



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.11.2009  
KOM(2009)627 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**DET EUROPÆISKE FÆLLESSKABS SAFA-PROGRAM**

**[SEK(2009) 1576 endelig]**

**DA**

**DA**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

## DET EUROPÆISKE FÆLLESSKABS SAFA-PROGRAM

(EØS-relevant tekst)

### Hvorfor udarbejdes denne rapport?

Ifølge artikel 6, stk. 2, i direktiv 2004/36/EF gælder følgende:

*”Kommissionen offentliggør hvert år en sammenfattende informationsrapport, som er tilgængelig for offentligheden og erhvervslivets aktører, med en analyse af alle oplysninger, der modtages i henhold til artikel 5. Analysen skal være enkel og letforståelig, og den skal i givet fald angive, hvorvidt der er en øget sikkerhedsrisiko for flypassagerer. I denne analyse skal oplysningernes kilde være anonymiseret.”*

Dette er den tredje årlige rapport, der dækker perioden 1. januar til 31. december 2008.

## 1. EU-SAFA-PROGRAMMET

### 1.1. EU-SAFA-programmets oprindelse

SAFA-programmet blev oprindeligt iværksat af Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) i 1996. SAFA-programmet byggede ikke på et europæisk bindende retsgrundlag, men på en forpligtelse, som generaldirektørerne for de deltagende ECAC-medlemsstater påtog sig. Inspektionerne af ”udenlandske” luftfartøjer omfattede de luftfartøjer, der ikke benyttes af eller flyves under tilsyn af en kompetent myndighed i den stat, hvor inspektionen finder sted.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF om sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne (det såkaldte ”SAFA-direktiv”), blev offentliggjort den 30. april 2004, og herved pålægges det EU-medlemsstaterne at udføre rampeinspektioner af tredjelands 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, skønt direktivet ikke på nogen måde forbyder EU-medlemsstater at inspicere luftfartøjer fra andre EU-medlemsstater. EU-medlemsstaterne fik to år til at gennemføre direktivet i national lovgivning.

Efter 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. Det har ansvaret for den daglige forvaltning af EU-SAFA-programmet på vegne af Kommissionen i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 768/2006.

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*).

## **1.2. 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 i forbindelse med luftfartøjets dokumenter og manualer, flyvebesætningscertifikater, luftfartøjets umiddelbart synlige tilstand og kontrol af, at obligatorisk sikkerhedsudstyr i kabinen forefindes og er i god stand. Referencerne 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 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 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 er at kontrollere opfyldelsen af ICAO's standarder, som er alment gyldige for alle inspektioner af luftfartøjer på internationalt niveau.

## **1.3. Integrationen af EU-SAFA-programmet i den overordnede luftfartssikkerhedskæde**

Erfaringerne fra de seneste års SAFA-inspektioner 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, fuld luftdygtighedsstatus mv.), 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 SAFA-programmet, er nyttige på to måder:

- 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. Tilsvarende kan negative udviklingstendenser også påpeges for specifikke luftfartøjstyper
- SAFA-inspektionerne kan mere direkte 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 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet er trådt i kraft, har resultaterne af SAFA-inspektionerne endvidere fået større betydning som et af de kriterier, Kommissionen inddrager i sine beslutninger 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.

#### **1.4. Udviklingen af programmet i 2008**

Den 16. april 2008 vedtog Kommissionen to vigtige retsakter, som tog sigte på en yderligere styrkelse af EU-SAFA-programmet:

- Kommissionens direktiv 2008/49/EF, som indeholder hovedelementerne i SAFA-proceduremanualen og sørger for harmoniserede bestemmelser for udførelsen af SAFA-inspektionerne, herunder opfølgingsforanstaltninger, obligatorisk rapporteringsfrist (15 arbejdsdage) og en obligatorisk meddelelse af inspektionsresultaterne til de inspicerede operatører via udstedelsen af et inspektionsbevis efter et fælles format. Herudover indføres der med ovennævnte direktiv en række fælles kriterier for SAFA-inspektørernes kvalifikationer. EASA fik til opgave at støtte de deltagende stater ved at udarbejde udførligt vejledende materiale i tråd med de hovedelementer, der er fastlagt i direktivet.
- Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008, som indfører en struktureret, paneuropæisk indfaldsvinkel til opprioriteringen af SAFA-rampeinspektioner af potentielt usikre emner, tager sigte på at fremme en bedre udnyttelse af de inspektionsressourcer, der er til rådighed.

EASA har, sådan som det fik til opgave i Kommissionens direktiv 2008/49/EF, udarbejdet og offentliggjort udførligt vejledende materiale om SAFA-rampeinspektørernes kvalifikationer, hvor der opstilles fælles standarder for de deltagende stater. I kvalifikationskriterierne fokuseres der på inspektørernes kvalifikationer, uddannelse (herunder efteruddannelse) og erfaring. Inspektørernes uddannelse skal omfatte det pensum, som EASA har fastlagt, og uafhængige uddannelsesudbydere skal have kvalifikationer, der følger en række specifikke fælles kriterier.

En række initiativer, der startede i 2007, er fortsat i 2008 og er blevet regulære standardaktiviteter under EU-SAFA-programmet, f.eks. kvalitetskontrollen af de rapporter, som de deltagende stater indfører i SAFA-databasen, og databaseanalysen. Denne analyse bliver foretaget hver fjerde måned og tager sigte på, at man så hurtigt som muligt identificerer potentielt negative sikkerhedsbekymringer og -tendenser, 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.

I oktober 2008 blev der foretaget en større opgradering af SAFA-databasen, som muliggjorde en bedre rapportering, støtte til overvågningen af opprioriteringsprocessen (som blev indført med Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008) og forbedrede arbejdsgange. Med opgraderingen implementerede man ikke bare de ændringer, der var taget højde for i Kommissionens direktiv 2008/49/EF, nemlig obligatorisk rapportering af aktionstype 3, men indførte også et vigtigt nyt element, der havde til formål at forbedre konstateringernes konsekvens ved hjælp af en række allerede beskrevne konstateringer, som EASA fastlægger og viderefører.

SAFA-databasen blev også fastslået som et fuldt ud fungerende uddannelsesmiljø, der giver brugerne mulighed for praktisk uddannelse.

### **1.5. Indførelse af en risikobaseret indfaldsvinkel**

Kommissionens nyligt vedtagne forordning (EF) nr. 351/2008 (som trådte i kraft i april 2008) indfører 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 individuelle operatører eller alle de operatører, der er certificeret i en bestemt stat). Opprioriteringslisten udfyldes af Europa-Kommissionen og opdateres 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.

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.

Den første opprioriteringsliste blev udstedt den 20. april 2008 og blev efterfølgende gennemgået to gange det pågældende år. I 2008 blev 1 481 ud af i alt 10 337 SAFA-inspektioner foretaget af emner, der var medtaget på den udstedte opprioriteringsliste.

## **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.

Skønt EASA forvalter og vedligeholder basen, ligger ansvaret for at indføre rapporter i databasen fortsat hos de enkelte nationale luftfartsmyndigheder (NAA) i de 42 stater, som deltager i SAFA.

I 2008 udførte staterne, som deltager i SAFA, hele 10 337 inspektioner, hvor der blev afsløret ca. 11 298 konstateringer eller ”findings” (se *tillæg A*).

Data i databasen betragtes som fortrolige i den forstand, at de alene deles med de øvrige deltagende stater og ikke er tilgængelige for offentligheden. Adgang til databasen gives kun til de deltagende staters nationale luftfartsmyndigheder via en sikret internetforbindelse.

## **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 tredjelands operatører
- (5) specifikke luftfartøjer, som identificeres ved deres individuelle registreringsmærker.

I tillæg B, C og D opsummeres de inspicerede hjemstater, luftfartøjstyper og operatører i 2008. De viser tydeligt EU-SAFA-programmets brede dækning og den ikke-diskriminerende anvendelse.

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

Skønt EU-medlemsstaternes hovedopgave i henhold til SAFA-direktivet består i at inspicere tredjelands luftfartøjer, der ankommer til EU-lufthavne, vil luftfartøjer fra operatører i EU også fortsat blive underkastet inspektioner. Resultaterne fremgår af nedenstående tabel:

<b>Inspektioner</b>	10 337 inspektioner.....
<b>Operatør</b>	.....på 1 067 forskellige operatører.....
<b>Operatørens hjemstat</b>	.....fra 131 stater.....
<b>Luftfartøjstype</b>	.....der opererer 220 forskellige (under)typer af luftfartøjer

Nedenstående tabel afspejler imidlertid det forhold, at langt størsteparten af alle flyvninger inden for EU-medlemsstaterne foretages af EU-operatører, og at de stater, der deltager i SAFA, 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>2008</b>	5 879	4 458
<b>Procentvis andel</b>	56,87 %	43,13 %

Ud af de 10 337 inspektioner, der fandt sted i 2008, blev 9 040 udført af EU-medlemsstater: 42,7 % (3 857) blev foretaget på operatører, som er certificeret i tredjelande (lande uden for EU), mens de resterende 57,3 % (5 183) blev foretaget på EU-operatører. I 2008 foretog tredjelandsoperatørerne ca. 700 000 landinger i Fællesskabets lufthavne, hvilket giver en inspektionsrate (antal inspektioner/antal landinger) på ca. 0,5 % (dvs. 5 inspektioner for hver 1 000 landinger). EU-operatørernes landinger i en anden EU-medlemsstat (end den, der er ansvarlig for tilsynet med deres sikkerhed) nåede op på over 2 900 000, hvilket giver en inspektionsrate på 0,17 % for EU-operatører.

## 4. SAFA-INSPEKTIONERNES HOVEDRESULTATER

### 4.1. Konstatninger ved inspektionerne generelt

Den kvantitative metode udgør en første indfaldsvinkel til konstatningerne, dvs. konstaterede afvigelser fra ICAO's standarder. Det samlede antal konstatninger (F) sammenlignes med det samlede antal inspektioner (I) og de inspicerede punkter (II).

I forbindelse med inspektionen benyttes en tjekliste, der omfatter i alt 54 forskellige inspektionspunkter. 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. Resultaterne fremgår af nedenstående tabel:

	<b>Periode</b>
	<b>1. januar 2008 – 31. december 2008</b>
<b>Inspektioner i alt (I)</b>	10 337
<b>Inspicerede punkter i alt (II)</b>	358 046
<b>Konstatninger i alt (F)</b>	11 298
<b>Gennemsnitligt antal inspicerede punkter under en inspektion</b>	34,64
<b>Konstatninger/Inspektioner (F/I)</b>	1,093
<b>Konstatninger/Inspicerede punkter (F/II)</b>	0,0315



## 4.2. Konstatninger ved inspektionerne og kategorier heraf

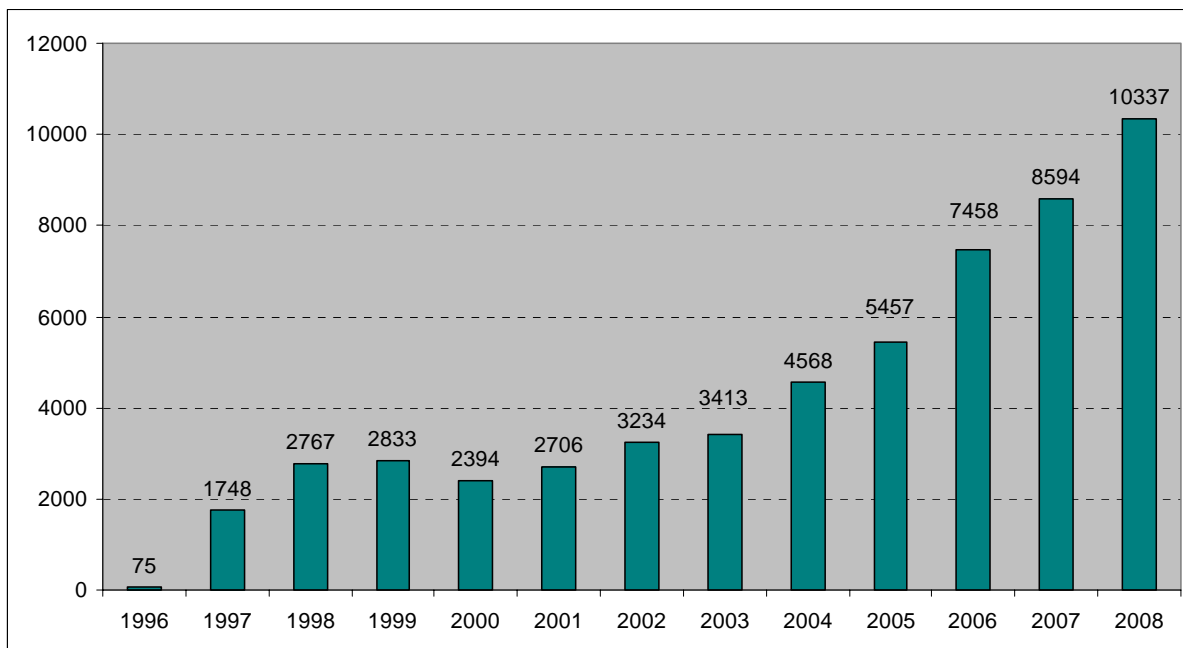
Det er ikke alene nødvendigt at se på det samlede antal konstatninger ved inspektionerne, men også på, hvor alvorlige de er. Der er til dette formål opstillet tre kategorier af konstatninger. "Kategori 1" er mindre uregelmæssigheder; "Kategori 2" er mere betydelige fejl/mangler, og "Kategori 3" er alvorlige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

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

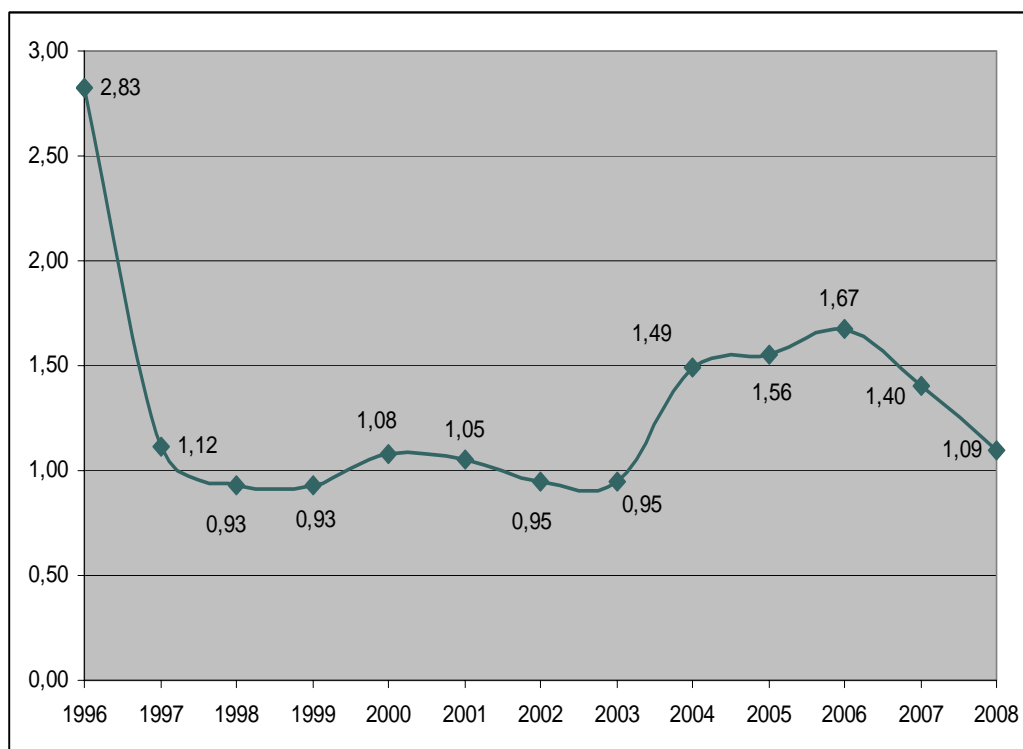
År	Antal inspektioner (I)	Antal konstatninger (F)				Forholdstal for konstatninger (Fkat./I)			
		Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (mere betydelige)	Kat. 3 (alvorlige)	I alt	F kat.1 / I	F kat.2 / I	F kat.3 / I	F i alt / I
2008	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26%	40,28%	18,46%	100,00%				

## 4.3. Historisk overblik

	År													I alt 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Inspektioner i alt (I)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Inspicerede punkter i alt (II)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Konstatninger i alt (F)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Konstatninger/Inspektioner (F/I)	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	1,264
Konstatninger/inspicerede punkter (F/II)	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	0,039



**Antal SAFA-inspektioner siden starten af programmet i 1996**



**Gennemsnitligt antal konstateringer pr. inspektion (1996-2008)**

#### 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 (27) <sup>1</sup>	27	532	5.879	2.293	2.103	849	5.245	0,390	0,358	0,144	0,892
Europa (ECAC) <sup>2</sup>	43	665	7.330	2.973	2.764	1.140	6.877	0,406	0,377	0,155	0,938
Den Russiske Føderation, Belarus & Centralasien <sup>3</sup>	7	92	905	410	489	244	1.143	0,453	0,540	0,270	1,263
Nordamerika <sup>4</sup>	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Latinamerika & Caribien <sup>5</sup>	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Mellemøsten og Nordafrika <sup>6</sup>	17	78	998	577	586	300	1.463	0,578	0,587	0,301	1,466
Afrika <sup>7</sup>	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Asien <sup>8</sup>	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Oceanien <sup>9</sup>	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Gennemsnit/alle stater								0,451	0,440	0,202	1,093

<sup>1</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>2</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, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Serbien og Montenegro, Schweiz, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet, Tyskland, Ukraine, Ungarn og Østrig.

<sup>3</sup> Den Russiske Føderation, Belarus og Centralasien (SNG) - Belarus, Kazakhstan, Kirgisistan, Den Russiske Føderation, Tadsjikistan, Turkmenistan og Usbekistan.

<sup>4</sup> Nordamerika (NA) - Bermuda, Canada og USA.

<sup>5</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>6</sup> Mellemøsten og Nordafrika (MENA) - Algeriet, Bahrain, Egypten, De Forenede Arabiske Emirater, Iran, Irak, Israel, Jordan, Kuwait, Libanon, Libyen, Marocco, Oman, Qatar, Saudi-Arabien, Sudan, Syrien, Tunesien og Yemen.

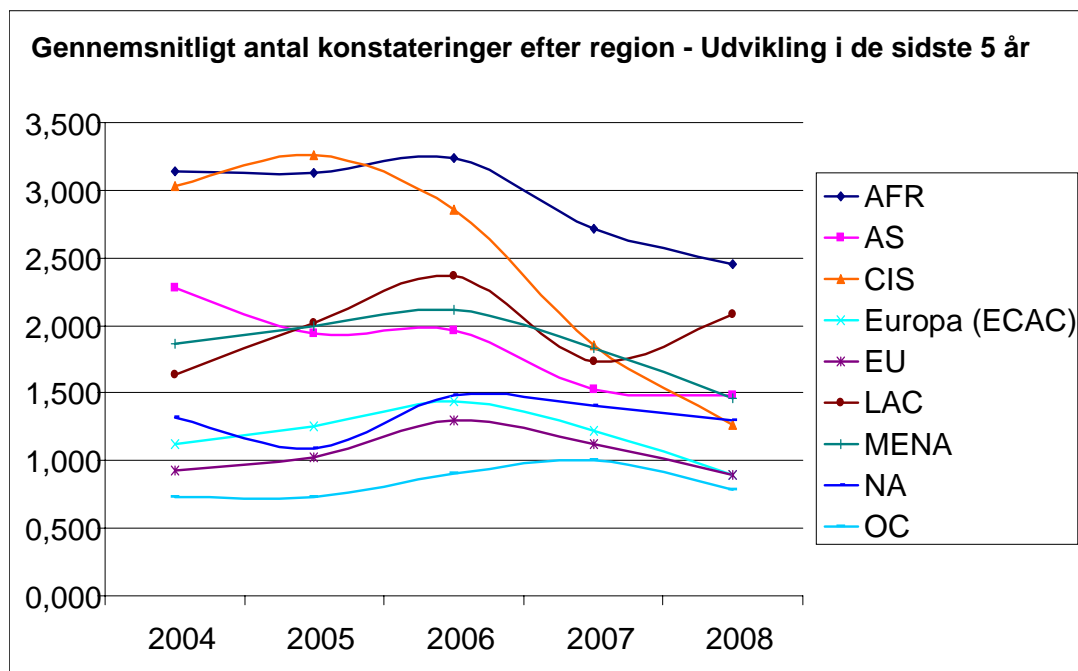
<sup>7</sup> Afrika (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Den Centralafrikanske Republik, Comorerne, Congo, Den Demokratiske Republik Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Eritrea, Etiopien, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kap Verde, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagaskar, 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>8</sup> Asien (AS) - Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Cambodia, Hong Kong (Det Særlige Administrative Område), Indien, Indonesien, Japan, Kina, Laos, Malaysia, Maldiverne, Mongoliet, Myanmar, Nepal, Nordkorea, Pakistan, Philippinerne, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Taiwan, Thailand, Timor-Leste og Vietnam.

<sup>9</sup> Oceanien (OC) - Australien, Fiji, Kiribati, Marshalløerne, Mikronesien, Nauru, New Zealand, Palau, Papua New Guinea, Samoa, Salomonøerne, Tonga, Tuvalu og Vanuatu.

Af denne tabel fremgår det, at:

- operatører fra stater i EU, ECAC og Oceanien har færre konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet
- operatører fra Afrika, Den Russiske Føderation/Belarus/den centralasiatiske gruppe, Asien, Mellemøsten, Nordamerika og Nordafrika har flere konstateringer pr. inspektion end gennemsnittet.



De fem års udvikling viser, at det gennemsnitlige antal konstateringer (pr. inspektion) er faldet for næsten alle geografiske regioner, navnlig for de operatører, der har fået licens i Den Russiske Føderation, Belarus og de centralasiatiske stater (CIS). Den eneste undtagelse er Latinamerika og Caribien (LAC).

## 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>10</sup>	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,443
ESAF <sup>11</sup>	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,260
EUR/NAT <sup>12</sup>	56	773	8580	3607	3477	1483	8567	0,420	0,405	0,173	0,998
MID <sup>13</sup>	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,347
NACC <sup>14</sup>	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,436
SAM <sup>15</sup>	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,392
WACAF <sup>16</sup>	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869
Alle stater	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

<sup>10</sup> APAC - ICAO-regionen i Asien og Stillehavsområdet: Australien, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodia, 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, Philippines, Republic of Korea, Samoa, Singapore, Salomonøerne, Sri Lanka, Thailand, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

<sup>11</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, Zimbabwe.

<sup>12</sup> EUR/NAT - ICAO-regionen i Europa og det nordatlantiske område: Albanien, Algeriet, Andorra, Armenien, Østrig, Aserbajdsjan, Belarus, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, Den Tjekkiske Republik, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Georgien, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Island, Irland, Italien, Kasakhstan, Kirgisistan, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Monaco, Montenegro, Marokko, Nederlandene (herunder De Nederlandske Antiller), Norge, Polen, Portugal, Republikken Moldova, Rumænien, Den Russiske Føderation, San Marino, Serbien, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Schweiz, Tadsjikistan, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Tunesien, Tyrkiet, Turkmenistan, Ukraine, Det Forenede Kongerige (herunder Caymanøerne, Bermuda), Usbekistan.

<sup>13</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, Yemen.

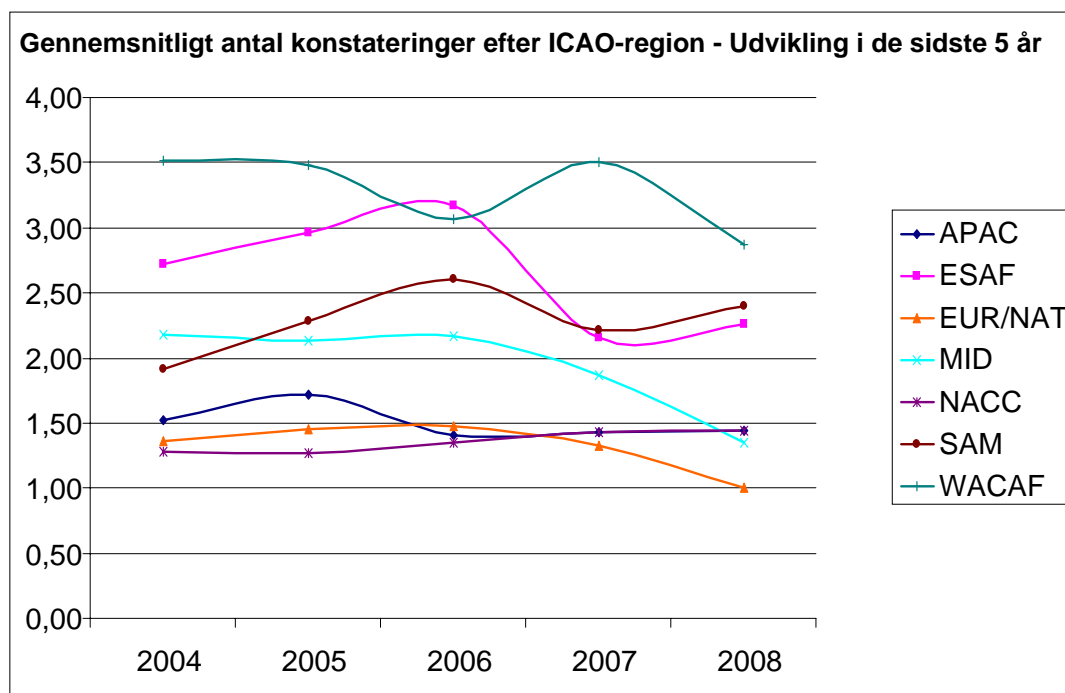
<sup>14</sup> NACC - ICAO-regionen i Nordamerika, Mellemamerika og Caribien: Antigua og Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Den Dominikanske Republik, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Saint Kitts og Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent og Grenadinerne, Trinidad og Tobago, USA.

<sup>15</sup> SAM - ICAO-regionen i Sydamerika: Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, Venezuela.

<sup>16</sup> WACAF - ICAO-regionen i det vestlige og centrale Afrika: Benin, Burkina Faso, Cameroun, Kap Verde, Den Centralafrikanske Republik, Tchad, Congo, Cote d'Ivoire, Den Demokratiske Republik Congo, Ækvatorialguinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Mauretanium, Niger, Nigeria, São Tomé og Príncipe, Senegal, Sierra Leone, Togo.

Af denne tabel fremgår det, at:

- operatører fra stater tilhørende EUR/NAT 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.



Denne graf viser, at for NACC og APAC-regionerne ligger det gennemsnitlige antal konstateringer (samlet antal konstateringer/samlet antal inspektioner) på et nogenlunde konstant niveau. Tallene for EUR/NAT-, MID-, og WACAF-regionerne er blevet bedre, hvorimod ESAF- og SAM-regionenerne viser en stigning i gennemsnittet, hvilket betyder, at det foregående års positive tendens er vendt.

### 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	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Resten af EUROPA (ECAC-stater uden for EU)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROPA (ECAC)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938
Stater uden for EU	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Alle stater	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

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

Tillæg F indeholder resultaterne for hvert af de inspicerede inspektionspunkter (III). Følgende angives: antal gange et inspektionspunkt blev kontrolleret, antallet af konstatninger og forholdstallet F/III. Tillæg G indeholder en detaljeret opdeling af konstatningerne for 2008 i kategorier.

#### **4.6. 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 forbedring. 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.

### **5. FORANSTALTNINGER EFTER RAMPEINSPEKTIONER**

Ud fra 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 det påkrævet med korrigerende handlinger 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 på et luftfartøj anses for væsentlige, kan de enkelte stater, der deltager i SAFA, beslutte at tilbagekalde dette luftfartøjs tilladelse til at flyve i den pågældende stat. 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 Det Europæiske Fællesskab, 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>10 337</b>
	<b>Antal konstateringer</b>	<b>11 298</b>
<b>TRUFNE FORANSTALTNINGER</b>	<b>Information af myndigheden &amp; operatøren</b>	<b>3 566</b>
	<b>Begrænsning af luftfartsoperationer</b>	<b>109</b>
	<b>Korrigerende handlinger før tilladelse til at flyve</b>	<b>1 407</b>
	<b>Udstedelse af startforbud for et luftfartøj</b>	<b>14</b>
	<b>Umiddelbart driftsforbud</b>	<b>10*</b>

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