EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2012.3.7.
COM(2012) 91 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

AZ EURÓPAI UNIÓ SAFA-PROGRAMJA

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2012) 38 final}

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

AZ EURÓPAI UNIÓ SAFA-PROGRAMJA

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. AZ EU SAFA-PROGRAMJA

1.1. Repülésbiztonság: az Európai Unió és tagállamai kiemelt prioritása

A repülésbiztonság kiemelt fontosságú kérdés az Európai Unió (EU) és tagállamai számára, és az ehhez kapcsolódó célok elérése szempontjából alapvető szerep jut a külföldi légi járművek biztonsági értékelését célzó uniós SAFA-programnak, amely a részt vevő államok számára előírja, hogy földi ellenőrzésnek vessék alá a harmadik országok légi járműveit annak megállapítása céljából, hogy a légi járművek, a repülőszemélyzet és a repülési műveletek tekintetében teljesülnek-e a nemzetközi biztonsági előírások. A SAFA-programot az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) égisze alatt 1996-ban hozták létre, és azóta egyre nagyobb mértékben járul hozzá a repülésbiztonság fokozásához nem csupán európai, hanem nemzetközi szinten is.

Az európai polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének kialakítására és fenntartására irányuló átfogó stratégiája keretében a Közösség 2004. április 21-én elfogadta a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[1] (az úgynevezett SAFA-irányelvet). Az irányelv jogi kötelezettséget ró az EU-tagállamokra arra vonatkozóan, hogy földi ellenőrzésnek vessék alá a harmadik országok légi járműveit, amennyiben azok a tagállamok repülőterein szállnak le. Ebben az összefüggésben a „harmadik ország légi járműve” olyan légi jármű, amelyet nem valamely EU-tagállam illetékes hatóságának ellenőrzése alatt használnak, illetve üzemeltetnek. Az irányelv azonban nem tiltja meg az EU-tagállamoknak a más tagállamokból érkező légi járművek ellenőrzését sem. Kétéves időszak állt az EU-tagállamok rendelkezésére, hogy az irányelvet nemzeti jogszabály kihirdetésével végrehajtsák[2].

Az ECAC-tagállamok légiközlekedésért felelős döntéshozóinak határozatát követően a SAFA-program 2007. január 1-jétől átkerült a Közösség hatáskörébe, és ennek megfelelően a program irányításával és továbbfejlesztésével kapcsolatos felelősségi kör az Európai Bizottságra hárul, amelynek munkáját a 768/2006/EK bizottsági rendelettel[3] összhangban az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) segíti.

Az ECAC tizenöt nem uniós államának folyamatos részvételét és ezáltal a program páneurópai dimenzióját az egyes államok és az EASA közötti munkamegállapodás aláírása

---

1 HL L 143., 2004.4.30., 76. o.

2 Lásd különösen a közösségi repülőtereket használó harmadik országbeli légi járművek biztonságáról szóló, 2008. szeptember 24-i bizottsági jelentést. C(2008) 5265 végleges.

3 HL L 134., 2006.5.20., 16. o.

biztosítja. Így a 27 EU-tagállamot is beleértve az EU SAFA-programja összesen 42 részt vevő állammal büszkélkedhet (*lásd az e jelentéshez mellékelt bizottsági szolgálati munkadokumentum A. függelékét*).[4]

1.2. Milyen céllal készült ez a jelentés?

A nyilvánosság által a légi közlekedés biztonságába vetett bizalom attól függ, hogy a nemzetközi biztonsági előírások tényleges végrehajtására vonatkozó információk hozzáférhetőek-e. Ebben az összefüggésben a 2004/36/EK irányelv 6. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottság évente a nyilvánosság és az érdekelt gazdasági ágazatok számára hozzáférhető átfogó jelentést tesz közzé.

Ez a jelentés, mely a 2010. január 1-je és december 31-e közötti időszakra vonatkozik, már az ötödik éves jelentés.

1.3. Az EU SAFA-programjának működése

A SAFA minden egyes részt vevő államában a légi járműveket (a harmadik országokból az EU-tagállamokba, illetve külföldről az ECAC nem uniós tagállamaiba érkező légi járműveket) földi ellenőrzés alá lehet vetni, amely főleg a légi járművek dokumentumait és kézikönyveit, a repülőszemélyzet engedélyeit, a légi jármű szemrevételezéssel felmért állapotát, valamint a kötelező biztonsági kabinfelszerelés meglétét és állapotát érinti. Az említett ellenőrzésekre vonatkozó hivatkozásokat a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szabványai, az 1. melléklet (A személyzet engedélyei), a 6. melléklet (A légi járművek légi műveletei) és a 8. melléklet (A légi járművek légi alkalmassága) tartalmazza.

Ezek az ellenőrzések az összes részt vevő tagállamra vonatkozó közös eljárásnak megfelelően zajlanak. Az ellenőrzések eredményéről minden tagállamban jelentés készül, amelynek formátuma szintén közös. Lényeges szabálytalanságok esetén az üzemben tartóval és az illetékes légügyi hatósággal (az üzemben tartó államában vagy a lajstromozás szerinti államban) kell kapcsolatba lépni annak érdekében, hogy olyan javító intézkedések megtételéről szülessen megállapodás, amelyek nem csak a vizsgált légi járműre, hanem egyéb olyan légi járművekre is vonatkoznak, amelyek általános jellegű szabálytalanság esetén érintettek lehetnek. A jelentésekből származó adatokat, valamint a kiegészítő információkat az EASA által létrehozott és kezelt számítógépes adatbázison keresztül minden fél számára hozzáférhetővé teszik és centralizálják.

Az EU SAFA-programjának működése a következőképpen foglalható össze:

- a programot a SAFA mind a 42 részt vevő állama alkalmazza;
- a földi ellenőrzések eredményei egy központi adatbázison keresztül széles körben hozzáférhetők;
- a program alulról felfelé irányuló megközelítésen alapul és középpontjában a légi járművek földi ellenőrzései állnak;
- figyelme elsősorban a harmadik országoknak az EU-ba és a SAFA részt vevő államaiba repülő légi járműveire összpontosul (noha továbbra is lehet SAFA-

[4] SWD(2012) 38.

ellenőrzéseket végezni az EU-tagállamokból érkező légi járművekkel kapcsolatban);

- alapvető célja a nemzetközi biztonsági szabályok (ICAO-szabványok) betartásának ellenőrzése.

1.4. Az EU SAFA-programjának szerepe a repülésbiztonságban

A SAFA-ellenőrzések alapján szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy az ellenőrzések általában jelzik a külföldi üzemben tartókra jellemző biztonsági szintet. A jelzés értéke azonban korlátozott abban az értelemben, hogy egy adott légi járat vagy üzemben tartó biztonsági szintjéről nem nyújt teljes képet. Ennek az az oka, hogy az ellenőrzés során bizonyos szempontok vizsgálata nehezen végezhető el (pl. személyzeti erőforrás-gazdálkodás, teljes körű légialkalmassági státusz stb.), mivel az ellenőrzés végrehajtására korlátozott idő áll rendelkezésre, és ennek következtében csak kevésbé részletes vizsgálatra van lehetőség. A SAFA-ellenőrzések tagállami harmonizációjának erősödésével ezeknek a mutatóknak a jelentősége tovább fog nőni.

Egy adott légi járatról vagy üzemben tartóról csakis úgy lehet teljes körű értékelést adni, ha az üzemben tartó székhelye, illetve lajstromozása szerinti állam illetékes légügyi hatósága folyamatosan felügyeli a helyzetet. Az uniós SAFA-program keretében gyűjtött információ jelentősége a következő:

- Mindenekelőtt olyan, a megelőzést szolgáló eszköz, amely segítséget nyújt a potenciális negatív biztonsági tendenciák meghatározásához, hiszen egy adott üzemben tartóval kapcsolatos nagyszámú és/vagy ismétlődő megállapítás igen jól mutatja a potenciális strukturális gyengeségeket egyrészt az üzemben tartó minőség-ellenőrzési rendszere, másrészt azon állam illetékes, nemzeti polgári légi közlekedési hatóságai által gyakorolt biztonsági felügyelet szintje tekintetében, amelyek az üzemben tartó tanúsítványát kiadták;

- Konkrétabban a SAFA-ellenőrzések valós időben is hozzájárulhatnak az adott, éppen ellenőrzött légi jármű biztonságos működéséhez, mivel arra ösztönzik az ellenőrző hatóságokat, hogy még mielőtt további műveleteket hajtana végre, irányozzák elő a hibák kijavítását.

Továbbá az EU-n belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról szóló 2111/2005/EK rendelet[5] hatálybalépése óta a SAFA-ellenőrzések jelentősége megnövekedett, mivel azok a Bizottság által a légi fuvarozókról vezetett közösségi repülésbiztonsági listára való felvétellel kapcsolatos döntések meghozatala során figyelembe vett kritériumok közé tartoznak.

1.5. A program alakulása 2010-ben

A Bizottság szolgálatai és az EASA folyamatosan figyelemmel kísérik a jelenlegi SAFA-program működését, hogy ily módon feltárják, hol mutatkozik lehetőség további jobbításokra, különösen az alábbiak tekintetében: i. az ellenőrzések végrehajtásának módja; ii. az ellenőrzés során szerzett információk későbbi összegyűjtésének és elemzésének módja; és iii. a SAFA-

[5] HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

rendszer harmadik országokra való kiterjesztése, ezáltal a polgári repülésbiztonság javítása Európa-szerte.

A 2010-es év fontos fejleménye volt annak a megállapodásnak a létrejötte, amelynek értelmében (2011-től) önkéntes alapon minden SAFA-állam vállalhatja, hogy elér egy bizonyos ellenőrzési pontszámot. A nemzeti ellenőrzési pontszámokat a külföldi forgalom összetételének és mértékének figyelembevételével kell kiszámolni. Az ellenőrzésekhez továbbá attól függően is eltérő pontszámot rendelnek, hogy sikerült-e betartani a biztonság növeléséhez közvetlenül kapcsolódó különféle kritériumokat (rangsorolt ellenőrzés, a székhelytől való távolság, az ellenőrzés időpontja).

Számos, 2007-ben indult kezdeményezés 2010-ben is folytatódott: ide tartozik a részt vevő államok által az adatbázisba bevitt jelentések EASA által végzett minőségvizsgálata. Az EASA által négyhavonta elvégzett elemzés célja mielőbb feltárni a potenciálisan negatív biztonsági problémákat és tendenciákat annak érdekében, hogy azokat kellő időben, még az előtt kezelni lehessen, hogy a nemzetközi repülésbiztonságra valódi veszélyt jelentenének. A légi fuvarozókról a 2111/2005/EK rendelet értelmében vezetett közösségi repülésbiztonsági listára való felvétellel kapcsolatos döntések meghozatala során a Bizottság 2010-ben is támaszkodott az ezekben a jelentésekben megfogalmazott következtetésekre.

2010-ben továbbá – a Bizottság kérésének megfelelően – az EASA a világ számos országának légi közlekedési hatóságával továbbfolytatta a tárgyalásokat azzal a céllal, hogy bővüljön az EU SAFA-programjában részt vevők köre.

Az EU SAFA-programjának kollektív jellege miatt rendkívül fontos, hogy a SAFA-ellenőrzéseket a SAFA minden részt vevő államában szabványosított módon végezzék. 2010-ben az EASA a 736/2006/EK bizottsági rendelettel összhangban folytatta szabványosítási programját. A következő tagállamokban összesen 24 auditra került sor: Albánia, Ausztria, Belgium, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, Ciprus, Cseh Köztársaság, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Görögország, Írország, Lengyelország, Macedónia **V**olt Jugoszláv Köztársaság, Magyarország, Norvégia, Románia, Spanyolország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország és Ukrajna.

Végül a 2008/49/EK bizottsági irányelv[6] értelmében kapott feladatának megfelelően az EASA elvégezte a földi ellenőrzési eljárásokra vonatkozó, 2009-ben közzétett második részletes útmutató dokumentum felülvizsgálatát.

1.6. Kockázatalapú megközelítés bevezetése, az ellenőrzések rangsorolása

A 351/2008/EK bizottsági rendelet[7] bevezeti a SAFA-ellenőrzések rangsorolásának páneurópai szemléletű koncepcióját. Ennek értelmében a részt vevő államoknak bizonyos üzemben tartókra vonatkozó földi ellenőrzéseik egy hányadát előbbre kell sorolniuk. Az ellenőrzések rangsorolását tartalmazó listát a Bizottság állítja össze az EASA által a SAFA-adatbázis elemzését követően eljuttatott információk, a repülésbiztonsági bizottság üléseiről származó információk vagy a tagállamoktól származó információk alapján.

A rangsorolt ellenőrzések alá tartoznak ezenkívül a tiltólistán lévő fuvarozókat tartalmazó (a 2111/2005/EK rendelet alapján meghatározott) közösségi lista B. mellékletében felsorolt

---

6 HL L 109., 2008.4.19., 17. o.
7 HL L 109., 2008.4.19., 7. o.

üzemben tartók, illetve azok az üzemben tartók is, amelyek engedélyét ugyanaz az állam adta ki, mint bármely, az adott időpontban a közösségi listán szereplő üzemben tartó engedélyét.

Az ellenőrzések rangsorolását tartalmazó listát folyamatosan frissítik, és az EASA felelősségi körébe tartozó SAFA-adatbázis révén valamennyi részt vevő állam páneurópai szemszögből láthat rá a rangsorolási folyamatra. A Légi Közlekedés Biztonságáért felelős Európai Szervezet (Eurocontrol) a rangsorolás koncepcióját továbbá az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat révén is támogatja, amely a részt vevő tagállamok számára valós idejű információkat nyújt a listán előbbre sorolt üzemben tartók repüléstervezési helyzetéről.

2010-ben az összesen 11 703 SAFA-ellenőrzésből 2215 (18,9%) volt olyan, amelyet a rangsort rögzítő listán szereplő üzemben tartók tekintetében végeztek el.

2. A KÖZPONTI SAFA-ADATBÁZIS

A központi SAFA-adatbázist az EASA kezeli 2006 decembere óta, amikor az a hollandiai Központi Társult Légügyi Hatóságoktól (CJAA) átkerült a németországi, kölni székhelyű EASA-hoz.

Az adatbázisban szereplő adatok bizalmasnak tekintendők. Az adatbázishoz a részt vevő államok valamennyi nemzeti légügyi hatósága (biztonságos) internetkapcsolaton keresztül férhet hozzá.

2010-ben az adatbázis új funkcióval bővült, amely a harmadik országok légi közlekedési hatóságai részére online hozzáférést biztosít az EASA-SAFA adatbázisához, noha kizárólag csak az adott országban engedélyezett üzemben tartókra vonatkozó adatokhoz. 2010 végén a harmadik országok légi közlekedési hatóságai közül tíz vette igénybe ezt a funkciót. Emellett az adatokat az Európai Bizottság és az ICAO is megtekintheti.

3. AZ ELLENŐRZÉS TERÜLETEI

A SAFA-irányelv szerint a tagállamoknak ellenőrizniük kell azokat a légi járműveket, amelyeknél (például az adatbázis EASA által végzett rendszeres elemzése alapján) felmerül annak a gyanúja, hogy nem felelnek meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak. Emellett a SAFA földi ellenőrzéseket szúrópróbaszerűen is el lehet végezni. Születhet olyan döntés, hogy az ellenőrzés során bizonyos, az alább felsorolt kritériumok kerülnek előtérbe. Ezeket a döntéseket a tagállamok az Európai Bizottság által kiadott ajánlások, illetve nemzeti politikák és prioritások alapján hozzák meg.

Öt olyan terület van, amelyre az ellenőrzések összpontosulhatnak:

(1) Az üzemben tartó állama (egy meghatározott állam üzemben tartóinak ellenőrzése);

(2) Egy meghatározott légijármű-típus;

(3) A légi járat üzemeltetésének meghatározott jellege (menetrend szerinti, nem menetrend szerinti, árufuvarozás stb.);

(4) Harmadik országok meghatározott üzemben tartói;

(5) Egy meghatározott, egyedi lajstromozási jellel ellátott légi jármű.

Az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum[8] B., C. és D. függeléke felsorolja az üzemben tartók államait, a légijármű-típusokat és a 2010. során ellenőrzött üzemben tartókat.

A program zökkenőmentes működését az 1. táblázat is szemlélteti, amely összesíti a függelékekben szereplő információkat, és áttekintést nyújt a 2010. évi tevékenységekről.

1. táblázat: A SAFA-program működése 2010-ben

Az elvégzett ellenőrzések száma	11 703
Ellenőrzött légi járművek	6200 lajstromozott légi jármű
Ellenőrzött üzemben tartók	több mint 1076
Ellenőrzött üzemben tartó államok	130 állam és terület
Ellenőrzött légijármű-típusok	219 különböző légijármű-típus vagy változat

A SAFA-irányelv, amely előírja, hogy a harmadik országok légi járművei tekintetében földi ellenőrzéseket kell végezni, a tagállamok azon jogát is elismeri, hogy egy másik tagállamban engedélyezett üzemben tartók légi járműveit is ellenőrizzék. 2011-ben az összes SAFA-ellenőrzés valamivel több mint a fele uniós üzemben tartókra vonatkozott. Érdemes azonban megjegyezni, hogy az uniós üzemben tartók által (más uniós tagállamokban) végrehajtott leszállások száma mintegy négyszer több, mint a harmadik országok üzemben tartói által az uniós tagállamokban végrehajtott leszállásoké.

2. táblázat: Az uniós és nem uniós üzemben tartókkal kapcsolatos ellenőrzések

	Az uniós üzemben tartókkal kapcsolatos ellenőrzések	**A nem uniós üzemben tartókkal kapcsolatos ellenőrzések**
2010	5990	5713
Százalék	51,2%	48,8%

A 11 703 ellenőrzésből 9798-at (83,4%) végeztek az EU-tagállamok (lásd az A. mellékletet). Az ellenőrzések 48,8%-a (5713) harmadik országban engedélyezett üzemben tartókkal, míg a fennmaradó 52,1% (5990) uniós üzemben tartókkal volt kapcsolatos. Ezen adatok alapján látszik, hogy az EU SAFA-programja széles körre terjed ki és azt az uniós és a nem uniós üzemben tartókkal szemben megkülönböztetésmentesen alkalmazzák.

[8] SWD(2012) 38

4. A SAFA-ELLENŐRZÉSEK FŐBB EREDMÉNYEI

4.1. Az ellenőrzések megállapításairól általában

A SAFA-ellenőrzések során az ellenőrök a légi járműre alkalmazandó nemzetközi biztonsági szabályok (ICAO-szabványok) betartásának ellenőrzése céljából egy összesen 54 különböző ellenőrzési tételt tartalmazó ellenőrző listát alkalmaznak. Az ellenőrzések eredményeképpen különféle megállapítások születhetnek (ezeket „az ICAO-szabványoktól való eltérésnek" is nevezik). A 3. táblázat összeveti a megállapítások összes számát (M) az ellenőrzések összes számával (E) és az ellenőrzött tételekkel (ET). Az esetek többségében azonban nem kerül sor az összes tétel ellenőrzésére, mert a légi jármű érkezése és indulása közötti idő nem elegendő a teljes körű ellenőrzés elvégzéséhez. Következésképpen a megállapítások összes száma és az ellenőrzött tételek összes száma közötti összefüggés jobban megvilágítja a helyzetet, mint pusztán az ellenőrzések számán alapuló arányszám.

3. táblázat: A SAFA-megállapítások és a SAFA ellenőrzött tételek áttekintése

	Időszak
	2010. január 1. – 2010. december 31.
Összes ellenőrzés (E)	11 703
Összes ellenőrzött tétel (ET)	437 519
Összes megállapítás (M)	11 019
Az egy ellenőrzés során átlagosan vizsgált tételek száma	37,39
Megállapítások/Ellenőrzések (M/E)	0,942
Megállapítások/Ellenőrzött tételek (M/ET)	0,0252

4.2. Az ellenőrzési megállapítások és kategóriáik

Nemcsak az ellenőrzési megállapítások teljes számát kell figyelembe venni, hanem a megállapítások „súlyosságát" is. Ebből a célból a megállapítások három kategóriáját határozták meg. Az „1. kategóriába" tartozó megállapításokat kis jelentőségű megállapításnak nevezik, a „2. kategória" a jelentős megállapításokra, a „3. kategória" pedig a nagy jelentőségű megállapításokra vonatkozik. A „kis jelentőségű", „jelentős" és „nagy jelentőségű" kifejezések az ICAO-szabványtól való eltérés mértékére utalnak. A megállapítások kategorizálásának elsődleges célja osztályozni a szabványok betartását, valamint azok megsértésének súlyosságát.

Az ellenőrzéseket és a megállapítások kategóriáikat az alábbi táblázat ismerteti.

4. táblázat: SAFA-megállapítások kategóriánként

		A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (M kat./E)			
Év	**Az ellenőrzések száma (E)**	**1. kat. (kis jelentőségű)**	**2. kat. (jelentős)**	**3. kat. (nagy jelentőségű)**	**Összesen**	**M 1. kat./E**	**M 2. kat./E**	**M 3. kat./E**	**Összes M/E**
2010	11 703	3424	4719	2876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31%	42,8%	26,1%	100,00%				

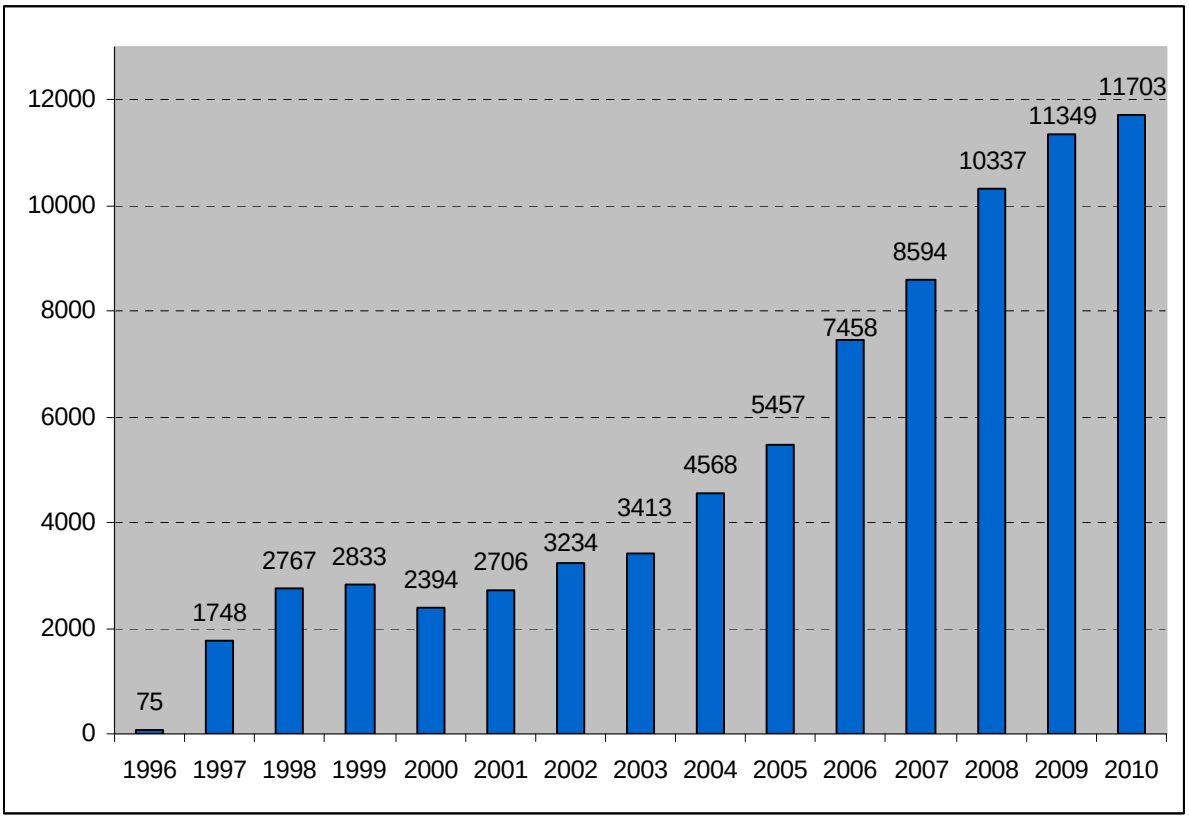
4.3. A korábbi évek áttekintése

Érdemes visszamenőleg áttekinteni, miként alakultak a fenti adatok 1996 óta.

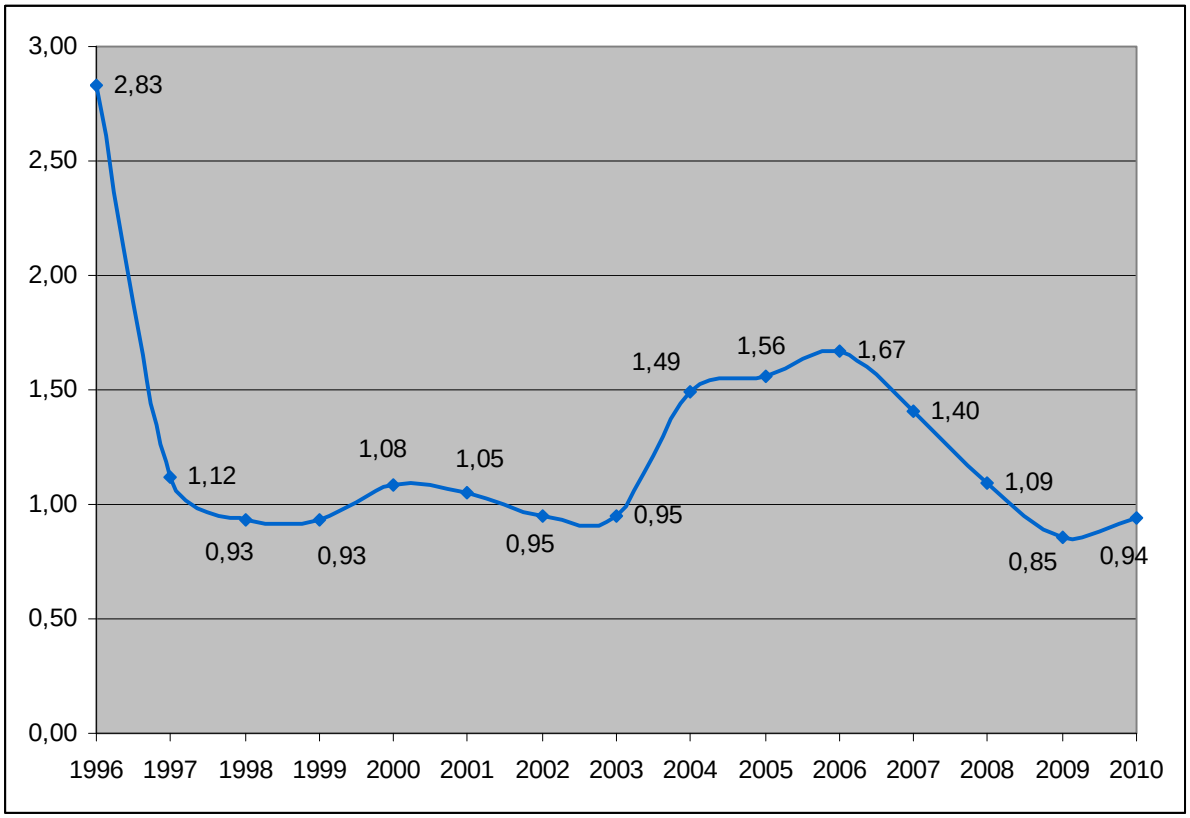
5. táblázat: A SAFA-megállapítások alakulásának áttekintése

	Év															Összesen 1996-2009
	1996	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	
Összes ellenőrzés (E)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10 337	11 349	11 703	66 933
Összes ellenőrzött tétel (ET)	1675	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
Összes megállapítás (M)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12 481	12 073	11 298	9688	11 019	79 942
Megállapítások/ Ellenőrzések (M/E)	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
Megállapítások/Ellenőrzött tételek (M/ET)	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

6. táblázat: Az 1996 óta elvégzett SAFA-ellenőrzések száma éves bontásban



7. táblázat: A megállapítások átlagos száma ellenőrzésenként (1996-2010)



Ahogyan az a 7. táblázatból kitűnik, a megállapítások/ellenőrzések arányszámának átlaga – miután három egymást követő évben folyamatosan csökkent – 2010-ben 13%-kal nőtt. Ez a növekedés valószínűleg egyenes következménye a 2008-ban elfogadott jogszabályoknak (nevezetesen a földi ellenőrzésének rangsorolásáról szóló 351/2008/EK bizottsági rendeletnek és részletesebb eljárási elemek bevezetéséről rendelkező 2008/49/EK bizottsági irányelvnek), továbbá annak, hogy az EASA egy igen részletes útmutató dokumentumot tett közzé, amelyet a részt vevő államok alkalmaztak is, valamint annak, hogy az EASA elindította a SAFA szabványosítási programját. Mindezek az intézkedések hozzájárultak ahhoz, hogy a SAFA-programban részt vevő 42 államban javuljanak az ellenőrzések.

4.4. Ellenőrzési megállapítások régiónként

A 8., 9. és 10. táblázat azt mutatja, hogy a megállapítások (ellenőrzésenkénti) átlagos száma 2010-ben nőtt ugyan, de ez az öt éve tartó tendencia minden földrajzi régió esetében csökken.

A táblázatok alapján a következőket állapíthatjuk meg:

– Az EU, az ECAC és az óceániai államok üzemben tartóira ellenőrzésenként az átlagosnál kevesebb megállapítás vonatkozik.

– Noha 2009-ben az átlag az afrikai üzemben tartók esetében javult a legnagyobb mértékben, 2010-ben ez a tendencia megfordult, és az átlagos arány az afrikai üzemben tartók esetében nőtt a leginkább.

8. táblázat: Ellenőrzési megállapítások régiónként

				A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (Mkat./E)			
Régió	**Az ellenőrzött államok száma**	**Az ellenőrzött üzemben tartók száma**	**Ellenőrzés (E)**	**1. kat. (kis jelentőségű)**	**2. kat. (jelentős)**	**3. kat. (nagy jelentő-ségű)**	Összesen	**M 1. kat./E**	**M 2. kat./E**	**M 3. kat./E**	**Összes M/E**
EU[9]	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,20	0,75
EURÓPA (ECAC)[10]	44	662	7776	1865	2675	1603	6143	0,24	0,34	0,21	0,79

9 EU – Ausztria, Belgium, Bulgária, Ciprus, Cseh Köztársaság, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Málta, Magyarország, Németország, Olaszország, Portugália, Románia, Szlovákia, Szlovénia, Spanyolország, Svédország.

10 Európa (ECAC) – Albánia, Ausztria, Azerbajdzsán, Belgium, Bosznia és Hercegovina, Bulgária , Ciprus, Cseh Köztársaság, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Grúzia, Hollandia, Horvátország, Izland, Írország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Magyarország, Málta, Moldovai Köztársaság, Monaco, Montenegró, Németország, Norvégia, Örményország, Olaszország, Portugália, Románia, San Marino, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország, Ukrajna.

Orosz Föderáció, Belarusz és Közép-Ázsia[11]	6	88	1002	474	484	233	1191	0,47	0,48	0,23	1,19
Észak-Amerika[12]	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
Latin-Amerika és a Karib-szigetek[13]	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Közel-Kelet és Észak-Afrika[14]	17	101	1422	543	824	497	1864	0,38	0,58	0,35	1,31
Afrika[15]	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44
Ázsia[16]	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Óceánia[17]	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Átlag/valamennyi állam								0,29	0,40	0,25	0,94

11 Orosz Föderáció, Belarusz és Közép-Ázsia – Belarusz, Kazahsztán, Kirgizisztán, Orosz Föderáció, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán.

12 Észak-Amerika – Bermuda, Kanada, Amerikai Egyesült Államok.

13 Latin-Amerika és a Karib-szigetek – Anguilla, Antigua és Barbuda, Argentína, Aruba, Bahama-szigetek, Barbados, Belize, Bolívia, Brazília, Chile, Costa Rica, Dominika, Dominikai Köztársaság, Ecuador, Holland Antillák, Haiti, Honduras, Jamaica, Grenada, Guatemala, Guyana, Kajmán-szigetek, Kolumbia, Kuba, Mexikó, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, Saint Kitts és Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent és Grenadine-szigetek, Salvador, Suriname, Trinidad és Tobago, Turks- és Caicos-szigetek, Uruguay, Venezuela (Bolivári Köztársaság).

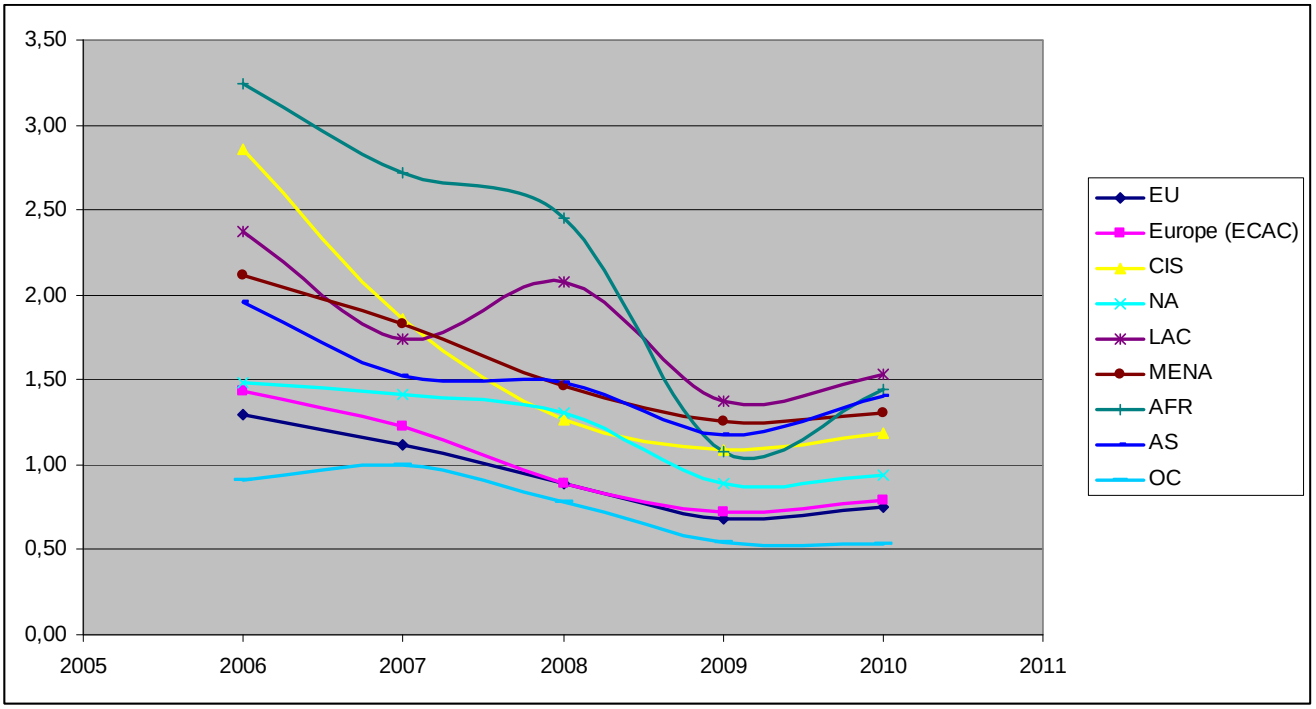
14 Közel-Kelet és Észak-Afrika – Algéria, Bahrein, Egyesült Arab Emírségek, Egyiptom, Irán (Iszlám Köztársaság), Irak, Izrael, Jemen, Jordánia, Katar, Kuvait, Libanon, Líbiai Arab Szocialista Nagy Népi Közösség, Marokkó, Omán, Szaúd-Arábia, Szudán, Szíriai Arab Köztársaság, Tunézia.

15 Afrika – Angola, Benin, Bissau-Guinea, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Csád, Comore-szigetek, Dél-Afrika, Dzsibuti, Egyenlítői-Guinea, Elefántcsontpart, Eritrea, Etiópia, Gabon, Gambia, Ghána, Guinea, Kamerun, Kenya, Kongó, Kongói Demokratikus Köztársaság, Közép-afrikai Köztársaság, Lesotho, Libéria, Madagaszkár, Malawi, Mali, Mauritánia, Mauritius, Mozambik, Namíbia, Niger, Nigéria, Ruanda, São Tomé és Príncipe, Seychelle-szigetek, Sierra Leone, Szenegál, Szomália, Szváziföld, Togo, Uganda, Tanzániai Egyesült Köztársaság, Zambia, Zimbabwe, Zöld-foki szigetek.

16 Ázsia – Afganisztán, Banglades, Bhután, Brunei Darussalam Állam, Kambodzsa, Kína, Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, Hongkong (Kína különleges közigazgatási területe), India, Indonézia, Japán, Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Malajzia, Maldív-szigetek, Mongólia, Mianmar, Nepál, Pakisztán, Fülöp-szigetek, Koreai Köztársaság, Szingapúr, Srí Lanka, Tajvan, Thaiföld, Kelet-Timor, Vietnam.

17 Óceánia – Ausztrália, Fidzsi-szigetek, Kiribati, Marshall-szigetek, Mikronézia (Szövetségi Államok), Nauru, Palau, Pápua Új-Guinea, Salamon-szigetek, Szamoa, Tonga, Tuvalu, Új-Zéland, Vanuatu.

9. táblázat: Az ellenőrzési megállapítások alakulása régiónként



Az uniós és a nem uniós üzemben tartókra vonatkozó SAFA-eredmények összehasonlításával megállapítható, hogy az előbbiek esetében a megállapítások/ellenőrzések összesített átlaga jelentősen (35%-kal) alacsonyabb. A 10. táblázat ezeket az eredményeket mutatja be részletesen.

10. táblázat: Összehasonlítás az EU, az ECAC és a világ többi része között

				A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (Mkat./E)			
Régió	**Az ellenőrzött államok száma**	**Az ellenőrzött üzemben tartók száma**	**Ellenőrzés (E)**	**1. kat. (kis jelentőségű)**	**2. kat. (jelentős)**	**3. kat. (nagy jelentő-ségű)**	Összesen	**M 1. kat./E**	**M 2. kat./E**	**M 3. kat./E**	**Összes M/E**
EU	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,2	0,75
EURÓPA többi része (nem uniós ECAC-államok)	17	141	1786	569	691	410	1670	0,32	0,39	0,23	0,94

4.5. ICAO-régiónkénti megoszlás

Míg a 4.4. pontban szereplő táblázatok közös megegyezés szerint értelmezett földrajzi régiónkénti megoszlásban mutatják be a 2010-ben elvégzett SAFA-ellenőrzések eredményeit, addig ebben a részben a 2010-ben elvégzett ellenőrzések tekintetében ugyanezeket az adatokat az ICAO által meghatározott régiók szerint összesítve mutatjuk be: a kétféle csoportosítás eltér egymástól, ezért az eredmények is mások. Ezek a különbségek azonban nem érintik az e jelentésben megfogalmazott következtetéseket. A 11. és 12. táblázat alapján tehát a következőket állapíthatjuk meg:

– az EUR[18] és az ESAF-régióhoz[19] tartozó államokból származó üzemben tartókra ellenőrzésenként az átlagosnál kevesebb megállapítás vonatkozik.

– A MID-[20], SAM-[21], WACAF-[22], NACC-[23] és APAC-régióhoz[24] tartozó államokból származó üzemben tartókra ellenőrzésenként az átlagosnál több megállapítás vonatkozik.

– A megállapítások/ellenőrzések arányszáma valamennyi régió esetében javult. Ez alól az egyetlen kivétel a SAM-régió, amelynek esetében az arányszám az átlagosnál továbbra is enyhén magasabb. A többivel összehasonlítva jelentősen magasabb arányszámot továbbra is a WACAF-régió esetében rögzítették.

---

[18] EUR – az ICAO európai és észak-atlanti régiója:
Albánia, Algéria, Andorra, Ausztria, Azerbajdzsán, Belarusz, Belgium, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, Cseh Köztársaság Dánia, Egyesült Királyság (a Kajmán-szigetek és Bermuda kivételével), Észtország, Finnország, Franciaország, Grúzia, Görögország, Hollandia (a Holland Antillák kivételével), Horvátország, Izland, Írország, Kazahsztán, Kirgizisztán, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Magyarország, Málta, Moldovai Köztársaság, Monaco, Montenegró, Marokkó, Németország, Norvégia, Olaszország, az Orosz Föderáció, Örményország, Portugália, Románia, San Marino, Spanyolország, Svédország, Svájc, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Tádzsikisztán, Törökország, Tunézia, Türkmenisztán, Ukrajna, Üzbegisztán.

[19] ESAF – az ICAO kelet- és dél-afrikai régiója:
Angola, Botswana, Burundi, Comore-szigetek, Dél-Afrika, Dzsibuti, Eritrea, Etiópia, Kenya, Lesotho, Madagaszkár, Malawi, Mauritius, Mozambik, Namíbia, Ruanda, Seychelle-szigetek, Szomália, Szváziföld, Tanzániai Egyesült Köztársaság, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

[20] MID – az ICAO közel-keleti régiója:
Afganisztán, Bahrein, Ciprus, Egyesült Arab Emírségek, Egyiptom, Irán, Irak, Izrael, Jemen, Jordánia, Katar, Kuvait, Libanon, Líbiai Arab Szocialista Népi Közösség, Omán, Pakisztán, Szaúd-Arábia, Szudán, Szíriai Arab Köztársaság.

[21] SAM – az ICAO dél-amerikai régiója:
Argentína, Bolívia, Brazília, Chile, Ecuador, Guyana, Kolumbia, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

[22] WACAF – az ICAO nyugat- és közép-afrikai régiója:
Benin, Bissau-Guinea, Burkina Faso, Csád, Egyenlítői-Guinea, Elefántcsontpart, Gabon, Gambia, Ghána, Guinea, Kamerun, Kongó, Kongói Demokratikus Köztársaság, Közép-afrikai Köztársaság, Libéria, Mali, Mauritánia, Niger, Nigéria, São Tomé és Príncipe, Sierra Leone, Szenegál, Togo, Zöld-foki szigetek.

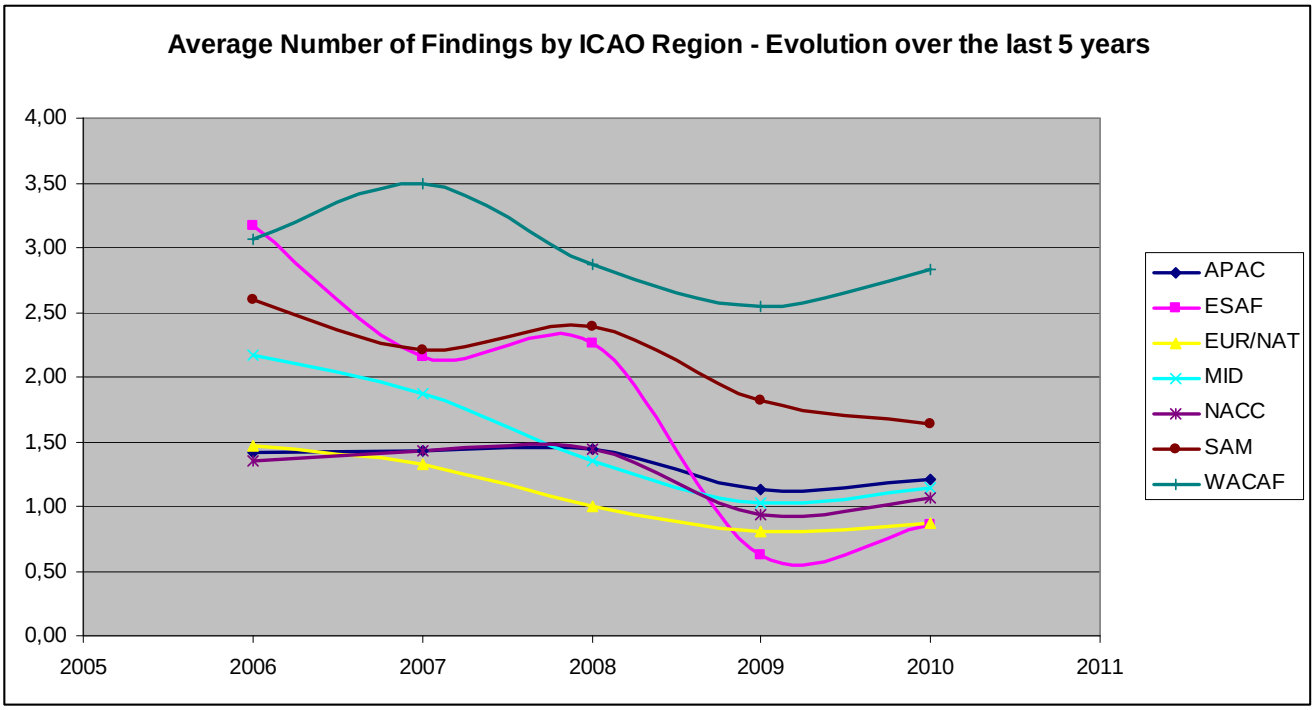
[23] NACC – az ICAO észak-amerikai, közép-amerikai és karibi régiója:
Amerikai Egyesült Államok, Antigua és Barbuda, Bahama-szigetek, Barbados, Belize, Costa Rica, Dominikai Köztársaság, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Kanada, Kuba, Mexikó, Nicaragua, Saint Kitts és Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent és a Grenadine-szigetek, Salvador, Trinidad és Tobago.

[24] APAC – az ICAO ázsiai és csendes-óceáni régiója:
Ausztrália, Banglades, Bhután, Brunei Darussalam Állam, Cook-szigetek, Fidzsi-szigetek, Fülöp-szigetek, India, Indonézia, Japán, Kambodzsa, Kiribati, Kína (Hongkong és Makaó is), Koreai Köztársaság, Koreai Népi Demokratikus Köztársaság, Laoszi Népi Demokratikus Köztársaság, Malajzia, Maldív-szigetek, Marshall-szigetek, Mianmar, Mikronézia, Mongólia, Nauru, Nepál, Palau, Pápua Új-Guinea, Salamon-szigetek, Srí Lanka, Szamoa, Szingapúr, Thaiföld, Tonga, Új-Zéland, Vanuatu, Vietnam.

11. táblázat: Ellenőrzési megállapítások régiónként (ICAO-régiónként)

				A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (Mkat./E)			
Régió	**Az ellenőrzött államok száma**	**Az ellenőrzött üzemben tartók száma**	**Ellenőrzés (E)**	**1. kat. (kis jelentőségű)**	**2. kat. (jelentős)**	**3. kat. (nagy jelentő-ségű)**	Összesen	**M 1. kat./E**	**M 2. kat./E**	**M 3. kat./E**	**Összes M/E**
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
Valamennyi állam	130	1076	11703	3424	4719	2876	11019	0,29	0,40	0,25	0,94

12. táblázat: A megállapítások átlagos száma ICAO-régiónként – az elmúlt öt év változásai



4.6. Az ellenőrző lista tételeivel kapcsolatos ellenőrzési megállapítások

Az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum[25] F. függeléke ismerteti az ellenőrzés által érintett egyes ellenőrzési tételekkel (EET) kapcsolatos eredményeket. Feltünteti, hogy egy adott ellenőrzési tételt hányszor ellenőriztek, ismerteti a megállapítások számát és az M/EET arányszámot.

A feltárt hiányosságok többsége a légi jármű általános állapotát (C01), a hibákat és az azok kijavítását rögzítő naplót (A23), a repülőszemélyzet engedélyeit (A20), valamint a pilótafülke általános állapotát (A01) érintette.

4.7. Az ellenőrző lista tételeivel kapcsolatos első három jelentős, illetve nagy jelentőségű ellenőrzési megállapítás

Az ellenőrzéssel kapcsolatos ellenőrző lista négy fő részből áll. Az A. rész a légi jármű pilótafülkéjében ellenőrizendő tételeket érinti. Az ellenőrző lista B. része az (utas)kabinban ellenőrizendő tételekkel foglalkozik, és főleg a biztonsági felszerelésekkel kapcsolatos ellenőrzéseket tartalmaz. A C. rész a légi jármű általános műszaki állapotával kapcsolatos, amelyet az ellenőrzés során körüljárás segítségével kell megvizsgálni. Az ellenőrző lista D. részének tételei a raktérre és a szállítmányra vonatkoznak.

Azon általános megállapítások, amelyek az A., B., C. vagy D. részek egyikéhez sem tartoznak, az ellenőrző lista (általános) E. része alapján kezelhetők.

A SAFA-ellenőrzés során tett megállapítások figyelembevételekor a 2. és a 3. kategóriába tartozó (jelentős, illetve nagy jelentőségű), kiigazítást igénylő megállapításokra kell a legnagyobb figyelmet fordítani. Az ellenőrző lista minden egyes részére vonatkozóan az ellenőrzések számával kapcsolatos, a 2. és a 3. kategóriába tartozó első három megállapítást az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum[26] D. és E. függelékében található táblázatok ismertetik.

5. A FÖLDI ELLENŐRZÉSEK NYOMÁN VÉGREHAJTOTT INTÉZKEDÉSEK

A megállapítások kategóriája, száma és jellege alapján az illetékes nemzeti hatóságok számos intézkedést tehetnek.

Amennyiben a megállapítások azt jelzik, hogy a légi jármű és utasai biztonsága csorbát szenved, javító intézkedésekre van szükség. Rendszerint a légi jármű kapitányát kérik fel, hogy szüntesse meg a tudomására hozott súlyos hiányosságokat. Az esetek kis számában hivatalosan felszállási tilalmat rendelnek el, amennyiben az ellenőrök okkal feltételezik, hogy a légi jármű kapitányának nem áll szándékában megtenni a szükséges intézkedéseket a tudomására hozott hiányosságokkal kapcsolatban.

Az intézkedések másik típusához „a repülési engedély kiadását megelőző javító intézkedések” tartoznak. Mielőtt a légi jármű számára engedélyezik a repülést, javító intézkedésekre van szükség a megállapított hiányosságok orvoslásához. Egyéb esetekben a légi jármű működési

---

[25] SWD(2012) 38
[26] SWD(2012) 38

korlátozások mellett szállhat fel. Az ilyen korlátozások közé tartozhat például az az eset, amikor az utasülések tekintetében fedeznek fel valamilyen hiányosságot.

Általános gyakorlat, hogy a frissen ellenőrzött légi jármű kapitányát kikérdezik a megállapításokkal kapcsolatban. Ezenfelül a 2. és a 3. kategóriába tartozó megállapításokat közlik az illetékes légügyi hatósággal és az üzemben tartó bázisrepülőterével azzal a kéréssel együtt, hogy tegyék meg a hiányosságok megismétlődésének elkerüléséhez szükséges intézkedést.

Az EU SAFA-programjában foglalt célkitűzések legoptimálisabb megvalósítása érdekében feltétlenül szükség van az azon államok polgári légiközlekedési hatóságai közötti szoros együttműködésre, amelyek üzemben tartóit és légi járműveit SAFA-ellenőrzésnek vetették alá. A közölt SAFA-megállapítások figyelembevétele érdekében a nemzeti polgári légiközlekedési hatóságokat ezért felkérik a javító intézkedések megfelelő végrehajtásának biztosítására.

Bizonyos esetekben, amikor egy adott légi járművel kapcsolatos megállapításokat fontosnak ítélik, a SAFA egyes részt vevő államai határozhatnak úgy, hogy visszavonják a légi jármű berepülési engedélyét. Ez azt jelenti, hogy az érintett légi jármű már nem szállhat le az adott állam repülőterein, illetve nem repülhet be annak légterébe. Az ilyen tilalom akkor szüntethető meg, ha a légi jármű üzemben tartója bebizonyítja, hogy a problémákat megfelelően megoldották. Következésképpen a berepülési engedély visszavonása átmeneti jellegű lehet, és rendszerint az is.

Ami az ilyen tilalmakat és azok későbbi feloldását illeti, a SAFA azon részt vevő államai, amelyek az EU-nak is tagjai, a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról szóló 2111/2005/EK rendeletben megállapított rendelkezéseknek megfelelően járnak el.

	Az ellenőrzések száma	**11 703**
	A megállapítások száma	**11 019**
MEGHOZOTT INTÉZKEDÉSEK	**A hatóság és az üzemben tartó tájékoztatása**	**4108**
	A légi jármű működésének korlátozása	**120**
	A repülési engedélyt megelőző javító intézkedések	**1922**
	Felszállási tilalom	**12**
	Azonnali működési tilalom	**0***

* Nem foglalja magában az EK által a 2111/2005/EK rendelet alapján előírt működési tilalmakat/korlátozásokat.

A 2008/49/EK bizottsági irányelv előírásainak megfelelően a SAFA részt vevő államai az EASA részére havonta jelentés küldenek a végrehajtott követő intézkedésekről. A jelentésekben szereplő információk arra vonatkoznak, hogy az üzemben tartók mennyire képesek és hajlandóak megtenni a SAFA-ellenőrzés során feltárt hiányosságok felszámolására szolgáló korrekciós intézkedéseket.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

2010-ben rekordmennyiségű, és a korábbi évekhez képest több üzemben tartóra és ellenőrzési tételre kiterjedő ellenőrzésre került sor. Ez valószínűleg egyenes következménye a 2008-ban elfogadott jogszabályoknak. Az e jelentésben szereplő adatok alapján látszik továbbá, hogy az EU SAFA-programja széles körre kiterjed és azt az uniós és a nem uniós üzemben tartókkal szemben megkülönböztetésmentesen alkalmazzák. Ezen változások eredményeképpen a program révén egyre hatékonyabban lehet meghatározni a potenciális negatív biztonsági tendenciákat, továbbá a SAFA-ellenőrzések valós időben is hozzájárulnak a frissen ellenőrzött légi járművek biztonságos működéséhez.

2010-ben emellett erőfeszítések történtek az uniós SAFA-program működésének javítására, mindenekelőtt az ellenőrzések hatékonyságának növelése (az elvégzendő ellenőrzésekre vonatkozó minimumkvóta önkéntes alapon való bevezetése a SAFA programban részt vevő államokban) és a szabványosítási program végrehajtása révén.

Azon rendszeres elemzés eredményeit, amelyet az EASA készített azokról a jelentésekről, amelyek súlyos hiányosságokat tártak fel, illetve rávilágítanak arra, hogy az adott légi fuvarozó a SAFA program keretében végzett földi ellenőrzések során feltárt hiányosságok megszüntetését folyamatosan elmulasztja, a Bizottság 2010-ben is felhasználta a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozókról a 2111/2005/EK rendeletnek megfelelően készítendő közösségi lista elkészítésekor.