissionens og ESA's hidtidige overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne er vedhæftet som bilag.

2. INSPEKTION AF DE KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

I 2011 gennemførte Kommissionen inspektioner af 10 myndigheder, som den allerede tidligere havde inspiceret. I adskillige medlemsstater viste disse inspektioner betydelige forbedringer i forhold til tidligere. De hyppigst afslørede mangler i 2011 var de samme som i 2010 og vedrørte den endnu ikke fuldt afsluttede tilpasning af de nationale luftfartssikkerhedsprogrammer og de nationale kvalitetskontrolprogrammer til den nye retlige ramme i forordning (EF) 300/2008.

Hvad angår gennemførelsen af foranstaltningerne, var der i nogle medlemsstater stadig tegn på manglende kapacitet til hurtigt at opdage og afhjælpe mangler. Nogle medlemsstater overvågede ikke alle krævede aspekter af lovgivningen, og opfølgingsforanstaltningerne var nogle gange utilstrækkelige. Alle medlemsstater rådede over sanktionsmuligheder, men de blev ikke altid anvendt, hvis der ikke hurtigt blev rettet op på mangler.

Finanskrisen og det deraf følgende pres på de offentlige budgetter påvirkede også de ressourcer, der var tilgængelige for den nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne i visse medlemsstater.

3. INDLEDENDE INSPEKTIONER I LUFTHAVNE

Der blev gennemført nitten (19) indledende inspektioner i lufthavne i 2011, det samme antal som i 2010. Alle områder var dækket (dog ikke under hver inspektion). Overordnet set var andelen af centrale foranstaltninger, for hvilke der konstateredes overensstemmelse i 2011, på 80 %, og svarede dermed til overensstemmelsesprocenten i 2010.

De mangler, der blev konstateret i forbindelse med traditionelle foranstaltninger¹, syntes stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer, og ændrede sig ikke væsentligt i forhold til tidligere år. For de traditionelle foranstaltninger i de lufthavne, som blev inspiceret i løbet 2011, vedrørte misligholdelsen primært kvaliteten af screeningen af personale samt visse fragtsikkerhedskrav. Den utilstrækkelige kvalitet af kropsvisiteringen af personalet var fortsat en udfordring. På fragtområdet vedrørte misligholdelsen oftest valget af den mest egnede screeningmetode alt efter forsendelsens art og normerne for metodernes anvendelse. De problemer, som er udløst af disse menneskelige faktorer, bør, indtil nye teknologiske og/eller proceduremæssige alternativer foreligger, løses gennem bedre uddannelse og tilsyn.

Endvidere er visse supplerende foranstaltninger, der er indført under den nye lovramme, endnu ikke fuldt gennemført i de lufthavne, som blev inspiceret i 2011. Der blev konstateret misligholdelser i forbindelse med metoder og standarder for screening af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer (i tilfælde, hvor der endnu ikke fuldt ud var etableret en sikker forsyningskæde) og manglende risikovurdering af, hvordan og hvor hyppigt der er behov for patruljering i lufthavne. Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør aktivt videreføre gennemførelsen af disse nye bestemmelser.

4. OPFØLGENDE INSPEKTIONER

I overensstemmelse med artikel 13 i forordning 72/2010 udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Der gennemføres ofte sådanne opfølgende inspektioner, hvis der konstateres flere alvorlige mangler i løbet af den indledende inspektion af en lufthavn, men også i mindre omfang i form af stikprøver for at kontrollere nøjagtigheden af den nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne og indberetningen. Fem sådanne besøg var nødvendige i 2011, og konklusionen var, at de fleste af de konstaterede mangler var blevet afhjulpet.

¹ Foranstaltningerne defineres som "traditionelle", hvis de allerede var gældende efter de retlige rammer i forordning (EF) nr. 2320/2002.

5. UAFSLUTTEDE SAGER, ARTIKEL 15–SAGER OG RETSFORFØLGNING

Sagsakter angående inspektioner afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er truffet passende afhjælpende foranstaltninger. 30 sagsakter (18 om lufthavne og 12 om kompetente myndigheder) blev færdigbehandlet i 2011. I alt var 12 sagsakter angående kompetente myndigheder og 12 sagsakter angående inspektioner af lufthavne uafsluttede ved årets udgang.

Anses de mangler, der konstateres i en lufthavn, for så alvorlige, at de udgør en væsentlig trussel mod sikkerheden generelt inden for civil luftfart i Unionen, tager Kommissionen artikel 15 i forordning (EU) nr. 72/2010² i anvendelse. Dette indebærer, at alle andre kompetente myndigheder gøres opmærksom på situationen, og at det bør overvejes at træffe yderligere foranstaltninger med hensyn til flyvninger fra den pågældende lufthavn. I 2011 var ingen sådan aktivering nødvendig.

En anden mulig sanktion i de mest alvorlige tilfælde eller i tilfælde af langvarig manglende afhjælpning eller gentagen forekomst af mangler er at indlede overtrædelsesprocedurer. I 2011 blev to overtrædelsesprocedurer indledt efter inspektioner af de nationale myndigheder. I begge tilfælde havde den pågældende medlemsstat undladt at holde sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart ajour. I årets løb kunne to overtrædelsessager afsluttes, efter at der var rettet op på de konstaterede mangler.

6. MEDLEMSSTATERNES EGNE EVALUERINGER

I henhold til punkt 18 i bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 18/2010³ skal medlemsstaterne hvert år ved udgangen af marts udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for perioden januar-december i det foregående år. Medlemsstaternes bidrag til rapporteringsperioden januar-december 2010 blev alle indgivet rettidigt, og alle fulgte Kommissionens model.

Analysen af disse rapporter viste, at adskillige medlemsstater ikke overholdt kravene til omfang og hyppighed af den nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne fuldt ud. Derudover erklærede et betydeligt antal medlemsstater, at de endnu ikke havde udviklet standardprotokoller for skjult afprøvning af luftfartssikkerhedskravene. Kommissionen har sat disse problemer på dagsordenen for arbejdsgruppen vedrørende inspektioner, der er nedsat under forskriftsudvalget for luftfartssikkerhed for at bistå medlemsstaterne med at opnå overensstemmelse med de fælles krav.

² [2] Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart, EUT L 23 af 27.1.2010, s. 1.

³ Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 med hensyn til specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3.

DEL II

LOVGIVNINGEN OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER

1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

De nye retsakter om luftfartssikkerhed, der blev vedtaget i 2011, vedrørte hovedsageligt indførelsen af securityscannere og nye krav til luftfragt og -post fra tredjelande.

Efter gennemførelsen af en fuldstændig konsekvensanalyse blev lovgivningen om indførelse af securityscannere vedtaget. Dette garanterer, at securityscannere anvendes på en harmoniseret måde, som garanterer en høj grad af sikkerhed samtidig med, at passagerernes grundlæggende rettigheder, navnlig med hensyn til sundhed, privatlivets fred og databeskyttelse, og passagerernes ret til at fravælge securityscannerproceduren, respekteres. Kommissionen vil lægge særlig vægt på at sikre, at medlemsstaterne fuldt ud respekterer disse regler.

Som reaktion på Yemen-fragthændelsen i slutningen af oktober 2010 udviklede Kommissionen sammen med medlemsstaterne og med deltagelse af aktørerne også hurtigt passende lovkrav for luftfragt fra tredjelande.

Derudover krævede de forventede gennemførelsesvanskeligheder i forbindelse med screening af væsker ændringer af gennemførelsesdatoen for første fase af den obligatoriske screening af væsker i EU's lufthavne. Der blev nedsat en arbejdsgruppe, og der blev bestilt en undersøgelse for at analysere alle de relevante faktorer i tilknytning til indførelsen af udstyr til screening af væsker i EU's lufthavne. Endelig blev en forlængelse af tidsfristen for brugen af Standard 2 systemer til sprængstofdetektion nødvendig, og den blev vedtaget i efteråret 2011.

2. VEDTAGEN SUPPLERENDE LOVGIVNING

Den nye lovgivning, som blev vedtaget i 2011, var:

- Forordning (EU) nr. 720/2011⁴ om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed, for så vidt angår gradvis indførelse af screening af væsker, aerosoldåser og geléer i EU's lufthavne
- Forordning (EU) nr. 859/2011⁵ om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, for så vidt angår luftfragt og luftpost
- Forordning (EU) nr. 1087/2011⁶ om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed angående systemer til sprængstofdetektion
- Forordning (EU) nr. 1141/2011⁷ om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed, for så vidt angår anvendelsen af securityscannere i EU's lufthavne

⁴ Rådets forordning (EU) nr. 720/2011 af 22. juli 2011 om ændring af forordning (EF) nr. 272/2009, EUT L 193 af 23.7.2011, s. 19-21.

⁵ Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 859/2011 af 25. august 2011 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2011, EUT L 220 af 26.8.2011, s. 9-15.

⁶ Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 1087/2011 af 27. oktober 2011 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 281 af 28.10.2011, s. 12-13.

- Forordning (EU) nr. 1147/2011⁸ om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, for så vidt angår securityscannere
- Afgørelse 2011/5862/EU⁹ om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, for så vidt angår luftfragt og luftpost
- Afgørelse 2011/8042/EU¹⁰ om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, for så vidt angår securityscannere

Disse tekster blev færdiggjort på 6 ordinære møder og 2 ekstraordinære møder i forskriftsudvalget om luftfartssikkerhed samt 6 møder i ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed.

3. DATABASE OVER SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER OG KENDTE BEFRAGTERE

Med henblik på at styrke en sikker forsyningskæde for luftfragt og luftpost og lette en ensartet gennemførelse i EU blev databasen over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte afsendere udviklet, og efter at være taget i brug i fuldt omfang den 1. juni 2010, er den blevet holdt ajour under en rammekontrakt. Databasen rummede ved udgangen af 2011 ca. 8 500 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter og (uafhængigt validerede) kendte befragtere. Databasen er det eneste retlige hovedredskab, som sikkerhedsgodkendte fragtagenter skal konsultere ved modtagelsen af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter.

Efter ikrafttrædelsen af de nye krav til luftfartsselskaber, der transporterer luftfragt ind i EU fra tredjelande, er arbejdet med at udvide databasen til også at omfatte disse luftfartsselskaber blevet påbegyndt.

4. INSPEKTIONER AF EU-LUFTHAVNE – HÅNDBØGER

Ifølge forordning (EF) nr. 300/2008 og forordning (EU) nr. 72/2010 skal Kommissionens tjenestegrenes overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for civil luftfartssikkerhed være objektiv og foretages efter en standardmetode.

For at bidrage til dette mål har Kommissionen udarbejdet og ajourfører to omfattende håndbøger med detaljerede påmindelser og vejledning for EU's inspektører i marken. Disse håndbøger skal revideres regelmæssigt.

⁷ Rådets forordning (EU) nr. 1141/2011 af 10. november 2011 om ændring af forordning (EF) nr. 272/2009, EUT L 293 af 11.11.2011, s. 22-23.

⁸ Rådets gennemførelsesforordning (EU) nr. 1147/2011 af 11. november 2011 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 294 af 12.11.2011, s. 7-11.

⁹ Kommissionens afgørelse 2011/5862/EU af 17. august 2011 udstedt til alle medlemsstater; ikke offentliggjort i EUT (fortroligt materiale til tjenestebrug).

¹⁰ Kommissionens afgørelse 2011/8042/EU af 14. november 2011 udstedt til alle medlemsstater; ikke offentliggjort i EUT (fortroligt materiale til tjenestebrug).

DEL III

AFPRØVNINGER OG UNDERSØGELSER

1. AFPRØVNINGER

En ”afprøvning”, således som den forstås i EU's luftfartssikkerhedslovgivning¹¹, udføres, når en medlemsstat aftaler med Kommissionen, at den vil anvende særlige midler eller metoder, der ikke er anerkendt i henhold til lovgivningen, i stedet for en af de anerkendte sikkerhedskontroller i en begrænset periode, forudsat at sådanne afprøvninger navnlig ikke påvirker det samlede sikkerhedsniveau, der opnås, i negativ retning. Begrebet finder ikke anvendelse i den juridiske betydning, når en medlemsstat eller en enhed foretager en vurdering af en ny sikkerhedskontrol, der anvendes ud over en eller flere af de kontroller, der er omfattet af lovgivningen.

Nye afprøvninger blev indledt i 2011 i Spanien og Det Forenede Kongerige. Disse vedrørte anvendelse af spordetektionsudstyr og håndholdte metaldetektorer til screening af religiøs hovedbeklædning, som bæres af passagerer. Derudover blev der fortsat gennemført en række afprøvninger af securityscannere i 2011 inden den formelle vedtagelse af EU-lovgivning om indførelse af sådanne securityscannere. En af disse afprøvninger pågår fortsat i Det Forenede Kongerige.

2. UNDERSØGELSER

EU's luftfartssikkerhedsbestemmelser kræver, at alle væsker (toldfrie og medbragte hjemmefra) skal screenes (i stedet for at blive afvist) fra 29. april 2013. For at sikre, at der tages passende og konkrete skridt forud for fristens udløb i 2013, nedsatte Kommissionen i slutningen af 2011 en 2013-arbejdsgruppe om væsker og iværksatte en undersøgelse for at vurdere de operationelle konsekvenser af screening af væsker i EU's lufthavne.

Endvidere blev der i årets løb gennemført en undersøgelse om trusselsbilledprojektionsteknologi, der anvendes til screening af håndbagage og indskrevet bagage. Den endelige rapport, der skal foreligge i 2012, vil være baseret på resultaterne af skjulte forsøg med lufthavne, der har trusselsbilledprojektionsteknologi, og lufthavne, der ikke har en sådan teknologi.

Endelig lancerede Kommissionen i slutningen af 2011 en undersøgelse af konsekvenserne af de nye EU-sikkerhedsbestemmelser for indgående luftfragt. Den endelige rapport, der skal foreligge hen imod slutningen af 2012, forventes at give rettidige input inden udløbet af overgangsperioden for uafhængige valideringer af luftfartsselskaber, der transporterer luftfragt fra tredjelande til EU, som udløber den 30. juni 2014.

¹¹ Jf. punkt 12.8. ”Screeningmetoder baseret på nye teknologier” i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 185/2010 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, EUT L 55 af 5.3.2010, s. 1.

DEL IV

DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE

1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Kommissionen samarbejder til fulde med internationale organer og vigtige tredjelandspartnere om forberedelse og deltagelse i internationale møder med en sikkerhedsdimension. Kommissionen er stærkt engageret i koordinering af EU's holdning og kommer ofte med oplæg og fremlægger dokumenter. Der indledes også i passende omfang dialoger med individuelle tredjelande om emner af bilateral eller fælles interesse. Fremme af sådanne forbindelser med internationale organer og centrale tredjelande sikrer, at EU er velorienteret og i stand til at påvirke den globale luftfartssikkerhedspolitik både ud fra et lovgivningsmæssigt perspektiv og ud fra et gennemførelsesperspektiv, hvor kapacitetsopbygning er vigtig i nogle regioner i verden.

2. INTERNATIONALE ORGANER

Som repræsentant for EU deltager Kommissionen i ICAO's årlige luftfartssikkerhedspanel. På panelets møde i 2011 (Montreal 21.-25. marts) fremlagde Kommissionen og EU-medlemsstaterne dokumenter for panelet om luftfragtsikkerhed – vedrørende både kommende EU-regler og behovet for bedre internationale regler – og om EU-regler vedrørende screening af væsker.

Kommissionen deltager også regelmæssigt i møder i Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC), navnlig ECAC's sikkerhedsforum og ECAC's tekniske task force, der beskæftiger sig med teknologispørgsmål. I nogle tilfælde har ECAC's arbejde bidraget til arbejdet i EU's forskriftsudvalg om civil luftfartssikkerhed.

3. TREDJELANDE

Kommissionen har aktivt fortsat dialogen om luftfartssikkerhed med USA i forskellige fora, EU-USA-samarbejdsgruppen om transportsikkerhed, som gjorde fremskridt i arbejdet hen imod one-stop security, som har været gældende fra 1. april 2011, så passagerer og bagage fra lufthavne i USA i EU-lufthavne kan sendes videre til en flyforbindelse uden nødvendigvis at skulle undergå en sikkerhedskontrol igen¹². I 2011 deltog Kommissionen i inspektioner af amerikanske lufthavne i tilknytning til anvendelsen af one-stop security.

Kommissionen greb også ind ved en række lejligheder, hvor medlemsstaterne gav udtryk for bekymring over ekstra sikkerhedsforanstaltninger, som USA pålagde EU-luftfartsselskaber, navnlig med hensyn til luftfragtsikkerhed, hvor anmodninger fra USA så ud til at være en gentagelse af den sikkerhedskontrol, der var udført i henhold til EU's luftfartssikkerhedsordning. I denne forbindelse indgik Kommissionen en aftale om et program for fragtgenkendelse, hvorefter USA ville arbejde hen imod en anerkendelse af EU's sikkerhedsforanstaltninger i stedet for at gennemføre tilsvarende amerikanske foranstaltninger. Arbejdet med dette initiativ blev intensiveret i sidste halvdel af 2011, så det kan afsluttes i 2012.

¹² Kommissionens forordning (EU) nr. 983/2010 af 3. november 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 286 af 4.11.2010, s. 1.

KONKLUSION

Selv om der fortsat garanteres et højt sikkerhedsniveau i EU, har Kommissionens inspektioner afsløret en række mangler. De mangler, der er konstateret i forbindelse med traditionelle foranstaltninger inden for screening af personale og fragt, synes stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer. I forbindelse med supplerende foranstaltninger, der er gennemført inden for den nye retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008, er der konstateret yderligere misligholdelser på områderne patruljering i lufthavne, risikovurdering og screening af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer. Der blev generelt fulgt tilfredsstillende op på Kommissionens henstillinger vedrørende korrigerende tiltag, hvilket bekræfter betydningen af en solid EU-inspektionsordning og tilstrækkelig kvalitetssikring på medlemsstatsniveau. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser på at sikre, at alle lovmæssige krav til fulde opfyldes og gennemføres korrekt, ved hjælp af dens veletablerede peer review-system, og den vil om nødvendigt indlede formelle overtrædelsesprocedurer.

På lovgivningsområdet blev der vedtaget yderligere detaljerede gennemførelsesbestemmelser i 2011, hovedsageligt for at muliggøre indførelsen af securityscannere på visse betingelser og for at øge sikkerheden i forbindelse med luftfragt og -post fra tredjelande. Disse og andre foranstaltninger bringes også op på internationalt plan i kontakter med internationale organisationer og tredjelande for at forbedre de globale luftfartssikkerhedsstandarder.

Bilag

Kommissionens inspektioner pr. 31.12.2011

Land	Antal inspektioner i alt 01/2011 - 12/2011 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004-2011 (inklusive opfølgning)
Østrig	0	9
Belgien	1	10
Bulgarien	1	6
Cypern	1	6
Tjekkiet	2	7
Danmark	2	9
Estland	1	5
Finland	1	8
Frankrig	3	15
Tyskland	3	17
Grækenland	1	13
Ungarn	2	7
Irland	0	8
Italien	3	15
Letland	1	5
Litauen	0	4
Luxembourg	0	6
Malta	0	3
Nederlandene	0	7
Polen	2	9
Portugal	0	8
Rumænien	0	3
Slovakiet	0	4
Slovenien	1	5
Spanien	2	14
Sverige	2	11
Det Forenede Kongerige	4	17
Tredjelande:		
Schweiz	1	5
I ALT	34	236

EFTA-Tilsynsmyndighedens inspektioner pr. 31.12.2011

Land	Antal inspektioner 01/2011-12/2011 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004-2011 (inklusive opfølgning)
Island	2	9
Norge	4	35
I ALT	6	44