

**DA**

**DA**

**DA**



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 31.3.2011  
KOM(2011) 159 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**  
**DEN EUROPÆISKE UNIONS SAFA-PROGRAM**

SEK(2011) 301 endelig

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## DEN EUROPÆISKE UNIONS SAFA-PROGRAM

(EØS-relevant tekst)

### 1. EU-SAFA-PROGRAMMET

#### 1.1. Luftfartssikkerhed som vigtig prioritet for Den Europæiske Union og dens medlemsstater

Luftfartssikkerhed udgør en vigtig prioritet for Den Europæiske Union (EU) og dens medlemsstater. På den baggrund er EU's program for sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer (SAFA) et afgørende instrument. Med programmet pålægges deltagende stater at udføre rampeinspektioner af tredjelandes luftfartøjer med henblik på at verificere, at luftfartøjer, besætninger og operationer overholder internationale sikkerhedskrav. Fra SAFA-programmets begyndelse i 1996 under ledelse af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) i samarbejde med de fælles luftfartsmyndigheder (JAA) har SAFA i stigende grad vist sig at være spydspids i bestræbelserne på at forbedre luftfartssikkerheden i Europa og endog internationalt.

EU har fra begyndelsen givet sin fulde opbakning og støtte til SAFA-programmet og har deltaget aktivt via sit medlemskab af SAFA-styringsudvalget og den finansiering, som Europa-Kommissionen har stillet til rådighed for JAA.

Inden for rammerne af Fællesskabets overordnede strategi med henblik på at fastlægge og opretholde et højt, ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa vedtog Fællesskabet den 21. april 2004 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne<sup>1</sup> (det såkaldte "SAFA-direktiv"). Ved dette direktiv pålægges EU-medlemsstaterne at udføre rampeinspektioner af tredjelandes luftfartøjer, der lander i deres lufthavne, idet "tredjelands luftfartøj" skal forstås som et luftfartøj, der ikke benyttes af eller flyves under tilsyn af en kompetent myndighed i en EU-medlemsstat; direktivet forbyder dog ikke på nogen måde EU-medlemsstater at inspicere luftfartøjer fra andre EU-medlemsstater. EU-medlemsstaterne fik to år til at gennemføre direktivet i national lovgivning<sup>2</sup>.

Derudover og efter en beslutning af ECAC-medlemsstaternes generaldirektører blev SAFA-programmet underlagt Det Europæiske Fællesskabs (EF's) kompetence fra den 1. januar 2007, og ansvaret for forvaltningen og den videre udvikling af EU-SAFA-programmet påhviler Europa-Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). EASA er et af Europa-Kommissionens agenturer og har sæde i Köln, og det har ansvaret for den daglige forvaltning af EU-SAFA-programmet på vegne af Kommissionen i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 768/2006<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76.

<sup>2</sup> Se bl.a. Kommissionens rapport om sikkerhed forbundet med tredjelandes luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne af 24.9.2008. K(2008) 5265 endelig.

<sup>3</sup> EUT L 134 af 20.5.2006, s. 16.

Indtil 2006 blev SAFA-programmets daglige drift varetaget af de centrale fælles luftfartsmyndigheder (CJAA). Ved udgangen af 2006 blev SAFA's koordineringsaktiviteter, herunder den centrale database, overdraget fra CJAA til EASA.

Den fortsatte deltagelse af de 15 ECAC-medlemsstater, som ikke er medlemmer af EU, og dermed programmets paneuropæiske dimension er sikret med undertegnelsen af en samarbejdsaftale mellem hver enkelt af disse individuelle stater og EASA. Med de 27 EU-medlemmer findes der i alt 42 deltagende stater i EU-SAFA-programmet (*se tillæg A i det tilhørende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene*).

## **1.2. Hvorfor udarbejdes denne rapport?**

Denne rapport dokumenterer tydeligt EU's indsats for at gøre det europæiske luftrum mere sikkert. Gennemsigtighed for sikkerhedsoplysninger og deling af SAFA-inspektionernes hovedkonklusioner har grundlæggende betydning for et sikkert lufttransportsystem. Den offentlige tillid til, at lufttransport er sikker, afhænger også af, at der er adgang til hensigtsmæssige oplysninger om gennemførelsen af internationale sikkerhedsstandarder. I den forbindelse pålægger artikel 6, stk. 2, i direktiv 2004/36/EF Kommissionen hvert år at offentliggøre en sammenfattende informationsrapport, som er tilgængelig for offentligheden og erhvervslivets aktører, med en analyse af alle oplysninger, der modtages. Analysen skal være enkel og letforståelig, og den skal i givet fald angive, hvorvidt der er en øget sikkerhedsrisiko for flypassagerer.

Dette er den fjerde årlige rapport, der dækker perioden 1. januar til 31. december 2009.

## **1.3. EU-SAFA-programmets funktion**

I stater, der deltager i SAFA, kan luftfartøjer (tredjelands for EU-stater eller udenlandske for ECAC-stater uden for EU) underkastes rampeinspektioner, først og fremmest vedrørende luftfartøjets dokumenter og håndbøger, flyvebesætningscertifikater, luftfartøjets umiddelbart synlige tilstand og det forhold, at obligatorisk sikkerhedsudstyr i kabinen forefindes og er i god stand. Referencedokumenterne til disse inspektioner findes i Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) standarder, henholdsvis bilag 1 (besætnings certifikater), bilag 6 (flyveoperationer) og bilag 8 (luftfartøjers luftdygtighed).

Disse inspektioner udføres efter en procedure, der er fælles for alle deltagende stater. Resultaterne nedfældes efterfølgende i rapporter, som også følger et fælles format. Hvis der konstateres betydelige uregelmæssigheder, kontaktes operatøren og den relevante luftfartsmyndighed (operatørens hjemstat eller registreringsstat), så der kan nås til enighed om korrigerende handlinger, ikke alene for det inspicerede luftfartøj, men også for andre luftfartøjer, som kunne være berørt i tilfælde af generiske uregelmæssigheder. Alle data fra rapporterne og de supplerende oplysninger deles og centraliseres i en edb-database, som EASA har oprettet og forvalter.

EU-SAFA-programmets vigtigste elementer kan sammenfattes på følgende måde:

- det anvendes af alle stater, som deltager i SAFA – i princippet alle 42 ECAC-medlemsstater (EU-medlemsstater og ECAC-medlemsstater uden for EU, som har undertegnet EASA-samarbejdsaftalen)
- det sikrer en bred formidling af SAFA-rampeinspektionsresultater via en central database

- det benytter en "bottom-up" fremgangsmåde, idet programmet er bygget op omkring rampeinspektioner af luftfartøjer
- det målretter opmærksomheden – navnlig ved at fokusere på tredjelandes luftfartøjer, som flyver til EU og stater, der deltager i SAFA (skønt SAFA-inspektioner fortsat kan udføres på luftfartøjer fra EU-medlemsstater)
- dets naturlige formål er at kontrollere opfyldelsen af internationale sikkerhedsbestemmelser (ICAO's standarder), som er alment gyldige for alle inspektioner af luftfartøjer på internationalt niveau.

#### **1.4. EU-SAFA-programmets betydelige bidrag til den overordnede luftfarts-sikkerhedskæde**

Erfaringerne fra de seneste års SAFA-inspektioner viser, at disse giver et generelt indtryk af udenlandske operatørs sikkerhedsniveau. Dette indtryk er dog begrænset, idet de ikke giver noget fuldstændigt billede af sikkerheden for et givet luftfartøj eller hos en given operatør. Dette skyldes, at det er vanskeligt at vurdere visse aspekter i forbindelse med en inspektion (f.eks. forvaltning af besætningsressourcer og fuld luftdygtighedsstatus), da den disponible tid til at udføre en inspektion er begrænset, og dette begrænser mulighederne for at gå i detaljer i forbindelse med en sådan inspektion. Disse indikatorer kan få endnu større betydning, hvis harmoniseringsniveauet i de deltagende stater i forbindelse med udøvelse af SAFA-inspektioner øges.

En fyldestgørende vurdering af et givet luftfartøj eller en given operatør kan alene opnås med et løbende tilsyn, som foretages af den kompetente nationale civile luftfartsmyndighed (operatørens hjemstat eller registreringsstat). Oplysningerne, som opnås gennem EU-SAFA-programmet, kommer på den måde til nytte:

- først og fremmest som et foregribende værktøj til at udpege potentielle negative sikkerhedsrelaterede udviklingstendenser, idet flere og/eller gentagne konstateringer ("findings") hos en given operatør er en meget god indikator for potentielle strukturelle svagheder såvel med hensyn til denne operatørs styring af kvalitetskontrollen som det sikkerhedsmæssige tilsyn, der udøves af de kompetente civile luftfartsmyndigheder i den stat, hvor operatøren har fået sin licens. Tilsvarende kan negative udviklingstendenser også påpeges for specifikke luftfartøjstyper.
- SAFA-inspektionerne kan umiddelbart bidrage til en sikker drift af det specifikke luftfartøj, som netop er inspiceret, og give inspektionsmyndighederne anledning til at sikre, at der omgående foretages korrigerende handlinger, før dette luftfartøj på ny kan operere.

Efter at forordning (EF) nr. 2111/2005<sup>4</sup> om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet er trådt i kraft, har resultaterne af SAFA-inspektionerne fået større betydning som et af de kriterier, Kommissionen inddrager i sine afgørelser om at optage luftfartsselskaber på fællesskabslisten. Dette har været tilfældet siden opstillingen af den første fællesskabsliste i marts 2006 og i de efterfølgende jævnlige ajourføringer af denne.

---

<sup>4</sup> EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

## 1.5. Programmets fremskridt i 2009

Sammen med EASA overvåger Kommissionen løbende det nuværende SAFA-programs funktion med henblik på at påpege eventuelle yderligere forbedringsmuligheder.

Som pålagt ved Kommissionens direktiv 2008/49/EF<sup>5</sup> har EASA bl.a. opstillet og offentliggjort en anden udgave af et udførligt vejledende materiale om rampeinspektionsprocedurer. Procedurene omfatter alle relevante områder: planlægning, forberedelse og gennemførelse af inspektioner og opfølgende aktiviteter.

En række initiativer, der blev påbegyndt i 2007, er også videreført i 2009 og er blevet tilbagevendende standardaktiviteter under EU-SAFA-programmet. Til eksempel kan nævnes databasekvalitetskontrollen af de rapporter, som de deltagende stater indfører i SAFA-databasen, og databaseanalysen. Denne analyse foretages hver fjerde måned og tager sigte på, at potentielt negative sikkerhedsbekymringer og -tendenser så hurtigt som muligt identificeres, så de kan imødegås i tide, før de reelt bliver en trussel for den internationale luftfartssikkerhed. Metoden, som denne analyse foretages efter, blev videreudviklet og forbedret yderligere for at maksimere brugen af tilgængelige SAFA-data.

Efter anmodning fra Kommissionen indledte EASA i løbet af 2009 forhandlinger med forskellige luftfartsmyndigheder verden over for at udvide deltagelsen i EU-SAFA-programmet, samtidig med at det høje standardiserings- og harmoniseringsniveau opretholdes.

Endelig iværksatte EASA et standardiseringsprogram for at sikre, at alle SAFA-inspektioner udføres på en standardiseret måde i alle stater, som deltager i SAFA. En audit gennemføres i alle stater for at verificere, at de gældende EU-direktiver er korrekt omsat, og at de fælles procedurer med henblik på inspektørers kvalifikationer og udførelsen af inspektioner følges. En sådan audit udføres efter samme arbejdsmetoder, som EASA anvender i forbindelse med standardinspektioner inden for andre luftfartssikkerhedsområder, der er indeholdt i Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006<sup>6</sup>. I 2009 blev der gennemført fem audits i hhv. Luxembourg, Litauen, Portugal, Sverige og Schweiz.

## 1.6. Indførelse af en risikobaseret indfaldsvinkel

Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008<sup>7</sup> indføres begrebet opprioritering af SAFA-inspektion ud fra et paneuropæisk perspektiv, hvor de deltagende stater skal opprioritere en del af deres rampeinspektioner af visse emner (enten operatører eller alle de operatører, der er certificeret i en bestemt stat). Opprioriteringslisten udfyldes af Europa-Kommissionen og opdateres jævnligt efter behov i overensstemmelse med de kriterier, der er opstillet i nævnte forordning, nemlig:

- oplysninger fremsendt af EASA efter analysen af SAFA-databasen
- oplysninger, der stammer fra møderne i Udvalget for Luftfartssikkerhed
- oplysninger, som Kommissionen har fået af medlemsstaterne.

---

<sup>5</sup> EUT L 109 af 19.4.2008, s. 17.

<sup>6</sup> EUT L 129 af 17.5.2006, s. 10.

<sup>7</sup> EUT L 109 af 19.4.2008, s. 7.

Desuden er operatører, som er opført på fællesskabslistens bilag B over luftfartsselskaber, der har driftsforbud (oprettet i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005), samt de andre operatører, der er certificeret i samme stat som operatører, der samtidig er opført på fællesskabslisten, ligeledes genstand for opprioriterede inspektioner.

Eurocontrol støtter dette prioriteringskoncept yderligere i kraft af sit europæiske lufttrafikstyringsnet, der leverer tidstro oplysninger til deltagende stater om prioriterede operatørers planlægning af flyvninger.

I 2009 blev 2 253 (19,85 %) ud af i alt 11 349 SAFA-inspektioner foretaget på emner, der var medtaget på prioritetslisten.

## **2. DEN CENTRALE SAFA-DATABASE**

EASA har forvaltet den centrale SAFA-database siden december 2006, hvor den blev overdraget fra de centrale fælles luftfartsmyndigheder (CJAA) i Nederlandene til EASA i Köln, Tyskland. Ansvar for at indføre rapporter i databasen ligger fortsat hos de enkelte nationale luftfartsmyndigheder (NAA) i de 42 stater, som deltager i SAFA.

I 2009 udførte staterne, som deltager i SAFA, 11 349 inspektioner, hvor der blev afsløret ca. 9 688 konstateringer eller ”findings” (*se tillæg A til Kommissionens arbejdsdokument*).

Databasens data betragtes som fortrolige. Adgang til databasen gives kun til de deltagende staters nationale luftfartsmyndigheder via en sikret internetforbindelse. I 2009 blev der også åbnet for tredjelandes luftfartsmyndigheders online-adgang til rapporter om operatører med licens fra deres respektive lande.

## **3. INSPEKTIONSOMRÅDER**

Ifølge SAFA-direktivet skal medlemsstaterne give inspektion af luftfartøjer, der mistænkes for ikke at være i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder (baseret på f.eks. EASA's jævnlige analyser af databasen), førsteprioritet. Derudover kan der anvendes spottjekprocedurer til udførelse af SAFA-rampeinspektioner.

Inspektionerne kan målrettes mod fem områder:

- 1) specifikke hjemstater (kontrol af operatører fra en specifik stat)
- 2) specifikke luftfartøjstyper
- 3) specifikke former for operationer (ruteflyvning, ikke-planmæssig flyvning, fragtflyvning osv.)
- 4) specifikke tredjelandes operatører
- 5) specifikke luftfartøjer, som identificeres ved deres individuelle registreringsmærker.

I tillæg B, C og D til Kommissionens arbejdsdokument opsummeres de inspicerede hjemstater, luftfartøjstyper og operatører i 2009. De viser tydeligt EU-SAFA-programmets brede dækning og den ikke-diskriminerende anvendelse på operatører i og uden for EU.

Programmets gnidningsløse afvikling fremgår også af nedenstående tabel, der samler oplysningerne i tillæggene og giver en oversigt over aktiviteterne.

<b>Inspektion</b>	11 349 inspektioner.....
<b>Operatør</b>	.....på 1 100 forskellige operatører.....
<b>Operatørens hjemstat</b>	.....fra 131 stater.....
<b>Luffartøjstype</b>	...der opererer 220 forskellige luffartøjstyper og varianter

Nedenstående tabel afspejler det forhold, at langt størsteparten af alle flyvninger inden for EU-medlemsstaterne foretages af EU-operatører, og at de stater, der deltager i SAFA-programmet, generelt set stadig anvendte de bredere kriterier i det tidligere ECAC SAFA-program.

	<b>Inspektioner af EU-operatører</b>	<b>Inspektioner af tredjelandsoperatører</b>
<b>2009</b>	5 917	5 432
<b>Procentdel</b>	52,1 %	47,9 %

Af 11 349 inspektioner blev 9 462 (83,4 %) udført af EU-medlemsstater (se tillæg A). 47,9 % (5 432) blev foretaget på operatører med licens fra tredjelands, mens de resterende 52,1 % (5 917) blev foretaget på EU-operatører.

#### **4. SAFA-INSPEKTIONERNES HOVEDRESULTATER**

##### **4.1. Konstatninger ved inspektionerne generelt**

I forbindelse med en SAFA-inspektion benytter SAFA-inspektøren en tjekliste med i alt 54 forskellige inspektionspunkter til at undersøge, om luffartøjet opfylder de internationale bestemmelser (ICAO's standarder). Disse inspektioner kan afsløre en række konstatninger (også kaldet "afvigelser fra ICAO's standarder"). I nedenstående tabel vises det samlede antal konstatninger (F) sammenholdt med det samlede antal inspektioner (I) og de inspicerede punkter (II). Men i de fleste tilfælde kontrolleres alene en del af punkterne i forbindelse med en inspektion, fordi tiden mellem luffartøjets ankomst og afgang ikke er tilstrækkelig til at udføre en komplet inspektion. Derfor kunne forholdet mellem det samlede antal konstatninger og det samlede antal inspicerede punkter muligvis give et bedre billede end det forholdstal, som alene er baseret på antallet af inspektioner.

	<b>Periode</b>
	<b>1. januar 2009 – 31. december 2009</b>
<b>Inspektioner i alt (I)</b>	11 349
<b>Inspicerede punkter i alt (II)</b>	408 217

<b>Konstateringer i alt (F)</b>	9 688
<b>Gennemsnitligt antal inspicerede punkter under en inspektion</b>	35,99
<b>Konstateringer/Inspektioner (F/I)</b>	0,854
<b>Konstateringer/Inspicerede punkter (F/II)</b>	0,0237

#### 4.2. Konstateringer ved inspektionerne og kategorier heraf

Det er ikke alene nødvendigt at se på det samlede antal konstateringer ved inspektionerne, men også på, hvor alvorlige de er. Der er til dette formål opstillet tre kategorier af konstateringer. ”Kategori 1” er mindre uregelmæssigheder; ”Kategori 2” er mere betydelige fejl/mangler, og ”Kategori 3” er alvorlige fejl/mangler. Udtrykkene ”mindre”, ”mere betydelige” og ”alvorlige” hænger sammen med graden af afvigelse fra ICAO-standarden. Hovedformålet med at opdele konstateringerne i kategorier er at klassificere overensstemmelsen med en standard og graden af manglende opfyldelse af denne standard.

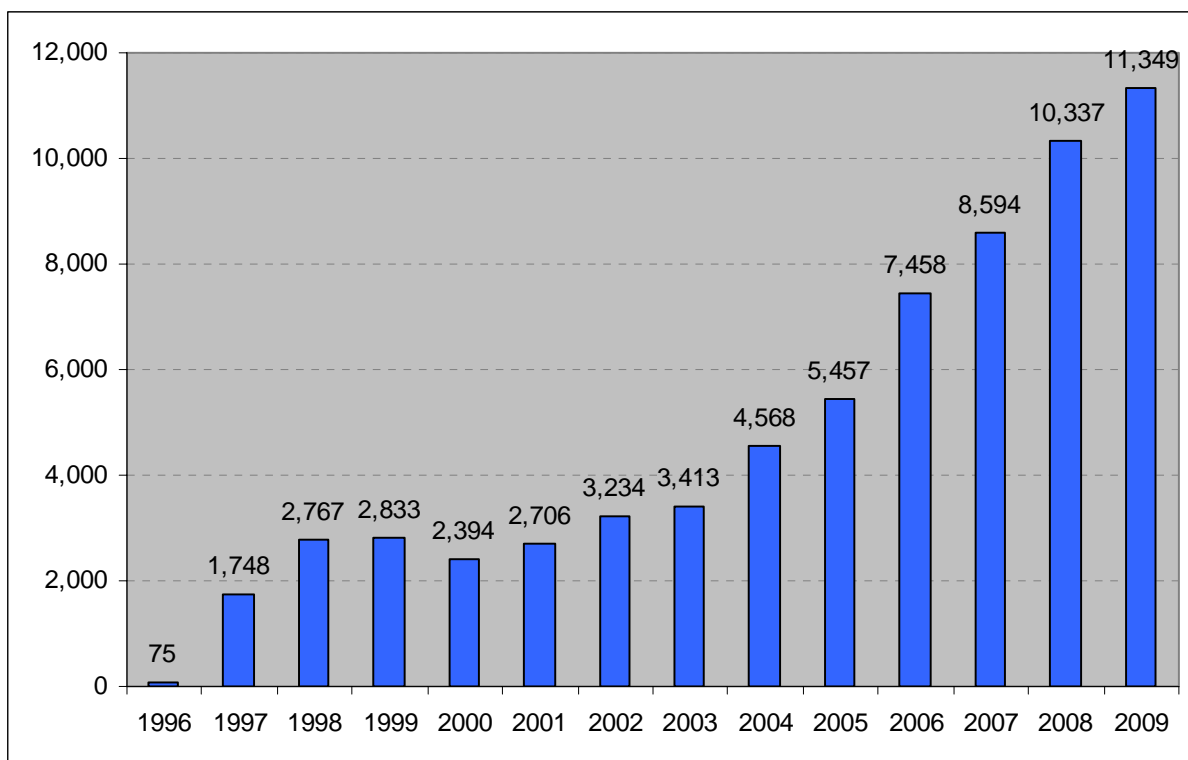
Inspektionerne og kategorierne af konstateringer registreres i databasen, og resultaterne er fremlagt i nedenstående tabel:

År	Antal inspektioner (I)	Antal konstateringer (F)				Forholdstal for konstateringer (Fkat./I)			
		Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (mere betydelige)	Kat. 3 (alvorlige)	I alt	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F i alt/I
2009	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40 %	39,4 %	20,6 %	100,00 %				

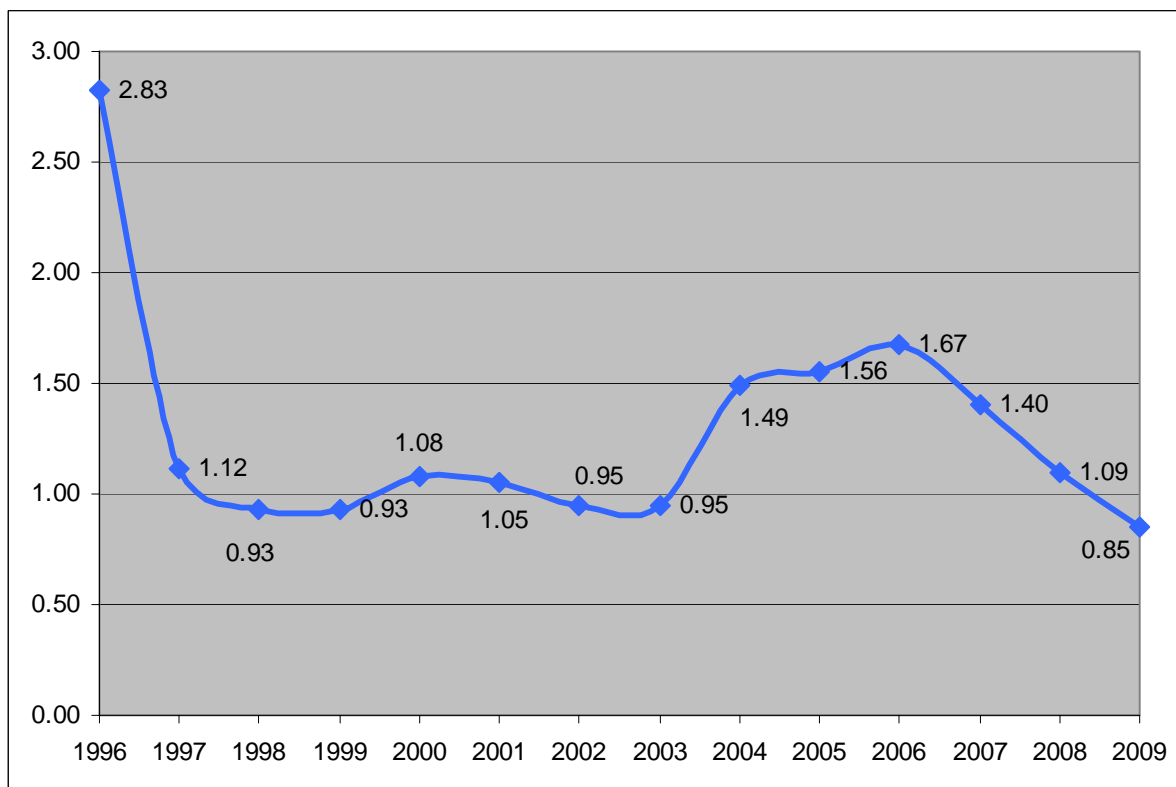
#### 4.3. Historisk overblik

	År														I alt 1996-2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
<b>Inspektioner i alt (I)</b>	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	11 349	66 933
<b>Inspicerede punkter i alt (II)</b>	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	2 231 208
<b>Konstateringer i alt (F)</b>	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	79 942
<b>Konstateringer/Inspektioner</b>	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	0,854	1,194

<b>(F/I)</b>															
<b>Konstate- ringer/Inspicerede punkter (F/II)</b>	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,024	0,036



**Antal SAFA-inspektioner pr. år siden starten af programmet i 1996**



**Gennemsnitligt antal konstateringer pr. inspektion (1996-2009)**

#### 4.4. Konstatninger ved inspektioner opdelt på regioner

Region	Antal inspicerede stater	Antal inspicerede operatører	Inspekt. (I)	Antal konstatninger (F)				Forholdstal for konstatninger (Fkat./I)			
				Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (mere bet.)	Kat. 3 (alvorlige)	I alt	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F i alt/I
EU <sup>8</sup>	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
EUROPE (ECAC) <sup>9</sup>	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Den Russiske Føderation, Belarus og Centralasien <sup>10</sup>	7	88	931	408	381	219	1 008	0,438	0,409	0,235	1,083
Nordamerika <sup>11</sup>	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
Latinamerika & Caribien <sup>12</sup>	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Mellemøsten og Nordafrika <sup>13</sup>	18	94	1 284	618	650	345	1,613	0,481	0,506	0,269	1,256
Afrika <sup>14</sup>	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078

<sup>8</sup> EU – Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Det Forenede Kongerige, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

<sup>9</sup> Europa (ECAC) - Albanien, Armenien, Aserbajdsjan, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Georgien, Grækenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, San Marino, Serbien, Schweiz, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn og Østrig.

<sup>10</sup> Den Russiske Føderation, Belarus og Centralasien (SNG) - Belarus, Kasakhstan, Kirgisistan, Den Russiske Føderation, Tadsjikistan, Turkmenistan og Usbekistan.

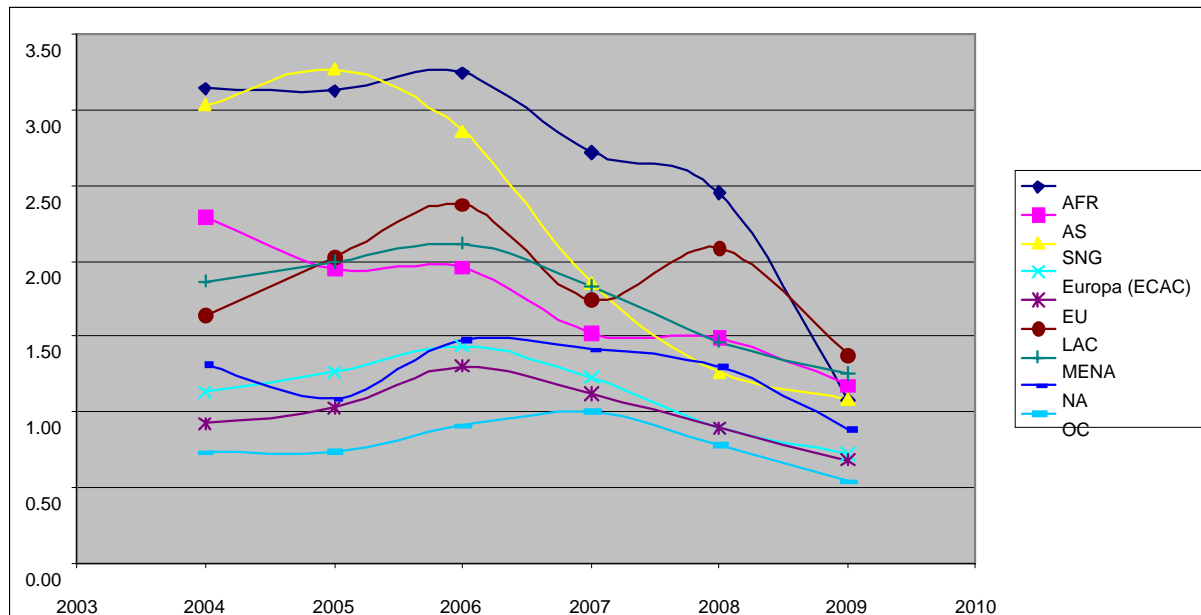
<sup>11</sup> Nordamerika (NA) - Bermuda, Canada og USA.

<sup>12</sup> Latinamerika og Caribien (LAC) - Anguilla, Antigua og Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brasilien, Caymanøerne, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Den Dominikanske Republik, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, De Nederlandske Antiller, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, Saint Kitts og Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent og Grenadinerne, Surinam, Trinidad og Tobago, Turks- og Caicosøerne, Uruguay og Venezuela.

<sup>13</sup> Mellemøsten og Nordafrika (MENA) - Algeriet, Bahrain, Egypten, De Forenede Arabiske Emirater, Iran, Irak, Israel, Jordan, Kuwait, Libanon, Libyen, Marokko, Oman, Qatar, Saudi-Arabien, Sudan, Syrien, Tunesien og Yemen.

<sup>14</sup> Afrika (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Den Centralafrikanske Republik, Comorerne, Congo, Den Demokratiske Republik Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eritrea, Etiopien, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kap Verde, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretanien, Mauritius, Mozambique, Namibia, Niger, Nigeria, Rwanda,

Asien <sup>15</sup>	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Oceanien <sup>16</sup>	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Gennemsnit/alle stater								0,342	0,336	0,176	0,854



De fem års udvikling viser, at det gennemsnitlige antal konstateringer (pr. inspektion) er faldet for næsten alle geografiske regioner.

Af denne tabel fremgår det, at:

- Operatører fra stater i EU, ECAC og Oceanien har færre konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet.
- Forholdstallet Konstateringer/Inspektioner viser den største forbedring for den afrikanske region, selvom dette til dels skyldes det meget høje antal inspektioner (163) af det angolanske luftfartsselskab TAAG. Disse inspektioner blev pålagt efter, at dette luftfartsselskab delvist fik ophævet restriktionerne, jf. fællesskabslisten over luftfartsselskaber, som ikke må beflyve EU.

São Tomé og Príncipe, Senegal, Seychellerne, Sierra Leone, Somalia, Sydafrika, Swaziland, Tchad, Togo, Tanzania, Uganda, Zambia, Zimbabwe og Ækvatorialguinea.

<sup>15</sup> Asien (AS) - Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Cambodja, Hong Kong (Det Særlige Administrative Område), Indien, Indonesien, Japan, Kina, Laos, Malaysia, Maldiverne, Mongoliet, Myanmar, Nepal, Pakistan, Filippinerne, Nordkorea, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Taiwan, Thailand, Timor-Leste og Vietnam.

<sup>16</sup> Oceanien (OC) - Australien, Fiji, Kiribati, Marshalløerne, Mikronesien, Nauru, New Zealand, Palau, Papua New Guinea, Samoa, Salomonøerne, Tonga, Tuvalu og Vanuatu.

#### 4.5. Fordeling på ICAO-regioner

Region	Antal inspicerede stater	Antal inspicerede operatører	Inspekt. (I)	Antal konstateringer (F)				Forholdstal for konstateringer (Fkat./I)			
				Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (mere bet.)	Kat. 3 (alvorlige)	I alt	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F i alt/I
APAC <sup>17</sup>	19	58	311	148	125	78	351	0,476	0,402	0,251	1,129
ESAF <sup>18</sup>	10	19	312	75	82	36	193	0,240	0,263	0,115	0,619
EUR <sup>19</sup>	56	784	8 957	2,931	2 833	1,428	7,192	0,327	0,316	0,159	0,803
MID <sup>20</sup>	18	85	953	334	418	221	973	0,350	0,439	0,232	1,021
NACC <sup>21</sup>	10	127	652	288	178	144	610	0,442	0,273	0,221	0,936
SAM <sup>22</sup>	9	20	66	39	58	23	120	0,591	0,879	0,348	1,818
WACAF <sup>23</sup>	12	21	98	65	122	62	249	0,663	1,245	0,633	2,541
Alle stater	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

<sup>17</sup> APAC - ICAO-regionen i Asien og Stillehavsområdet: Australien, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodja, Kina (inkl. Hong Kong og Macao), Cookøerne, Den Demokratiske Folkerepublik Korea, Fiji, Indien, Indonesien, Japan, Kiribati, Den Demokratiske Folkerepublik Laos, Malaysia, Maldiverne, Marshalløerne, Mikronesien, Mongoliet, Myanmar, Nauru, Nepal, New Zealand, Palau, Papua New Guinea, Filippinerne, Republikken Korea, Samoa, Singapore, Salomonøerne, Sri Lanka, Thailand, Tonga, Vanuatu og Vietnam.

<sup>18</sup> ESAF - ICAO-regionen i det østlige og sydlige Afrika: Angola, Botswana, Burundi, Comorerne, Djibouti, Eritrea, Etiopien, Kenya, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mozambique, Namibia, Rwanda, Seychellerne, Somalia, Sydafrika, Swaziland, Uganda, Den Forenede Republik Tanzania, Zambia og Zimbabwe.

<sup>19</sup> EUR - ICAO-regionen i Europa og det nordatlantiske område: Albanien, Algeriet, Andorra, Armenien, Østrig, Aserbajdsjan, Belarus, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Det Forenede Kongerige (bortset fra Caymanøerne, Bermuda), Estland, Finland, Frankrig, Georgien, Grækenland, Island, Irland, Italien, Kasakhstan, Kirgisistan, Kroatien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Monaco, Montenegro, Marokko, Nederlandene (bortset fra de nederlandske Antiller), Norge, Polen, Portugal, Republikken Moldova, Rumænien, Den Russiske Føderation, San Marino, Schweiz, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tadsjikistan, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Tunesien, Turkmenistan, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn og Usbekistan.

<sup>20</sup> MID - ICAO-regionen i Mellemøsten: Afghanistan, Bahrain, Cypern, Egypten, Iran, Irak, Israel, Jordan, Kuwait, Libanon, Den Folkesocialistiske Libyske Arabiske Jamahiriya, Oman, Pakistan, Qatar, Saudi-Arabien, Sudan, Den Syriske Arabiske Republik, De Forenede Arabiske Emirater og Yemen.

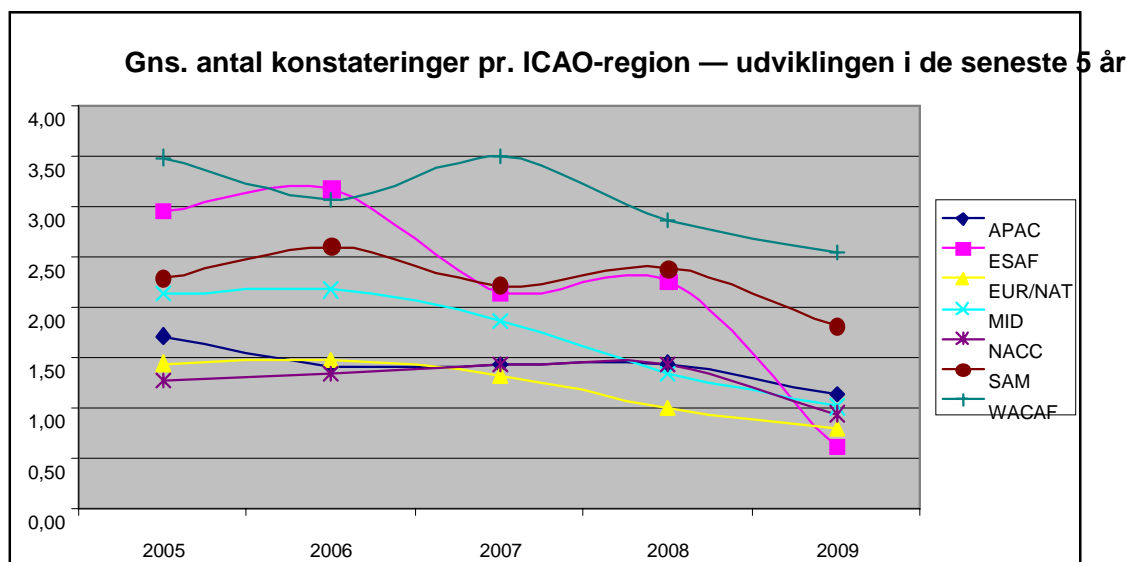
<sup>21</sup> NACC - ICAO-regionen i Nordamerika, Mellemamerika og Caribien: Antigua og Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Den Dominikanske Republik, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Saint Kitts og Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent og Grenadinerne, Trinidad og Tobago og USA.

<sup>22</sup> SAM - ICAO-regionen i Sydamerika: Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay og Venezuela.

<sup>23</sup> WACAF - ICAO-regionen i det vestlige og centrale Afrika: Benin, Burkina Faso, Cameroun, Den Centralafrikanske Republik, Congo, Cote d'Ivoire, Den Demokratiske Republik Congo, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kap Verde, Liberia, Mali, Mauretaniens, Niger, Nigeria, São Tomé og Príncipe, Senegal, Sierra Leone, Tchad, Togo og Ækvatorialguinea.

Af denne tabel fremgår det, at:

- Operatører fra stater tilhørende EUR har færre konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet.
- Operatører fra stater tilhørende MID, SAM, WACAF, NACC, APAC og ESAF har flere konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet.



Forholdstallet Konstateringer/Inspektioner udvikles gunstigt for alle regioner. ESAF-regioner har tilsyneladende opnået den største forbedring, men dette skyldes, at mere end halvdelen af inspektionerne af operatører fra denne region blev udført hos det angolanske luftfartsselskab TAAG (163 inspektioner). I 2007 var TAAG opført på fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud. I 2009 fik TAAG tilladelse til i et begrænset omfang at genoptage beflyvningen af Den Europæiske Union (med specifikke luftfartøjer og kun til Lissabon i Portugal) på den betingelse, at hver flyvning bør inspiceres af de portugisiske myndigheder.

### Sammenligning af EU, ECAC og resten af verden

Region	Antal inspicerede stater	Antal inspicerede operatører	Inspekt. (I)	Antal konstateringer (F)				Forholdstal for konstateringer (Fkat./I)			
				Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (mere bet.)	Kat. 3 (alvorlige)	I alt	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F i alt/I
EU	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
Resten af EUROPA (ECAC-stater uden for EU)	16	149	1,653	599	611	219	1 429	0,362	0,370	0,132	0,864
EUROPA (ECAC)	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Stater uden for EU	107	586	5 432	2 277	2 254	1 147	5 678	0,419	0,415	0,211	1,045

Alle stater	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1,992	9,688	0,342	0,336	0,176	0,854
-------------	-----	-------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

#### 4.6. Konstatninger ved inspektionerne vedr. punkter på tjeklisten

Tillæg F til Kommissionens arbejdsdokument indeholder resultaterne for hvert af de inspicerede inspektionspunkter (III). Følgende angives: antal gange et inspektionspunkt blev kontrolleret, antallet af konstatninger og forholdstallet F/III.

#### 4.7. Top 3 over mere betydelige og alvorlige konstatninger vedr. tjeklistens punkter

Tjeklisten til inspektion består af fire hoveddele. Del A omhandler punkter, som inspicerer i luftfartøjets cockpit. Tjeklistens del B omhandler punkter, der skal kontrolleres i (passager) kabinen, hovedsagelig sikkerhedsudstyr. Del C vedrører luftfartøjets generelle tekniske tilstand, som verificeres med et "walk around check". Tjeklistens punkter i del D omhandler luftfartøjets lastrum og den transporterede fragt.

Eventuelle generelle konstatninger, der ikke hører under del A, B, C eller D, kan indgives i tjeklistens del E (generelt).

I vurderingen af konstatninger ved en SAFA-inspektion tillægges konstatninger i kategori 2 (mere betydelige) og kategori 3 (alvorlige) den største betydning med hensyn til behovet for udbedring. Top 3 over konstatninger i kategori 2 og 3 for hver del af tjeklisten i forhold til antallet af inspektioner findes i tabellerne under tillæg D og E til Kommissionens arbejdsdokument.

### 5. FORANSTALTNINGER SOM OPFØLGNING PÅ RAMPEINSPEKTIONER

Alt efter konstatningernes kategori, antal og art kan der træffes forskellige foranstaltninger.

Hvis konstatningerne indebærer, at sikkerheden for luftfartøjet og personer, som befinder sig heri, er bragt i fare, stilles der krav om korrigerende handlinger. Luftfartøjets kaptajn vil normalt blive anmodet om at afhjælpe alvorlige mangler, som han er blevet gjort opmærksom på. I sjældne tilfælde, hvor inspektørerne har grund til at antage, at luftfartøjets kaptajn ikke har til hensigt at træffe de nødvendige foranstaltninger med hensyn til de mangler, som han er blevet gjort opmærksom på, udsteder de et formelt startforbud for luftfartøjet. Inspektionsstatens formelle udstedelse af et startforbud er ensbetydende med, at luftfartøjet ikke kan genoptage flyvningen, før der er foretaget passende korrigerende handlinger.

En anden type foranstaltning kaldes "korrigerende handlinger før udstedelse af flyvetilladelse – corrective actions before flight authorised". Inden luftfartøjet tillades at genoptage flyvningen, er korrigerende handlinger påkrævet for at udbedre de påpegede mangler.

I andre tilfælde kan luftfartøjet fortsætte flyvningen med driftsmæssige begrænsninger. Et eksempel på en sådan begrænsning kunne være tilfælde, hvor der er konstateret en mangel angående passagerers sæder. Luftfartøjet kan operere på den betingelse, at de mangelbehæftede sæder ikke benyttes af passagerer.

Det er normal praksis, at kaptajnen på det luftfartøj, som netop er inspiceret, orienteres om konstatningerne. Desuden meddeles konstatninger i kategori 2 og kategori 3 til den

kompetente luftfartsmyndighed og operatørens hjemsted sammen med en anmodning om at træffe egnede foranstaltninger for at undgå en gentagelse.

For bedst muligt at opfylde EU-SAFA-programmets målsætninger er det bydende nødvendigt med et nært samarbejde mellem de civile luftfartsmyndigheder i alle de stater, hvis operatører og luftfartøjer er underkastet SAFA-inspektioner. Som en del af deres ansvar for sikkerhedstilsynet med deres nationale operatører i henhold til de relevante internationale sikkerhedsstandarder anmodes disse civile luftfartsmyndigheder om at sikre en korrekt gennemførelse af de korrigerende handlinger, så de rapporterede SAFA-konstateringer afhjælpes.

I nogle tilfælde, når konstateringerne vedrørende et luftfartøj anses for væsentlige, kan de enkelte stater, der deltager i SAFA, beslutte at tilbagekalde dette luftfartøjs indflyvnings-tilladelse. Dette indebærer, at dette specifikke luftfartøj ikke længere har tilladelse til at lande i denne stats lufthavne eller flyve i statens luftrum. Et sådant forbud kan ophæves, når luftfartøjets operatør beviser, at problemerne er løst på korrekt vis. Følgerne af sådanne tilbagekaldelser af tilladelser til at flyve i en stat kan derfor være og er normalt af midlertidig karakter.

Hvad angår sådanne forbud og den efterfølgende ophævelse, skal de stater, der både deltager i SAFA og tilhører Den Europæiske Union, handle i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 2111/2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet.

	<b>Antal inspektioner</b>	<b>11 349</b>
	<b>Antal konstateringer</b>	<b>9 688</b>
<b>TRUFNE FORANSTALTNINGER</b>	<b>Information af myndigheden &amp; operatøren</b>	<b>3 328</b>
	<b>Begrænsning af luftfartsoperationer</b>	<b>95</b>
	<b>Korrigerende handlinger før tilladelse til at flyve</b>	<b>1 358</b>
	<b>Udstedelse af startforbud for et luftfartøj</b>	<b>10</b>
	<b>Umiddelbart driftsforbud</b>	<b>1*</b>

\* omfatter ikke forbud/driftsmæssige begrænsninger, som EU har pålagt i medfør af forordning (EF) nr. 2111/2005.

I henhold til kravene i Kommissionens direktiv 2008/49/EF sender de stater, som deltager i SAFA, en månedlig rapport til EASA om status over de opfølgingsforanstaltninger, som de har truffet. Disse oplysninger indikerer, om operatørerne formår og er indstillet på at afhjælpe de konstateringer, som påpeges i forbindelse med SAFA-inspektioner.

## **6. KONKLUSION**

Et rekordstort antal inspektioner blev udført i 2009, og sammenlignet med tidligere år dækkede de et stort antal operatører. Derfor er programmet blevet et endnu bedre redskab til at udpege potentielle negative udviklingstendenser mht. sikkerheden verden over, samtidig med at der i real tid bidrages til, at de inspicerede luftfartøjer opererer på sikker vis.

I 2009 blev der gjort en indsats for at forbedre EU-SAFA-programmet bl.a. ved at udstede vejledninger, udføre kvalitetskontrolanalyser af SAFA-rapporter eller iværksætte et standardiseringsprogram, hvis endelige mål går ud på at sikre, at alle SAFA-inspektioner udføres på en standardiseret måde i alle lande.