

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 18.11.2009
KOM(2009)627 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT
SAFA-PROGRAMM DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT**

[SEK(2009) 1576 endgültig]

**BERICHT DER KOMMISSION
AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

SAFA-PROGRAMM DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT

(Text von Bedeutung für den EWR)

Zweck dieses Berichts

Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2004/36/EG enthält die folgende Bestimmung:

„Die Kommission veröffentlicht jährlich einen zusammenfassenden Bericht, der der Öffentlichkeit und der beteiligten Wirtschaft zugänglich ist und eine Analyse aller gemäß Artikel 5 erhaltenen Informationen enthält. Die Analyse muss einfach und leicht verständlich sein und angeben, ob ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Fluggäste vorliegt. Die Quelle dieser Informationen ist in der Analyse anonymisiert.“

Bei dem vorliegenden Bericht handelt es sich um den dritten Jahresbericht; er deckt den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2008 ab.

1. DAS SAFA-PROGRAMM DER EG

1.1. Ursprünge des SAFA-Programms der EG

Ursprünglich wurde das SAFA-Programm (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* – Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern) im Jahr 1996 von der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) ins Leben gerufen. Das SAFA-Programm hatte keine verbindliche europäische Rechtsgrundlage, sondern basierte auf den Zusagen der Abteilungsleiter für Luftfahrt der teilnehmenden ECAC-Mitgliedstaaten. Als zu inspizierende „ausländische“ Luftfahrzeuge wurden die Luftfahrzeuge betrachtet, die nicht unter der Kontrolle der zuständigen Behörde des Staates verwendet oder betrieben wurden, in dem die Inspektion jeweils durchgeführt wurde.

Am 30. April 2004 wurde die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen (die sogenannte „SAFA-Richtlinie“), veröffentlicht. Sie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten zur Durchführung von Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern auf ihren Flughäfen, wobei als „Luftfahrzeuge aus Drittländern“ die Luftfahrzeuge gelten, die nicht unter der Kontrolle der zuständigen Behörde eines EU-Mitgliedstaats verwendet oder betrieben werden. Die Richtlinie untersagt den EU-Mitgliedstaaten aber nicht, auch Luftfahrzeuge aus anderen EU-Mitgliedstaaten zu inspizieren. Den Mitgliedstaaten wurde ein Zeitraum von zwei Jahren für die Verabschiedung nationaler Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie eingeräumt.

Nach einer Entscheidung der Abteilungsleiter für Luftfahrt der ECAC-Mitgliedstaaten wurde das SAFA-Programm an die Europäische Gemeinschaft (EG) übertragen. Am 1. Januar 2007 ging die Zuständigkeit für die Verwaltung und Weiterentwicklung des **SAFA-Programms der EG** vollständig auf die Europäische Kommission über; in der Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit wird die Europäische Kommission von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) unterstützt. Die EASA ist eine Agentur der Europäischen Kommission mit Sitz in Köln, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 768/2006 der Kommission für die

operationelle Verwaltung des SAFA-Programms der EG im Namen der Kommission verantwortlich ist.

Bis 2006 wurden die operationellen Elemente des SAFA-Programms von der Zentralen Arbeitsgemeinschaft der Luftfahrtbehörden (*Central Joint Aviation Authorities, CJAA*) ausgeführt. Ende 2006 wurden die Tätigkeiten zur SAFA-Koordinierung, einschließlich der zentralen Datenbank, von der CJAA an die EASA übertragen.

Die fortdauernde Beteiligung der fünfzehn ECAC-Mitgliedstaaten, die nicht der EU angehören, und damit der Fortbestand der gesamteuropäischen Dimension des Programms wurden durch die Unterzeichnung einer Arbeitsvereinbarung zwischen jedem dieser Staaten und der EASA gewährleistet. Einschließlich der EU-27 umfasst das SAFA-Programm der EG somit **42 teilnehmende Staaten** (*siehe Anhang A*).

1.2. Funktionsweise des SAFA-Programms der EG

In jedem am SAFA-Programm teilnehmenden Staat können Luftfahrzeuge („aus Drittländern“ im Fall von EU-Staaten oder „ausländische Luftfahrzeuge“ im Fall von nicht der EU angehörenden ECAC-Staaten) einer Vorfeldinspektion unterzogen werden. Diese Inspektionen beziehen sich hauptsächlich auf die Bescheinigungen und Handbücher des Luftfahrzeugs, Lizenzen der Flugbesatzung, den offensichtlichen Zustand des Luftfahrzeugs und das Vorhandensein und den Zustand der vorgeschriebenen Kabinensicherheitsausrüstung. Referenzdokumente für diese Inspektionen sind die Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), Anhänge 1 (Besatzungslizenzen), 6 (Flugbetrieb) und 8 (Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen).

Diese Inspektionen werden nach einem Verfahren durchgeführt, das für alle teilnehmenden Staaten gleich ist. Die Inspektionsergebnisse werden in Berichten festgehalten, die ebenfalls einheitlich gestaltet sind. Im Fall schwerwiegender Mängel wird mit dem Betreiber und der zuständigen Luftfahrtbehörde (Staat des Betreibers oder der Eintragung) Kontakt aufgenommen, damit Abhilfemaßnahmen nicht nur an dem überprüften Luftfahrzeug, sondern auch an anderen möglicherweise betroffenen Luftfahrzeugen vorgenommen werden, falls der Mangel allgemeiner Art ist. Alle Daten der Berichte sowie zusätzliche Informationen werden ausgetauscht und in einer zentralen elektronischen Datenbank gespeichert, die von der EASA betrieben und verwaltet wird.

Die wichtigsten Merkmale des SAFA-Programms der EG lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Anwendung durch alle am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten – dies sind grundsätzlich alle 42 ECAC-Staaten (EU-Mitgliedstaaten und ECAC-Staaten, die nicht der EU angehören und die EASA-Arbeitsvereinbarung unterzeichnet haben);
- umfassende Verbreitung der Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen über eine zentrale Datenbank;
- „Bottom-up“-Ansatz: Kern des Programms sind Inspektionen der Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld von Flughäfen;
- vorrangige Berücksichtigung von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die die EU-Mitgliedstaaten und die am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten anfliegen

(wobei SAFA-Inspektionen auch weiterhin an Luftfahrzeugen aus EU-Mitgliedstaaten vorgenommen werden können);

- Zweck des Programms: Überprüfung der Einhaltung von ICAO-Richtlinien, die für alle inspizierten Luftfahrzeuge international einheitlich anwendbar sind.

1.3. Einbeziehung des SAFA-Programms der EG in die Sicherheitskette des Luftverkehrs insgesamt

Die Erfahrungen mit SAFA-Inspektionen der letzten Jahre haben gezeigt, dass diese Vorfeldinspektionen allgemeine Rückschlüsse auf die Sicherheit ausländischer Betreiber zulassen. Diese Rückschlüsse sind jedoch von beschränkter Aussagekraft, da kein umfassendes Bild der Sicherheit eines bestimmten Luftfahrzeugs oder Betreibers vermittelt wird. Dies liegt daran, dass bestimmte Aspekte bei einer Vorfeldinspektion schwer zu bewerten sind (z. B. Besatzungsressourcen-Management (CRM), umfassender Lufttüchtigkeitsstatus usw.), da für die Inspektion nur wenig Zeit vorhanden ist und die Ausführlichkeit der Inspektion entsprechend begrenzt ist. Allerdings sind diese Rückschlüsse auch insoweit von Bedeutung, als die Durchführung der SAFA-Inspektionen in den teilnehmenden Staaten stärker vereinheitlicht wird.

Eine umfassende Bewertung eines bestimmten Luftfahrzeugs oder Betreibers kann nur im Rahmen der ständigen Aufsicht durch die zuständige nationale Zivilluftfahrtbehörde (Staat des Betreibers oder Staat der Eintragung) erfolgen. In dieser Hinsicht sind die im Rahmen des SAFA-Programms der EG gewonnenen Informationen nützlich:

- in erster Linie als vorbeugendes Instrument, um potenziell negative Sicherheitstrends zu erkennen: Zahlreiche und/oder immer wiederkehrende Feststellungen bei einem bestimmten Betreiber sind ein sehr guter Indikator für potenzielle strukturelle Schwächen sowohl hinsichtlich der Qualitätskontrolle dieses Betreibers als auch hinsichtlich des Niveaus der Sicherheitsaufsicht durch die zuständigen nationalen Zivilluftfahrtbehörden des Staates, in dem dieser Betreiber zugelassen ist. Ähnliche Negativtrends können auch bezüglich bestimmter Luftfahrzeugmuster erkannt werden;
- noch direkter können SAFA-Inspektionen zeitnah zum sicheren Betrieb des jeweiligen soeben inspizierten Luftfahrzeugs beitragen, indem die inspizierende Behörde sicherstellt, dass sofort Maßnahmen zur Mängelbeseitigung vor jeglichem weiteren Flugbetrieb des betreffenden Luftfahrzeugs ergriffen werden.

Seit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, haben SAFA-Inspektionen zudem erhöhte Bedeutung erlangt, da sie eines der Kriterien sind, die von der Kommission bei der Entscheidung über die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen in die gemeinschaftliche Liste berücksichtigt werden. Dies wurde seit Erstellung der ersten gemeinschaftlichen Liste im März 2006 und bei den nachfolgenden regelmäßigen Aktualisierungen so gehandhabt.

1.4. Weiterentwicklung des Programms im Jahr 2008

Am 16. April 2008 nahm die Kommission zwei wichtige Rechtsvorschriften für eine weitere Stärkung des SAFA-Programms der EG an:

- Richtlinie 2008/49/EG der Kommission, die die Kernelemente des SAFA-Verfahrenshandbuchs enthält und die Harmonisierung der Regeln für die Durchführung von SAFA-Inspektionen vorsieht, darunter Folgemaßnahmen, einen verbindlichen Zeitrahmen für die Erstellung der Inspektionsberichte (15 Arbeitstage) und eine obligatorische Mitteilung der Inspektionsergebnisse an den betreffenden Betreiber durch Ausstellung einer Inspektionsbescheinigung in einem einheitlichen Format. Darüber hinaus führt die genannte Richtlinie einheitliche Kriterien für die Qualifikation von SAFA-Inspektoren ein. Die EASA wurde beauftragt, zur Unterstützung der teilnehmenden Staaten ausführliche Anleitungen gemäß den in der Richtlinie festgelegten Kernelementen zu erarbeiten;
- Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission zur Umsetzung eines strukturierten gesamteuropäischen Konzepts für die Priorisierung von SAFA-Vorfeldinspektionen auf potenziell unsichere Inspektionsobjekte, um eine bessere Ausnutzung der verfügbaren Inspektionsressourcen zu fördern.

Gemäß dem in der Richtlinie 2008/49/EG der Kommission festgelegten Auftrag hat die EASA ausführliche Anleitungen zur Qualifikation der mit den SAFA-Vorfeldinspektionen befassten Inspektoren erarbeitet und veröffentlicht; in diesen Anleitungen wurden Standards festgelegt, die einheitlich für alle teilnehmenden Staaten gelten. Der Schwerpunkt bei den Qualifikationskriterien liegt auf den Zulassungskriterien, der Ausbildung (einschließlich regelmäßiger Lehrgänge) und der Erfahrung der Inspektoren. Die Ausbildung der Inspektoren muss den von der EASA erarbeiteten Lehrplänen entsprechen, und unabhängige Ausbildungsanbieter müssen Qualifikationen gemäß spezieller einheitlicher Kriterien aufweisen.

Verschiedene Initiativen, die im Jahr 2007 gestartet wurden, wurden 2008 als regelmäßige Standardaktivitäten des SAFA-Programms der EG fortgeführt, wie z. B. die Qualitätsprüfung der von den teilnehmenden Staaten in die SAFA-Datenbank eingegebenen Berichte sowie die Datenbankanalyse. Diese Analyse wird alle vier Monate durchgeführt und soll zur Erkennung potenzieller Sicherheitsdefizite und negativer Trends beitragen, um Defiziten und Negativtrends umgehend begegnen zu können, bevor sie zu einer tatsächlichen Bedrohung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr werden können. Die Methodik für diese Analyse wurde weiter verfeinert und verbessert, um die Nutzung der verfügbaren SAFA-Daten zu maximieren.

Im Oktober 2008 wurde eine wichtige Aktualisierung der SAFA-Datenbank durchgeführt, die eine verbesserte Berichterstellung, die Unterstützung der Überwachung des Priorisierungsverfahrens (das im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 351/2008 eingeführt wurde) und verbesserte Arbeitsabläufe erlaubt. Die Aktualisierung umfasste zum einen die Umsetzung der durch die Richtlinie 2008/49/EG der Kommission eingeführten Änderungen – d. h. die obligatorische Meldung von Maßnahmen der Klasse 3, und zum anderen beinhaltete die Aktualisierung eine wichtige neue Funktion mit dem Ziel einer Verbesserung der Konsistenz der Ergebnisse unter Berücksichtigung von Feststellungsbeschreibungen, die von der EASA erarbeitet und gepflegt werden.

Außerdem wurde die SAFA-Datenbank als vollständig funktionelle Schulungsumgebung reproduziert, um eine praktische Schulung der Datenbanknutzer zu ermöglichen.

1.5. Einführung eines risikobasierten Ansatzes

Die neu umgesetzte Verordnung (EG) Nr. 351/2008 der Kommission (die im April 2008 in Kraft trat) führt das Konzept der Priorisierung von SAFA-Inspektionen aus einer gesamteuropäischen Perspektive ein; nach diesem Konzept müssen teilnehmende Staaten einen Anteil ihrer Vorfeldinspektionen vorrangig bei bestimmten Inspektionsobjekten durchführen (entweder bei einzelnen Betreibern oder bei allen in einem Staat zugelassenen Betreibern). Die Priorisierungsliste wird von der Europäischen Kommission gemäß den in der genannten Verordnung festgelegten Kriterien erstellt und bei Bedarf aktualisiert; diese Kriterien umfassen:

- Informationen, die von der EASA nach der Analyse der SAFA-Datenbank übermittelt wurden;
- Informationen aus den Sitzungen des Ausschusses für Flugsicherheit;
- Informationen, die der Kommission von den Mitgliedstaaten übermittelt wurden.

Darüber hinaus sind auch Betreiber, die in Anhang B der gemeinschaftlichen Liste der einer Betriebsuntersagung gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005) unterliegenden Luftfahrtunternehmen genannt werden, sowie sonstige Betreiber, die in demselben Staat zugelassen sind wie ein gegenwärtig in der gemeinschaftlichen Liste genannter Betreiber, den vorrangigen Inspektionen zu unterziehen.

Die erste Priorisierungsliste wurde am 20. April 2008 veröffentlicht und danach im selben Jahr noch zweimal überprüft. Im Jahr 2008 wurden 1 481 von insgesamt 10 337 SAFA-Inspektionen bei in der Priorisierungsliste genannten Inspektionsobjekten durchgeführt.

2. ZENTRALE SAFA-DATENBANK

Die zentrale SAFA-Datenbank wurde im Dezember 2006 von der Zentralen Arbeitsgemeinschaft der Luftfahrtbehörden (*Central Joint Aviation Authorities*, CJAA) in den Niederlanden an die EASA in Köln übertragen und wird seitdem von der EASA verwaltet.

Obwohl die Datenbank von der EASA verwaltet und gepflegt wird, sind die einzelnen nationalen Luftfahrtbehörden der 42 am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten weiterhin für die Eingabe der Berichte verantwortlich.

2008 führten die am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten 10 337 Inspektionen durch (was einen Rekord darstellt); dabei wurden 11 298 Feststellungen ermittelt (*siehe Anhang A*).

Die in der Datenbank gespeicherten Daten gelten als vertraulich in dem Sinne, dass sie nur den teilnehmenden Staaten zugänglich sind, nicht aber der Öffentlichkeit. Zugriff auf die Datenbank haben alle nationalen Luftfahrtbehörden der teilnehmenden Staaten über eine (gesicherte) Internetverbindung.

3. INSPEKTIONSKRITERIEN

Nach der SAFA-Richtlinie sind Luftfahrzeuge, bei denen (z. B. aufgrund der regelmäßigen Datenbankanalyse durch die EASA) der Verdacht auf Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsnormen besteht, von den Mitgliedstaaten vorrangig zu inspizieren. Außerdem können SAFA-Vorfeldinspektionen stichprobenartig vorgenommen werden.

Die Inspektionen können schwerpunktartig nach fünf Kriterien durchgeführt werden:

- (1) bestimmter Betreiberstaat (Überprüfung der Betreiber aus einem bestimmten Staat),
- (2) bestimmtes Luftfahrzeugmuster,
- (3) bestimmte Art des Betriebs (Linienverkehr, Bedarfsverkehr, Frachtverkehr usw.),
- (4) bestimmter Betreiber aus einem Drittland,
- (5) bestimmtes Luftfahrzeug (nach Eintragungskennzeichen).

In den Anhängen B, C und D sind die Betreiberstaaten, Luftfahrzeugmuster und Betreiber genannt, die im Jahr 2008 inspiziert wurden. Die Angaben belegen den breiten Umfang des SAFA-Programms der EG und seine diskriminierungsfreie Anwendung.

Das reibungslose Funktionieren des Programms lässt sich auch aus der nachstehenden Tabelle ablesen, die eine Zusammenfassung der Informationen aus den Anhängen enthält und einen Überblick über die Tätigkeiten gibt.

Wenngleich die EU-Mitgliedstaaten gemäß der SAFA-Richtlinie in erster Linie für die Inspektion von Luftfahrzeugen aus Drittländern auf EU-Flughäfen zuständig sind, werden nach wie vor auch Luftfahrzeuge von EU-Betreibern inspiziert. Insgesamt ergab sich folgendes Bild:

Inspektionen	10 337 Inspektionen
Betreiber	1 067 verschiedene Betreiber
Staat des Betreibers	131 Staaten
Luftfahrzeugmuster	220 verschiedene Luftfahrzeugmuster (und Varianten)

Aus der folgenden Tabelle geht hervor, dass die große Mehrheit aller Flüge in den EU-Mitgliedstaaten von Luftfahrtunternehmen der EU durchgeführt werden und dass die am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten weiterhin die weiter gefassten Kriterien des SAFA-Programms der ECAC angewendet haben.

	Inspektionen von EU-Betreibern	Inspektionen von Nicht-EU-Betreibern
2008	5 879	4 458
Prozentualer Anteil	56,87 %	43,13 %

Von den 10 337 Inspektionen, die im Jahr 2008 durchgeführt wurden, wurden 9 040 durch EU-Mitgliedstaaten vorgenommen: Davon wurden 42,7 % (3 857 Inspektionen) bei Betreibern durchgeführt, die in Drittländern (Nicht-EU-Mitgliedstaaten) zugelassen waren. Die restlichen 57,3 % (5 183 Inspektionen) wurden bei EU-Betreibern durchgeführt. Im

Jahr 2008 erfolgten etwa 700 000 Landungen durch Betreiber aus Drittländern auf Flughäfen der Gemeinschaft; dies bedeutet eine Inspektionsrate (Zahl der Inspektionen/Zahl der Landungen) von etwa 0,5 % (d. h. fünf Inspektionen pro 1 000 Landungen). Es gab mehr als 2 900 000 Landungen von EU-Betreibern in einem anderen EU-Mitgliedstaat (der nicht für ihre Sicherheitsaufsicht zuständig ist); dies bedeutet eine Inspektionsrate von 0,17 % für EU-Betreiber.

4. WESENTLICHE ERGEBNISSE DER SAFA-INSPEKTIONEN

4.1. Inspektionsergebnisse allgemein

Ein erster Ansatz bezüglich der Feststellungen, d. h. der erkannten Abweichungen von ICAO-Richtlinien, ist die quantitative Betrachtung. Dabei wird die Gesamtzahl der Feststellungen (F) mit der Gesamtzahl der Inspektionen (I) und der Inspektionsgegenstände (IG) verglichen.

Bei der Inspektion wird eine Checkliste verwendet, die insgesamt 54 verschiedene Inspektionsgegenstände umfasst. In den meisten Fällen werden nicht alle Inspektionsgegenstände während einer Inspektion geprüft, da die Zeit zwischen Ankunft und Abflug des Luftfahrzeugs nicht für eine vollständige Prüfung ausreicht. Die Gesamtzahl der Feststellungen im Verhältnis zur Gesamtzahl der Inspektionsgegenstände gibt daher einen besseren Aufschluss als das Verhältnis zur Zahl der Inspektionen. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	Zeitraum
	1. Januar 2008 - 31. Dezember 2008
Gesamtzahl der Inspektionen (I)	10 337
Gesamtzahl der Inspektionsgegenstände (IG)	358 046
Gesamtzahl der Feststellungen (F)	11 298
Durchschnittliche Anzahl der Inspektionsgegenstände je Inspektion	34,64
Feststellungen/Inspektion (F/I)	1,093
Feststellungen/Inspektionsgegenstand (F/IG)	0,0315

4.2. Feststellungen nach Kategorien

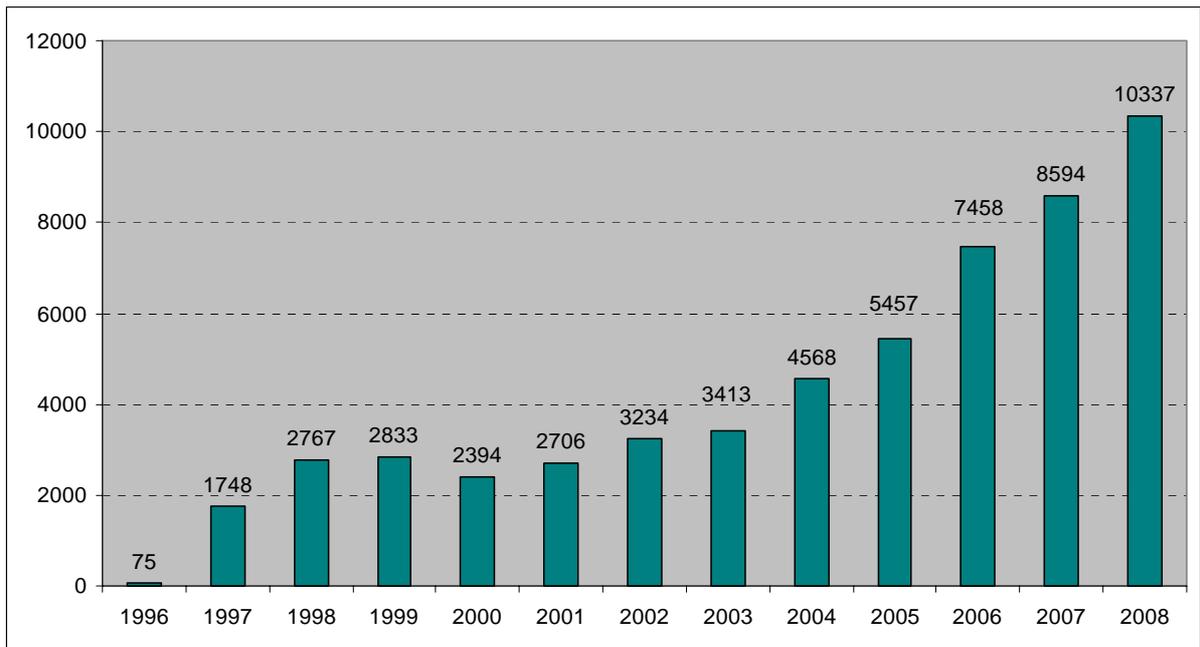
Neben der absoluten Zahl der Feststellungen ist auch deren Schweregrad zu betrachten. Zu diesem Zweck wurden drei Kategorien von Feststellungen festgelegt. Eine Feststellung der „Kategorie 1“ gilt als geringfügig; bei der „Kategorie 2“ handelt es sich um eine signifikante Feststellung und bei der „Kategorie 3“ um eine schwerwiegende Feststellung. Die Bezeichnungen „geringfügig“, „signifikant“ und „schwerwiegend“ beziehen sich auf den Grad der Abweichung von den ICAO-Richtlinien. Mit der Kategorisierung von Feststellungen wird hauptsächlich bezweckt, die Einhaltung der einschlägigen ICAO-Richtlinie und das Ausmaß einer Nichteinhaltung zu klassifizieren.

Die Inspektionen und die Kategorien der Feststellungen werden in der Datenbank festgehalten. In der nachstehenden Tabelle ist die Auswertung dieser Angaben zusammengefasst:

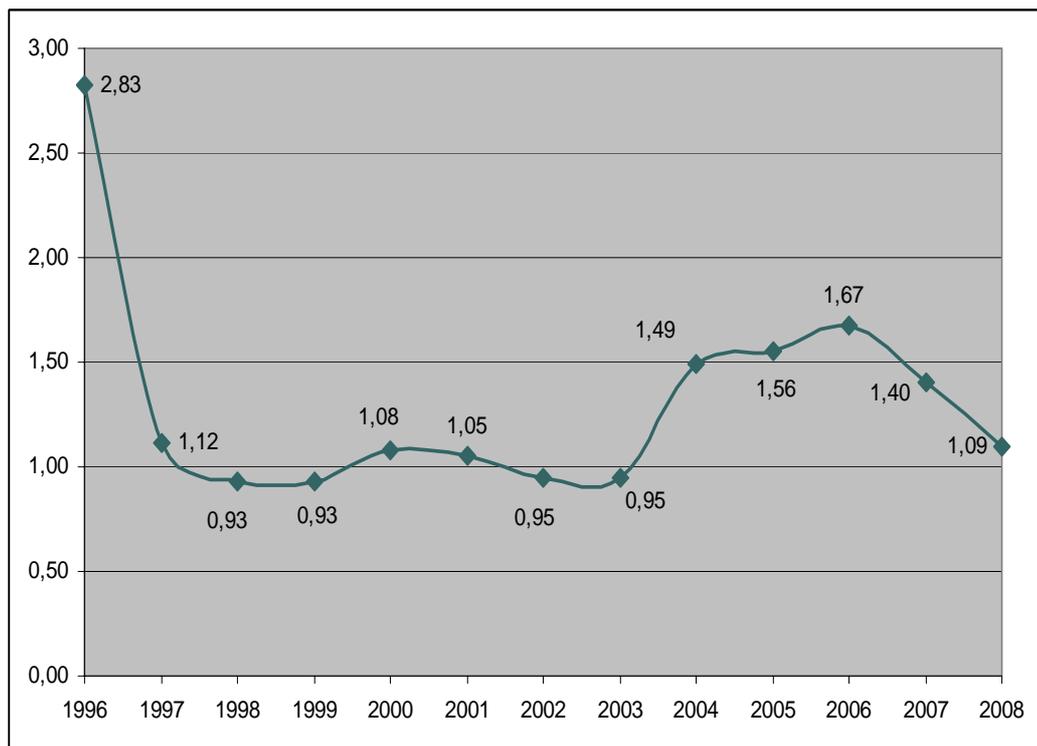
Jahr	Zahl der Inspektionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (jeweilige Kat./I)			
		Kat. 1 (geringfügig)	Kat. 2 (signifikant)	Kat. 3 (schwerwiegend)	Gesamt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
2008	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26 %	40,28 %	18,46 %	100,00 %				

4.3. Zeitliche Entwicklung

	Jahr														Gesamt 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Gesamtzahl der Inspektionen (I)	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	55 584	
Gesamtzahl der Inspektionsgegenstände (IG)	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	1 822 991	
Gesamtzahl der Feststellungen (F)	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	70 254	
Feststellungen/Inspektion (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	
Feststellungen/Inspektionsgegenstand (F/IG)	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	



Zahl der SAFA-Inspektionen seit Beginn des Programms 1996



Durchschnittliche Anzahl der Feststellungen je Inspektion (1996-2008)

4.4. Feststellungen nach Regionen

Region	Zahl der inspizierten Staaten	Zahl der inspizierten Betreiber	Inspektionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (jeweilige Kat./I)			
				Kat. 1 (geringfügig)	Kat. 2 (signifikant)	Kat. 3 (schwerwiegend)	Gesamt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
EU (27) ¹	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Europa (ECAC) ²	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Russische Föderation, Weißrussland und Zentralasien ³	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Nordamerika ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Lateinamerika u. Karibik ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Naher Osten und Nordafrika ⁶	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466

¹ EU: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Zypern.

² Europa (ECAC): Albanien, Armenien, Aserbaidschan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Republik Moldau, Monaco, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigtes Königreich, Zypern.

³ Russische Föderation, Weißrussland und Zentralasien (CIS): Kasachstan, Kirgisistan, Russische Föderation, Tadschikistan, Turkmenistan, Usbekistan, Weißrussland.

⁴ Nordamerika (NA): Bermuda, Kanada, Vereinigte Staaten von Amerika.

⁵ Lateinamerika und Karibik (LAC): Anguilla, Antigua und Barbuda, Argentinien, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivien, Brasilien, Chile, Costa Rica, Dominica, Dominikanische Republik, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaika, Kaimaninseln, Kolumbien, Kuba, Mexiko, Nicaragua, Niederländische Antillen, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, St. Kitts und Nevis, St. Lucia, St. Vincent und die Grenadinen, Suriname, Trinidad und Tobago, Turks- und Caicosinseln, Uruguay, Venezuela (Bolivarische Republik).

Afrika ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Asien ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Ozeanien ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Durchschnitt aller Staaten								0,451	0,440	0,202	1,093

Aus dieser Tabelle ergibt sich:

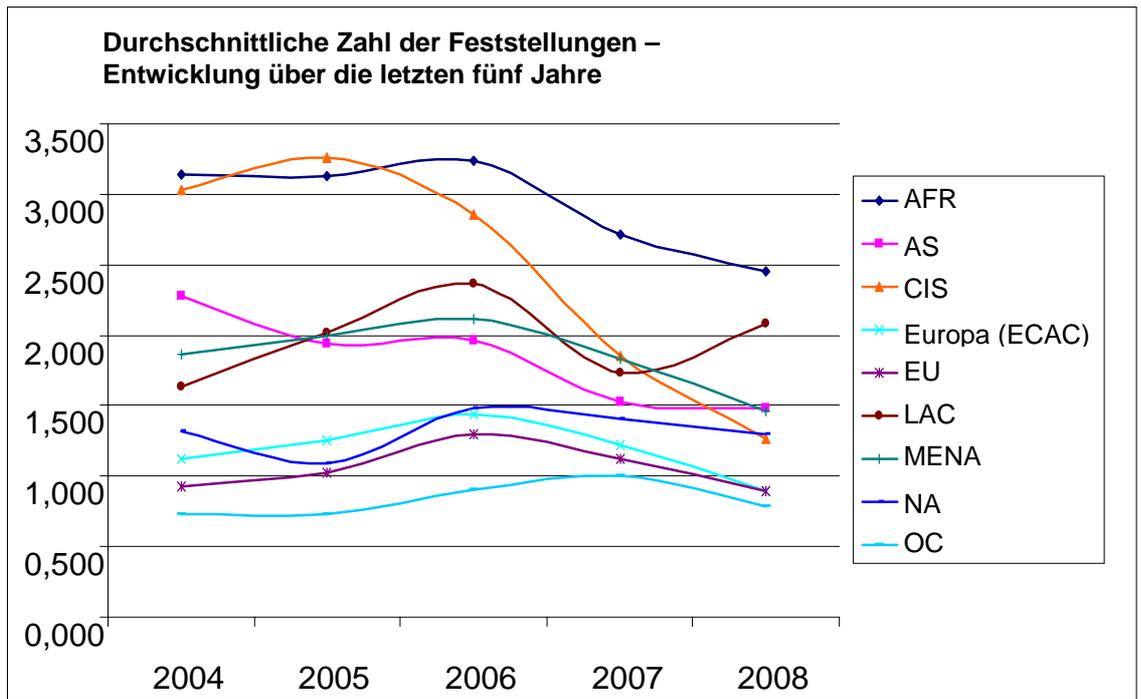
- Betreiber aus EU-Mitgliedstaaten, ECAC-Staaten und Ozeanien weisen weniger Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.
- Betreiber aus Afrika, der Gruppe Russische Föderation/Weißrussland/Zentralasien, Asien, dem Nahen Osten, Nordamerika und Nordafrika weisen mehr Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.

⁶ Naher Osten und Nordafrika (MENA): Ägypten, Algerien, Bahrain, Irak, Iran (Islamische Republik), Israel, Jemen, Jordanien, Katar, Kuwait, Libanon, Libyen, Marokko, Oman, Saudi-Arabien, Sudan, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate.

⁷ Afrika (AFR): Angola, Äquatorialguinea, Äthiopien, Benin, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Côte d'Ivoire, Dschibuti, Eritrea, Gabun, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kap Verde, Kenia, Komoren, Demokratische Republik Kongo, Kongo, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretanien, Mauritius, Mosambik, Namibia, Niger, Nigeria, Ruanda, Sambia, São Tomé und Príncipe, Senegal, Seychellen, Sierra Leone, Simbabwe, Somalia, Südafrika, Swasiland, Vereinigte Republik Tansania, Togo, Tschad, Uganda, Zentralafrikanische Republik.

⁸ Asien (AS): Afghanistan, Bangladesch, Bhutan, Brunei Darussalam, China, Hongkong (Sonderverwaltungsregion Chinas), Indien, Indonesien, Japan, Kambodscha, Demokratische Volksrepublik Korea, Republik Korea, Demokratische Volksrepublik Laos, Malaysia, Malediven, Mongolei, Myanmar, Nepal, Pakistan, Philippinen, Singapur, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, Timor-Leste, Vietnam.

⁹ Ozeanien (OC): Australien, Fidschi, Kiribati, Marshallinseln, Mikronesien (Föderierte Staaten), Nauru, Neuseeland, Palau, Papua-Neuguinea, Salomonen, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.



Die Entwicklung über fünf Jahre zeigt, dass die durchschnittliche Zahl der Feststellungen (je Inspektion) für fast alle geografischen Regionen zurückgegangen ist, insbesondere für Betreiber mit Zulassung in der Russischen Föderation, Weißrussland und den zentralasiatischen Staaten (CIS). Die einzige Ausnahme bilden Lateinamerika und die Karibik (LAC).

Verteilung nach ICAO-Regionen

Region	Zahl der inspizierten Staaten	Zahl der inspizierten Betreiber	Inspektionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (jeweilige Kat./I)			
				Kat. 1 (geringfügig)	Kat. 2 (signifikant)	Kat. 3 (schwerwiegend)	Gesamt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
APAC ¹⁰	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,443
ESAF ¹¹	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,260
EUR/NAT ¹²	56	773	8 580	3 607	3 477	1 483	8 567	0,420	0,405	0,173	0,998
MID ¹³	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,347
NACC ¹⁴	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,436
SAM ¹⁵	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,392

¹⁰ APAC (ICAO-Region Asien und Pazifik): Australien, Bangladesch, Bhutan, Brunei Darussalam, China (einschl. Hongkong und Macao), Cookinseln, Fidschi, Indien, Indonesien, Japan, Kambodscha, Kiribati, Demokratische Volksrepublik Korea, Republik Korea, Demokratische Volksrepublik Laos, Malaysia, Malediven, Marshallinseln, Mikronesien, Mongolei, Myanmar, Nauru, Nepal, Neuseeland, Palau, Papua-Neuguinea, Philippinen, Samoa, Salomonen, Singapur, Sri Lanka, Thailand, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

¹¹ ESAF (ICAO-Region Ostafrika und südliches Afrika): Angola, Äthiopien, Botsuana, Burundi, Dschibuti, Eritrea, Kenia, Komoren, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mosambik, Namibia, Ruanda, Sambia, Seychellen, Simbabwe, Somalia, Südafrika, Swasiland, Vereinigte Republik Tansania, Uganda.

¹² EUR/NAT (ICAO-Region Europa und Nordatlantik): Albanien, Algerien, Andorra, Armenien, Aserbaidshan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Irland, Island, Italien, Kasachstan, Kirgisistan, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Marokko, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Republik Moldau, Monaco, Montenegro, Niederlande (einschl. Niederländische Antillen), Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russische Föderation, San Marino, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tadschikistan, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Usbekistan, Vereinigtes Königreich (einschl. Kaimaninseln, Bermuda), Weißrussland.

¹³ MID (ICAO-Region Naher Osten): Afghanistan, Ägypten, Bahrain, Irak, Iran, Israel, Jemen, Jordanien, Katar, Kuwait, Libanon, Libyen, Oman, Pakistan, Saudi-Arabien, Sudan, Arabische Republik Syrien, Vereinigte Arabische Emirate, Zypern.

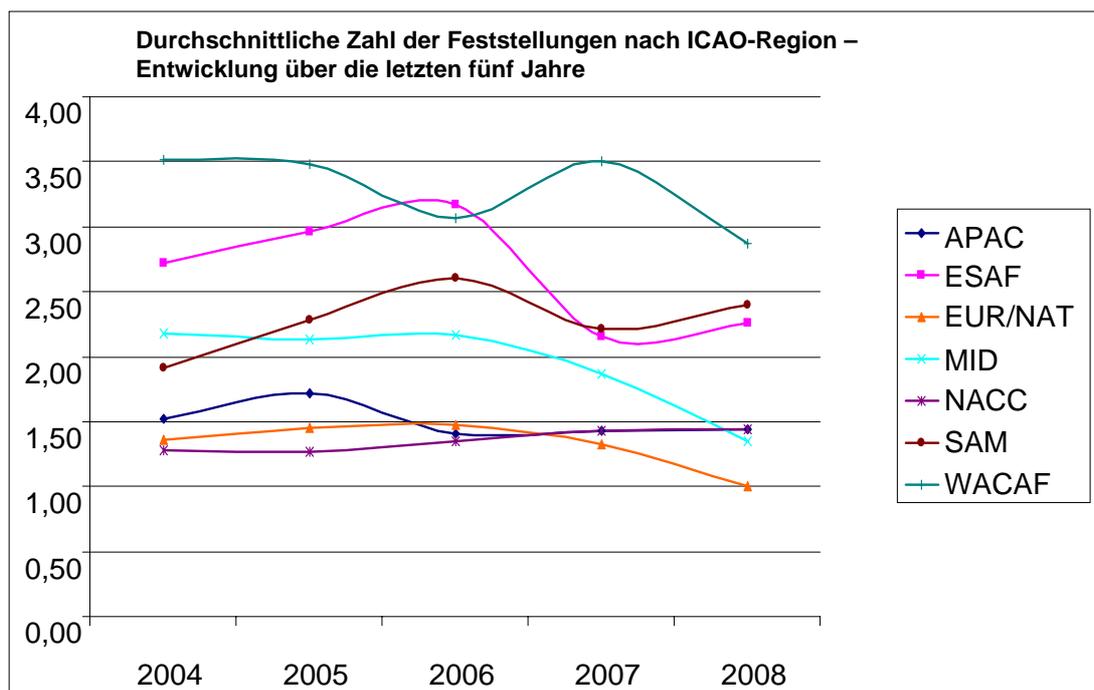
¹⁴ NACC (ICAO-Region Nordamerika, Mittelamerika und Karibik): Antigua und Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Costa Rica, Dominikanische Republik, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaika, Kanada, Kuba, Mexiko, Nicaragua, St. Kitts und Nevis, St. Lucia, St. Vincent und die Grenadinen, Trinidad und Tobago, Vereinigte Staaten von Amerika.

¹⁵ SAM (ICAO-Region Südamerika): Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Ecuador, Guyana, Kolumbien, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

WACAF ¹⁶	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869
Alle Staaten	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

Aus dieser Tabelle ergibt sich:

- Betreiber aus Staaten der Region EUR/NAT weisen weniger Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.
- Betreiber aus Staaten der Regionen MID, SAM, WACAF, NACC, APAC und ESAF weisen mehr Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.



Aus dieser Grafik lässt sich ablesen, dass die durchschnittliche Zahl der Feststellungen (Gesamtzahl der Feststellungen/Gesamtzahl der Inspektionen) für die Regionen NACC und APAC relativ konstant geblieben ist. Die Zahlen für die Regionen EUR/NAT, MID und WACAF verbesserten sich, während die Regionen ESAF und SAM einen Anstieg des Durchschnitts verzeichnen, der dem Besserungstrend des Vorjahres zuwiderläuft.

¹⁶ WACAF (ICAO-Region West- und Zentralafrika): Äquatorialguinea, Benin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Gabun, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kap Verde, Demokratische Republik Kongo, Kongo, Liberia, Mali, Mauretanien, Niger, Nigeria, São Tomé und Príncipe, Senegal, Sierra Leone, Togo, Tschad, Zentralafrikanische Republik.

Vergleich zwischen EU, ECAC und der übrigen Welt

Region	Zahl der inspi-zierten Staaten	Zahl der inspi-zierten Betreiber	Inspek-tionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (jeweilige Kat./I)			
				Kat. 1 (gering-fügig)	Kat. 2 (signifi-kant)	Kat. 3 (schwer-wiegend)	Gesamt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
EU	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Restliches Europa (nicht der EU angehörende ECAC-Staaten)	16	133	1452	680	661	291	1 632	0,468	0,455	0,200	1,124
Europa (ECAC)	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Nicht-EU-Staaten	104	535	4 458	2 368	2 448	1 237	6 053	0,531	0,549	0,277	1,358
Alle Staaten	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Feststellungen nach Inspektionsgegenständen

In Anhang F sind die Ergebnisse für die einzelnen geprüften Inspektionsgegenstände (EIG) zusammengestellt. Dort wird angegeben, wie oft der betreffende Inspektionsgegenstand geprüft wurde, wie viele Feststellungen gemacht wurden und welches Verhältnis F/EIG sich daraus ergibt. Anhang G enthält eine detaillierte Aufschlüsselung der Feststellungen für das Jahr 2008 nach Kategorien.

4.6. Die drei häufigsten signifikanten und schwerwiegenden Feststellungen in Bezug auf Inspektionsgegenstände

Die Checkliste für die Inspektion umfasst vier Hauptteile. Teil A betrifft Inspektionsgegenstände im Cockpit der Luftfahrzeuge. Teil B der Checkliste betrifft Inspektionsgegenstände in der Fluggastkabine und umfasst im Wesentlichen die Sicherheitsausrüstung. Teil C bezieht sich auf den allgemeinen technischen Zustand des Luftfahrzeugs, der bei einem Rundgang um das Luftfahrzeug geprüft wird. Teil D betrifft Inspektionsgegenstände im Frachtraum des Luftfahrzeugs sowie die beförderte Fracht.

Allgemeine Feststellungen, die nicht unter die Teile A, B, C oder D fallen, können in Teil E (Allgemeines) der Checkliste erfasst werden.

In Bezug auf eine erforderliche Mängelbeseitigung erfordern die bei einer SAFA-Inspektion gemachten Feststellungen der Kategorie 2 (signifikant) und der Kategorie 3 (schwerwiegend) das größte Augenmerk. Für jeden Teil der Checkliste werden die drei häufigsten Feststellungen der Kategorien 2 und 3 im Verhältnis zur Zahl der Inspektionen in den Tabellen im Anschluss an die Anhänge D und E genannt.

5. NACH VORFELDINSPEKTIONEN ERGRIFFENE MASSNAHMEN

Je nach Kategorie, Anzahl und Art der Feststellungen können verschiedene Maßnahmen ergriffen werden.

Deuten die Feststellungen auf eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftfahrzeugs und seiner Insassen hin, sind Abhilfemaßnahmen erforderlich. In der Regel wird der Kapitän des Luftfahrzeugs aufgefordert, die ihm zur Kenntnis gebrachten schwerwiegenden Mängel abzustellen. In seltenen Fällen, in denen die Inspektoren Grund zur Annahme haben, dass der Kapitän nicht beabsichtigt, die erforderlichen Maßnahmen bezüglich der ihm gemeldeten Mängel durchzuführen, sprechen sie ein förmliches Startverbot aus. Diese förmliche Maßnahme des Inspektionsstaats bedeutet, dass das Luftfahrzeug erst nach Durchführung geeigneter Abhilfemaßnahmen starten darf.

Eine Maßnahme anderer Art ist die Auferlegung von „Abhilfemaßnahmen vor der Fluggenehmigung“. Bevor das Luftfahrzeug den Flug fortsetzen darf, müssen in diesem Fall Maßnahmen zur Behebung festgestellter Mängel durchgeführt werden.

In anderen Fällen kann dem Luftfahrzeug der Start unter Auferlegung von Betriebsbeschränkungen erlaubt werden. Eine solche Beschränkung würde beispielsweise in dem Fall auferlegt, dass Mängel bei Fluggastsitzen festgestellt wurden. Der Betrieb des Luftfahrzeugs ist unter der Bedingung möglich, dass die mangelhaften Sitze nicht mit Fluggästen besetzt werden.

Nach gängiger Praxis wird der Kapitän des inspizierten Luftfahrzeugs nach Abschluss der Inspektion über die Feststellungen informiert. Darüber hinaus werden Feststellungen der Kategorien 2 und 3 der zuständigen Luftfahrtbehörde und der Heimatbasis des Betreibers mit der Aufforderung übermittelt, geeignete Maßnahmen zu treffen, um eine Wiederholung zu verhindern.

Um die Ziele des SAFA-Programms der EG bestmöglich zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit mit den Zivilluftfahrtbehörden aller Staaten, deren Betreiber und Luftfahrzeuge Gegenstand von SAFA-Inspektionen waren, unabdingbar. Im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Sicherheitsaufsicht über ihre nationalen Betreiber gemäß den einschlägigen internationalen Sicherheitsrichtlinien werden diese Zivilluftfahrtbehörden ersucht, die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen zu gewährleisten, mit denen die bei SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel behoben werden sollen.

In einigen Fällen, in denen die Feststellungen bezüglich eines Luftfahrzeugs für bedeutend angesehen werden, können einzelne am SAFA-Programm teilnehmende Staaten entscheiden, die Einfluggenehmigung für dieses Luftfahrzeug aufzuheben. Damit darf das betreffende Luftfahrzeug nicht mehr auf Flughäfen des jeweiligen Staats landen oder in seinen Luftraum einfliegen. Ein solches Verbot kann aufgehoben werden, wenn der Betreiber des Luftfahrzeugs nachweist, dass die Probleme ordnungsgemäß behoben wurden. Die Auswirkungen der Entziehung von Einfluggenehmigungen sind daher in der Regel vorübergehender Art.

Diejenigen am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten, die auch der Europäischen Gemeinschaft angehören, handeln hinsichtlich solcher Flugverbote und ihrer Aufhebung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist.

	Zahl der Inspektionen	10 337
	Zahl der Feststellungen	11 298
ERGRIFFENE MASSNAHMEN	Mitteilung an Behörde und Betreiber	3 566
	Beschränkung des Betriebs des Luftfahrzeugs	109
	Abhilfemaßnahmen vor der Fluggenehmigung	1 407
	Startverbot für das Luftfahrzeug	14
	sofortige Betriebsuntersagung	10*

* ausgenommen Betriebsuntersagungen/Betriebsbeschränkungen, die von der EG gemäß Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 auferlegt wurden.