



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.3.2012  
COM(2012) 91 final

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

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2012) 38 final}

# 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. Helt tilbage fra SAFA-programmets begyndelse i 1996 under ledelse af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) har det i stigende grad vist sig at være spydspids i bestræbelserne på at forbedre luftfartssikkerheden i Europa og internationalt.

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 truffet af ECAC-medlemsstaternes generaldirektører blev SAFA-programmet underlagt Fællesskabets kompetence fra den 1. januar 2007, hvor ansvaret for forvaltningen og den videre udvikling af programmet påhviler Europa-Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 768/2006<sup>3</sup>.

Den fortsatte deltagelse af de 15 ECAC-stater, 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

---

<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 (foreligger ikke på dansk).

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

der i alt 42 deltagende stater i EU-SAFA-programmet (*se tillæg A i det tilhørende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene*)<sup>4</sup>.

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

Den offentlige tillid til, at lufttransport er sikker, afhænger 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.

Dette er den femte årlige rapport, der dækker perioden 1. januar til 31. december 2010.

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

I stater, der deltager i SAFA, kan luftfartøjer (tredjelandsluftfartøjer for EU-stater eller udenlandske luftfartøjer for ECAC-stater uden for EU) underkastes rampeinspektioner - først og fremmest i forbindelse med luftfartøjets dokumenter og håndbøger, flyvebesætningscertifikater, luftfartøjets umiddelbart synlige tilstand og 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 (besætningens 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 opnås 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 funktionsmåde kan sammenfattes på følgende måde:

- det anvendes af alle 42 stater, som deltager i SAFA
- det sikrer en bred formidling af SAFA-rampeinspektionsresultater via en central database
- der benyttes en bottom up-tilgang programmet er bygget op omkring rampeinspektioner af luftfartøjer
- det målretter primært opmærksomheden på tredjelands 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, som er at kontrollere overholdelsen af internationale sikkerhedsregler (ICAO).

---

<sup>4</sup> SWD(2012) 38.

#### **1.4. EU-SAFA-programmets betydelige bidrag til luftfartssikkerheden**

Erfaringerne fra SAFA-inspektionerne viser, at disse giver et generelt indtryk af udenlandske operatørers 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") vedrørende 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.
- 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 der foretages nye operationer.

Efter at forordning (EF) nr. 2111/2005<sup>5</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 den sikkerhedsrelaterede fællesskabsliste.

#### **1.5. Programmets fremskridt i 2010**

I samarbejde med EASA overvåger Kommissionen løbende det nuværende SAFA-programs funktionsmåde med henblik på at afdække yderligere forbedringsmuligheder navnlig i) hvad angår den måde, hvorpå inspektionerne gennemføres, ii) hvad angår den måde, hvorpå oplysninger i forbindelse med inspektioner efterfølgende indsamles og analyseres, og iii) med henblik på at inddrage tredjelande i SAFA-systemet og derved bidrage til at styrke den civile luftfarts sikkerhed i hele Europa.

Som en nyskabelse blev der i løbet af 2010 opnået enighed om (fra og med 2011) at indføre et pointsystem for inspektionerne, hvor hver SAFA-medlemsstat frivilligt skal nå et antal point. Disse point for de nationale inspektioner beregnes under hensyn til den internationale trafiks forskelligartethed og omfang. Inspektionerne vurderes også forskelligt alt efter

---

<sup>5</sup> EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15.

overensstemmelsen med forskellige kriterier, som hænger direkte sammen med styrkelsen af sikkerheden (opprioriteret inspektion, afstand fra hovedkontoret og inspektionstidspunkt).

En række initiativer, som blev truffet i 2007, videreførtes også i 2010. Det drejer sig om EASA's arbejde med databasekvalitetskontrollen af de deltagende staters rapporter. Denne EASA-analyse foretages hver fjerde måned og tager sigte på, at potentielt negative sikkerhedsbetænkeligheder og -tendenser så hurtigt som muligt identificeres, så de kan imødegås i tide, før de bliver en trussel for den internationale luftfartssikkerhed. I 2010 benyttede Kommissionen fortsat konklusionerne i disse rapporter til at udarbejde sine afgørelser om at optage luftfartsselskaber på den sikkerhedsrelaterede fællesskabsliste i forordning (EF) nr. 2111/2005.

Efter Kommissionens anmodning herom videreførte EASA i 2010 desuden sine forhandlinger med forskellige luftfartsmyndigheder verden over for at få flere til at deltage i EU's SAFA-system.

I lyset af EU's SAFA-programs kollektive karakter er det ekstremt vigtigt, at alle SAFA-inspektioner udføres på en standardiseret måde i alle stater, der deltager i SAFA. I 2010 videreførte EASA sit standardiseringsprogram i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006. Der blev bl.a. gennemført 24 audits i: Albanien, Belgien, Bosnien og Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Det Forenede Kongerige, Estland, Finland, Grækenland, Irland, Norge, Polen, Rumænien, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Tjekkiet, Tyrkiet, Ukraine, Ungarn og Østrig.

Endelig videreførte EASA i overensstemmelse med Kommissionens direktiv 2008/49/EF<sup>6</sup> gennemgangen af anden udgave af et udførligt vejledende materiale om rampeinspektionsprocedurer, der er offentliggjort i 2009.

#### **1.6. Indførelse af en risikobaseret indfaldsvinkel. Prioritering af inspektioner**

Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2007<sup>7</sup> indføres begrebet opprioritering af SAFA-inspektion ud fra et paneuropæisk perspektiv. De deltagende stater pålægges at opprioritere en del af deres rampeinspektioner af visse operatører. Opprioriteringslisten udfyldes af Kommissionen ud fra de oplysninger, som forelægges af EASA efter analysen af SAFA-databasen, som fremkommer på møderne i Udvalget for Luftfartssikkerhed, eller som modtages fra medlemsstaterne.

Desuden gennemføres opprioriterede inspektioner for operatører, som er opført i bilag B til fællesskabslisten 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 på det pågældende tidspunkt er opført på fællesskabslisten.

Opprioriteringslisten ajourføres løbende, og SAFA-databasen, som EASA har ansvaret for, giver alle deltagende stater mulighed for at se hele opprioriteringsprocessen i et paneuropæisk perspektiv. Den Europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed (EUROCONTROL) støtter dette prioriteringskoncept yderligere i kraft af sit europæiske ATM-system, der leverer

---

<sup>6</sup> EUT L 109 af 19.4.2008, s. 17.

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

tidstro oplysninger til deltagende stater om opprioriterede operatørers planlægning af flyvninger.

I 2010 blev 2 215 (18,9 %) ud af i alt 11 703 SAFA-inspektioner udført på operatører, der var medtaget på opprioriteringslisten.

## **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.

Databasens data betragtes som fortrolige. Adgang til databasen gives kun til de deltagende staters nationale luftfartsmyndigheder via en sikret internetforbindelse.

En ny funktion er gennemført i 2010, og den giver tredjelandes luftfartsmyndigheder mulighed for at få online adgang til EASA's SAFA-database; dog kun til rapporter om operatører med licens fra det pågældende land. Ved udgangen af 2010 benyttede 10 tredjelandes luftfartsmyndigheder denne funktion. Desuden gives Europa-Kommissionen og ICAO læseadgang.

## **3. INSPEKTIONSOMRÅDER**

Ifølge SAFA-direktivet skal medlemsstaterne inspicere luftfartøjer, der mistænkes for ikke at være i overensstemmelse med de internationale sikkerhedsstandarder (baseret på f.eks. EASA's jævnlige analyser af databasen). Derudover kan der anvendes spottjekprocedurer til udførelse af SAFA-rampeinspektioner. Det kan efterfølgende besluttes at målrette inspektionen efter nærmere bestemte kriterier som anført nedenfor. Sådanne beslutninger bygger på Europa-Kommissionens henstillinger eller nationale politikker og prioriteter.

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 ledsagende arbejdsdokument<sup>8</sup> opsummeres de inspicerede hjemstater, luftfartøjstyper og operatører i 2010.

---

<sup>8</sup> SWD(2012) 38.

Programmets gnidningsløse afvikling fremgår også af tabel 1, der samler oplysningerne i tillæggene og giver en oversigt over aktiviteterne i 2010.

**Tabel 1: SAFA-programmets fremskridt i 2010**

<b>Antal udførte inspektioner</b>	11 703
<b>Antal inspicerede luftfartøjer</b>	6 200 luftfartøjer er registreret
<b>Inspicerede operatører</b>	mere end 1 076
<b>Inspicerede hjemstater</b>	130 stater og territorier
<b>Inspicerede luftfartøjstyper</b>	219 forskellige luftfartøjstyper og varianter

SAFA-direktivet giver hjemmel til at gennemføre rampeinspektioner på tredjelands luftfartøjer, og anerkender også medlemsstaternes ret til at inspicere luftfartøjer, som opereres af operatører, der er certificeret i en anden medlemsstat. I 2011 blev lidt over halvdelen af det samlede antal SAFA-inspektioner udført på EU-operatører. Det må dog bemærkes, at EU-operatører foretager ca. fire gange så mange landinger (i andre europæiske stater), som tredjelandsoperatører foretager i europæiske stater.

**Tabel 2: Inspektioner af EU- og tredjelandsoperatører**

	<b>Inspektioner af EU-operatører</b>	<b>Inspektioner af tredjelandsoperatører</b>
<b>2010</b>	5 990	5 713
<b>Procent</b>	51,2 %	48,8 %

Af 11 703 inspektioner blev 9 798 (83,4 %) udført af EU-medlemsstater (se tillæg A). 48,8 % (5 713) blev udført på operatører med licens fra tredjelande, og de resterende 51,2 % (5 990) blev udført på EU-operatører. Disse tal viser bl.a. EU-SAFA-programmets brede dækning og den ikke-diskriminerende anvendelse på operatører i og uden for EU.

## **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 luftfartøjet opfylder de internationale bestemmelser (ICAO's standarder). Disse inspektioner kan afsløre en række konstatninger (også kaldet "afvigelser fra ICAO's standarder"). I tabel 3 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 luftfartøjets 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.

**Tabel 3: Oversigt over SAFA-konstateringer og punkter, som er inspiceret inden for rammerne af SAFA**

	Periode
	<b>1. januar 2010 – 31. december 2010</b>
<b>Inspektioner i alt (I)</b>	11 703
<b>Inspicerede punkter i alt (II)</b>	437 519
<b>Konstateringer i alt (F)</b>	11 019
<b>Gennemsnitligt antal inspicerede punkter under en inspektion</b>	37,39
<b>Konstateringer/Inspektioner (F/I)</b>	0,942
<b>Konstateringer/Inspicerede punkter (F/II)</b>	0,0252

#### 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 en konstatering af mindre betydning; ”Kategori 2” er en mere betydelig konstatering, og ”Kategori 3” er en konstatering, som har alvorlig indflydelse på sikkerheden. 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 sammenfattes i nedenstående tabel:

**Tabel 4: SAFA-konstateringer opdelt på kategori**

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
2010	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31 %	42,8%	26,1%	100,00 %				

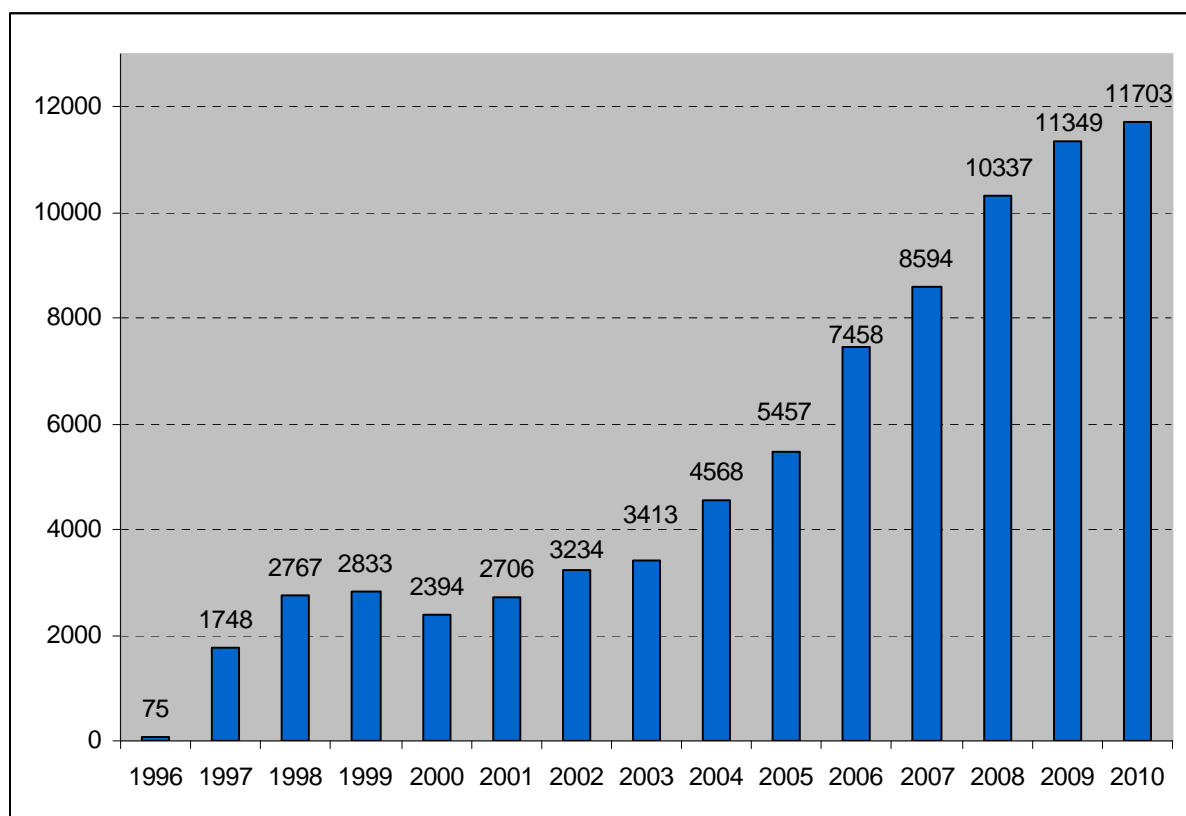
#### 4.3. Historisk overblik

En historisk oversigt over udviklingen siden 1996 med hensyn til de ovennævnte tal kan være nyttig.

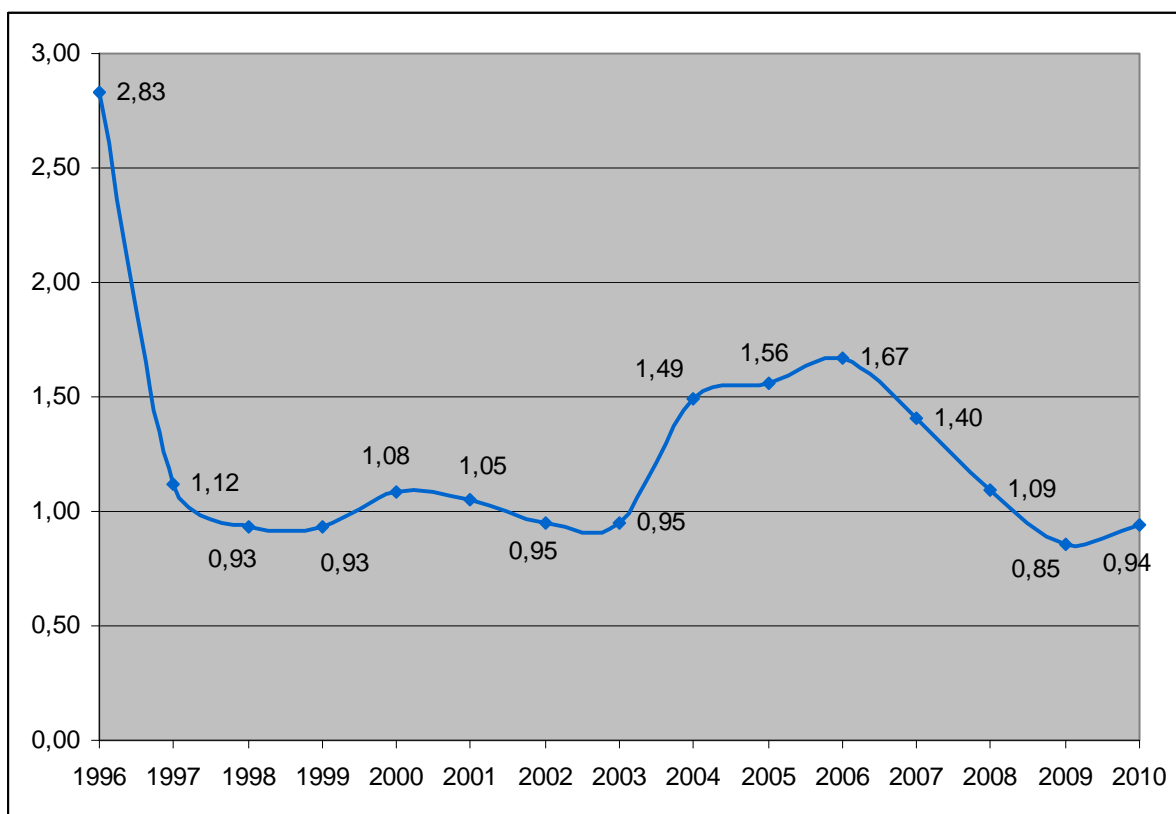
**Tabel 5: Oversigt over udviklingen af SAFA-konstateringer**

	År															I alt 1996- 2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
<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	11 703	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	437 519	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	11 019	79 942
<b>Konstateringer/Inspektioner (F/I)</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	0,942	1,194
<b>Konstateringer/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	0,025	0,036

**Tabel 6: Antal årlige SAFA-inspektioner siden 1996**



**Tabel 7: Gennemsnitligt antal konstateringer pr. inspektion (1996-2010)**



Som det fremgår af tabel 7, er antallet af konstateringer pr. inspektion efter at være faldet i tre på hinanden følgende år steget med 13 % i 2010. Denne stigning er tilsyneladende en direkte følge af de retsinstrumenter, som blev vedtaget i 2008 (Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008 med hensyn til opprioriteringen af rampeinspektioner og Kommissionens direktiv 2008/49/EF, hvorved der er indført mere detaljerede procedurmæssige elementer), EASA's offentliggørelse af et meget udførligt vejledende materiale og medlemsstaternes anvendelse heraf, samt EASA's lancering af et SAFA-standardiseringsprogram. Alle disse foranstaltninger har bidraget til, at udførelsen af inspektionerne højnes i de 42 deltagende SAFA-stater.

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

Af tabel 8, 9 og 10 nedenfor fremgår det, at selv om det gennemsnitlige antal konstateringer (pr. inspektion) steg i 2010, er tendensen over en femårsperiode faldende for alle geografiske regioner.

Ud fra disse tabeller kan det slutes, at:

- operatører fra stater i EU, ECAC og Oceanien har færre konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet
- skønt gennemsnittet for afrikanske operatører i 2009 udviste den største forbedring, vendte denne tendens i 2010, hvor tallene viser, at den største gennemsnitlige stigning er sket for de afrikanske operatører.

**Tabel 8: Konstateringer ved inspektioner opdelt på regioner**

Område	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 <sup>9</sup>	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,20	0,75
EUROPA (ECAC) <sup>10</sup>	44	662	7776	1865	2675	1603	6143	0,24	0,34	0,21	0,79
Den Russiske Føderation,	6	88	1002	474	484	233	1191	0,47	0,48	0,23	1,19

<sup>9</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>10</sup> Europa (ECAC) - Albanien, Armenien, Aserbajdsjan, Belgien, Bosnien og 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.

Belarus og Centralasien <sup>11</sup>											
Nordamerika <sup>12</sup>	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
Latinamerika & Caribien <sup>13</sup>	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Mellemøsten og Nordafrika <sup>14</sup>	17	101	1422	543	824	497	1864	0,38	0,58	0,35	1,31
Afrika <sup>15</sup>	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44
Asien <sup>16</sup>	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Oceanien <sup>17</sup>	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Gennemsnit/alle stater								0,29	0,40	0,25	0,94

<sup>11</sup> Den Russiske Føderation, Belarus og Centralasien (SNG) - Belarus, Kasakhstan, Kirgisistan, Den Russiske Føderation, Tadsjikistan, Turkmenistan og Usbekistan.

<sup>12</sup> Nordamerika (NA) - Bermuda, Canada og USA.

<sup>13</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.

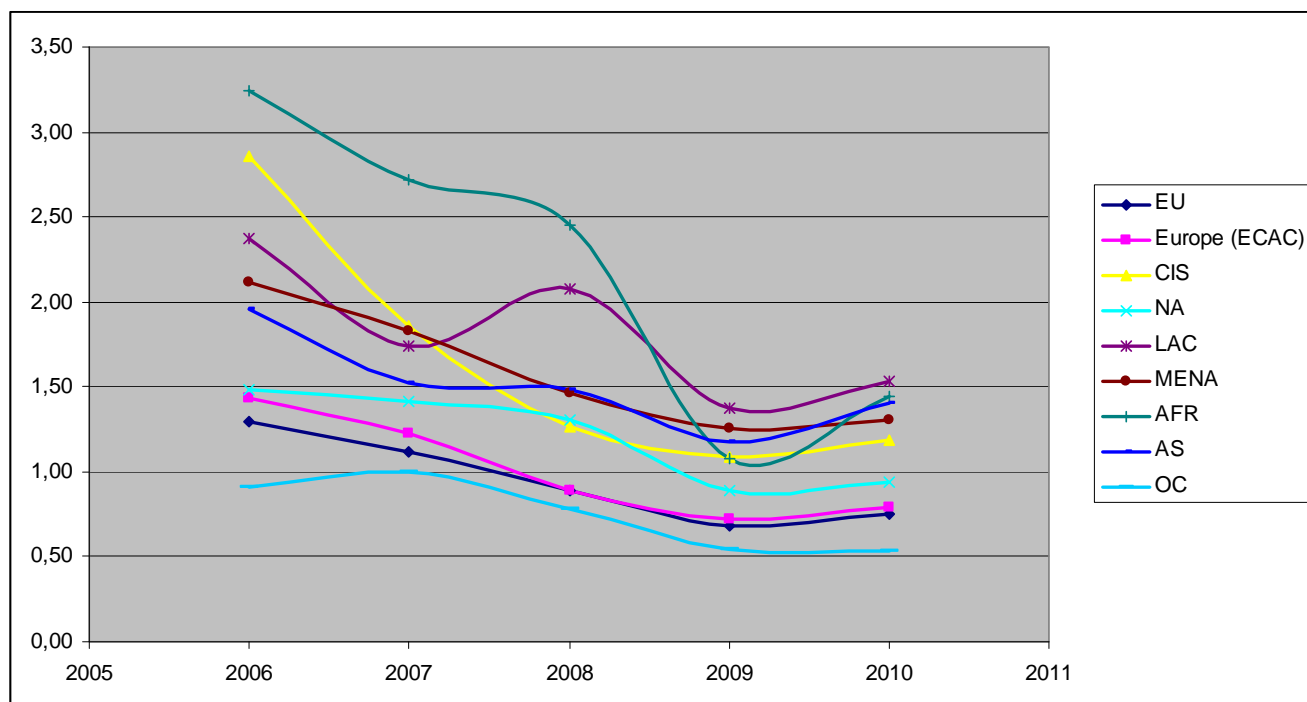
<sup>14</sup> Mellemøsten og Nordafrika (MENA) - Algeriet, Bahrain, Egypten, De Forenede Arabiske Emirater, Iran, Irak, Israel, Jordan, Kuwait, Libanon, Libyen, Marokko, Oman, Qatar, Saudi-Arabien, Sudan, Syrien, Tunesien og Yemen.

<sup>15</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, Mauretania, Mauritius, Mozambique, Namibia, Niger, Nigeria, Rwanda, São Tomé og Príncipe, Senegal, Seychellerne, Sierra Leone, Somalia, Sydafrika, Swaziland, Tchad, Togo, Tanzania, Uganda, Zambia, Zimbabwe og Ækvatorialguinea.

<sup>16</sup> Asien (AS) - Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Cambodja, Hong Kong (Det Særlige Administrative Område), Indien, Indonesien, Japan, Kina, Laos, Malaysia, Maldiverne, Mongoliet, Myanmar, Nepal, Nordkorea, Pakistan, Filippinerne, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Taiwan, Thailand, Timor-Leste og Vietnam.

<sup>17</sup> Oceanien (OC) - Australien, Fiji, Kiribati, Marshalløerne, Mikronesien, Nauru, New Zealand, Palau, Papua New Guinea, Samoa, Salomonøerne, Tonga, Tuvalu og Vanuatu.

**Tabel 9: Udviklingen med hensyn til konstateringer ved inspektioner opdelt på regioner**



Ved sammenligning af EU-operatørers SAFA-resultater med tredjelandsoveratørers bemærkes det, at det samlede gennemsnitlige F/I er betydeligt lavere (35 %). Tabel 10 viser disse resultater i mere detaljeret form.

**Tabel 10: Sammenligning af EU, ECAC og resten af verden**

Område	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	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,2	0,75
Resten af EUROPA (ECAC-stater uden for EU)	17	141	1786	569	691	410	1670	0,32	0,39	0,23	0,94

#### 4.5. Fordeling på ICAO-regioner

Tabellerne i punkt 4.4 indeholder resultaterne af SAFA-inspektioner i 2010 på grundlag af en alment accepteret opdeling i geografiske regioner, men i dette afsnit angives de samme data for inspektionerne i 2010 opdelt på regioner ifølge ICAO's definition, hvor grupperingen adskiller sig fra den ovennævnte og derfor giver andre resultater. Disse forskelle påvirker ikke de konklusioner, der drages i denne rapport. Ud fra tabel 11 og 12 kan det således bemærkes, at:

- operatører fra stater tilhørende regionerne EUR<sup>18</sup> og ESAF<sup>19</sup> har færre konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet
- operatører fra stater tilhørende regionerne MID<sup>20</sup>, SAM<sup>21</sup>, WACAF<sup>22</sup>, NACC<sup>23</sup> og APAC<sup>24</sup> har flere konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet.
- Forholdstallet Konstateringer/Inspektioner er stigende for næsten alle regioner. Regionen SAM er eneste undtagelse, men forholdstallet for denne region er dog stadig højere end gennemsnittet. Regionen WACAF har fortsat langt det højeste gennemsnit.

---

<sup>18</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>19</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>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> SAM - ICAO-regionen i Sydamerika:

Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, Venezuela.

<sup>22</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, Mauretanien, Niger, Nigeria, São Tomé og Príncipe, Senegal, Sierra Leone, Tchad, Togo og Ækvatorialguinea.

<sup>23</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, USA.

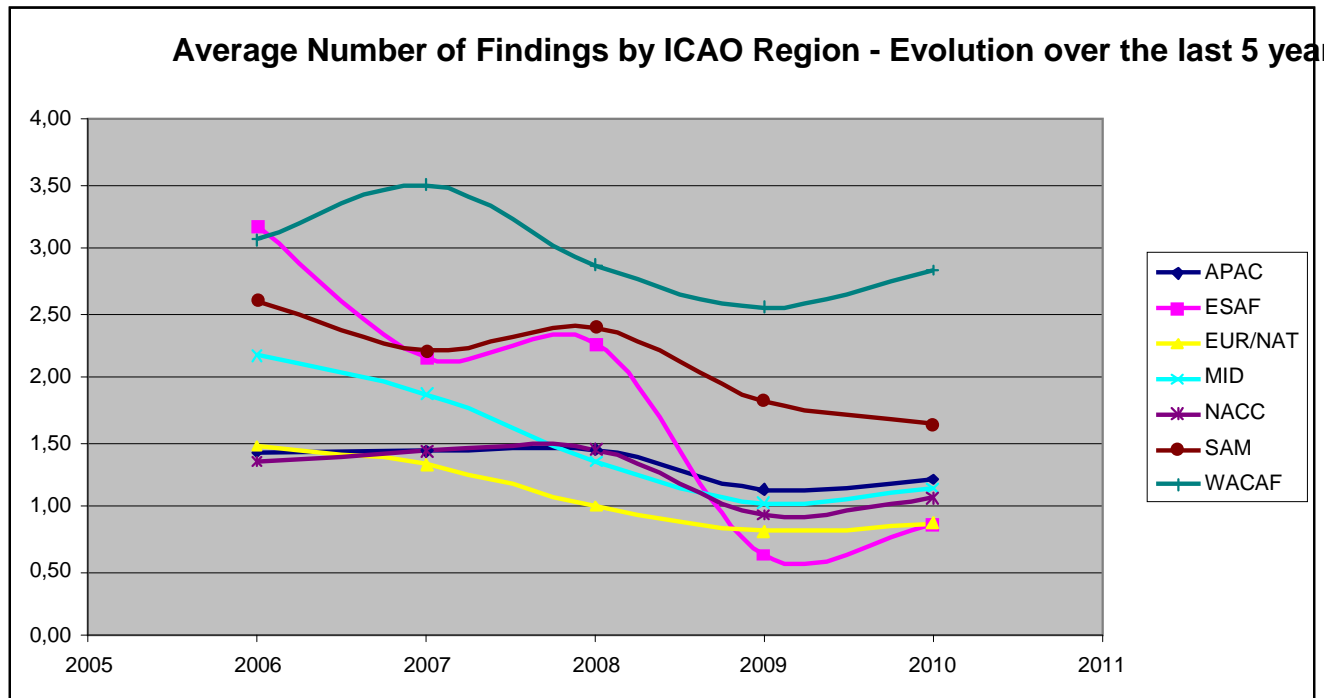
<sup>24</sup> APAC - ICAO-regionen i Asien og Stillehavsområdet:

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, Maldiveerne, 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.

**Tabel 11: Konstatninger ved inspektioner opdelt på regioner (ICAO-regioner)**

Område	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
APAC	18	51	364	154	178	107	439	0,42	0,49	0,29	1,21
ESAF	10	24	219	33	79	75	187	0,15	0,36	0,34	0,85
EUR	57	769	9218	2568	3491	2018	8077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1103	342	567	354	1263	0,31	0,51	0,32	1,15
NACC	10	109	637	238	224	215	677	0,37	0,35	0,34	1,06
SAM	10	15	70	38	44	33	115	0,54	0,63	0,47	1,64
WACAF	9	14	92	51	136	74	261	0,55	1,48	0,80	2,84
All States	130	1076	11703	3424	4719	2876	11019	0,29	0,40	0,25	0,94

**Tabel 12: Gennemsnitligt antal konstatninger opdelt på ICAO-region – udviklingen i de seneste 5 år**



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

Tillæg F til Kommissionens ledsagende arbejdsdokument<sup>25</sup> indeholder resultaterne for hvert af de inspicerede inspektionspunkter (III). Heri angives antal gange et inspektionspunkt blev kontrolleret, antallet af konstatninger og forholdstallet F/III.

De fleste konstatninger vedrører luftfartøjets generelle tilstand (C01), konstatning og udbedring af fejl (A23), flyvebesætningscertifikater (A20) og cockpittets generelle tilstand (A01).

#### **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 inspiceres 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 ledsagende arbejdsdokument<sup>26</sup>.

### **5. FORANSTALTNINGER SOM OPFØLGNING PÅ RAMPEINSPEKTIONER**

Alt efter konstatningernes kategori, antal og art kan de nationale kompetente myndigheder træffe 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.

En anden type foranstaltning kaldes "korrigerende handlinger, før der gives 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.

---

<sup>25</sup> SWD(2012) 38.

<sup>26</sup> SWD(2012) 38.

Det er normal praksis, at kaptajnen på det luftfartøj, som netop er inspiceret, orienteres om konstateringerne. Desuden meddeles konstateringer 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. Disse civile luftfartsmyndigheder anmodes derfor 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 indflyvningstilladelse. 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 EU, 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>11 703</b>
	<b>Antal konstateringer</b>	<b>11 019</b>
<b>TRUFNE FORANSTALTNINGER</b>	<b>Information af myndigheden &amp; operatøren</b>	<b>4 108</b>
	<b>Begrænsning af luftfartsoperationer</b>	<b>120</b>
	<b>Korrigerende handlinger, før der gives flyvetilladelse</b>	<b>1 922</b>
	<b>Udstedelse af startforbud for et luftfartøj</b>	<b>12</b>
	<b>Umiddelbart driftsforbud</b>	<b>0*</b>

\* omfatter ikke forbud/driftsmæssige begrænsninger, som EF 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. KONKLUSIONER

Et rekordstort antal inspektioner blev udført i 2010, og sammenlignet med tidligere år dækkede de et stort antal operatører og inspektionspunkter. Denne stigning er tilsyneladende en direkte følge af de retsinstrumenter, som blev vedtaget i 2008. Desuden viser tallene i denne rapport EU-SAFA-programmets brede dækning og den ikke-diskriminerende anvendelse på operatører i og uden for EU. Som følge af disse forbedringer 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 2010 blev der gjort en indsats for at forbedre EU-SAFA-programmet bl.a. i henseende til inspektionernes effektivitet (der er indført en mindstekvote af inspektioner, som de stater, der deltager i SAFA, skal udføre frivilligt) og færdiggørelsen af et standardiseringsprogram.

I 2010 benyttede Kommissionen fortsat resultaterne af EASA's jævnlige analyser af de rapporter, hvori der påpeges alvorlige sikkerhedsmangler eller gentagen manglende udbedring fra luftfartsselskabets side af mangler, der er afdækket i forbindelse med SAFA-programmets rampeinspektioner, til at opstille fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet, jf. forordning (EF) nr. 2111/2005.