

HU

HU

HU



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.3.31.
COM(2011) 159 végleges

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK
AZ EURÓPAI UNIÓ SAFA-PROGRAMJA**

SEC(2011) 301 végleges

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) az Egyesült Légügyi Hatósággal (JAA) közösen kezdeményezte 1996-ban. A SAFA-programnak azóta döntő szerep jut a repülésbiztonság fokozásában nem csupán európai, hanem nemzetközi szinten is.

Az EU a kezdetektől fogva teljes mértékben felkarolta és támogatta a SAFA-programot: a SAFA Irányító Bizottságának tagjaként aktívan részt vesz a testületet munkájában, az Európai Bizottság pedig finanszírozást biztosít a JAA számára.

Az európai polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének kialakítására és fenntartására irányuló átfogó közösségi stratégia 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 irányelvet¹ (az úgynevezett SAFA-irányelvet). Az irányelv jogi kötelezettséget ró az EU-tagállamokra arra vonatkozóan, hogy földi ellenőrzésnek vessék alá a harmadik ország 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 ezt az irányelvet nemzeti jogszabály kihirdetésével végrehajtsák².

Az ECAC-tagállamok légiközlekedésért felelős döntéshozóinak határozatát követően a SAFA-program átkerült az Európai Közösség hatáskörébe, és ennek megfelelően 2007. január 1-jétől az EU SAFA-programjának irányításával és továbbfejlesztésével kapcsolatos felelősség az Európai Közösségre hárul, amelynek munkáját az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) segíti. Az EASA az Európai Bizottság kölni székhelyű ügynöksége, amely a 768/2006/EK bizottsági rendeletnek³ megfelelően a Bizottság megbízásából az EU SAFA-programjának operatív irányításáért felel.

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.

2006-ig a SAFA-program működésével kapcsolatos elemeit a Központi Társult Légügyi Hatóságok (CJAA) hajtották végre. 2006 végén a SAFA-val kapcsolatos koordinációs tevékenységek a központi adatbázissal együtt a CJAA-tól átkerültek az EASA-hoz.

Az ECAC tizenöt nem uniós tagállamának folyamatos részvételét és ezáltal a program páneurópai dimenzióját az egyes államok és az EASA közötti munkamegállapodás aláírása biztosította. Így a 27 EU-tagállamot is beleértve az EU SAFA-programja összesen 42 részt vevő állammal büszkélkedhet *(lásd az e jelentéshez mellékelte bizottsági szolgálati munkadokumentum A. függelékét)*.

1.2. Milyen céllal készült ez a jelentés?

E jelentés egyértelműen tanúsítja az európai égbolt biztonságosabbá tételét célzó uniós erőfeszítéseket. A biztonságra vonatkozó információk átláthatósága és a SAFA-ellenőrzések főbb következtetéseinek megosztása a biztonságos légiközlekedési rendszer alapkövét jelenti. A nyilvánosság által a légi közlekedés biztonságába vetett bizalom attól is 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, amely tartalmazza valamennyi beérkezett információ elemzését. Az elemzésnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie, és jeleznie kell, hogy fennáll-e légi utasokat érintő, megnövekedett biztonsági kockázat.

Ez a jelentés, mely a 2009. január 1-je és december 31-e közötti időszakra vonatkozik, már a negyedik 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 főbb jellegzetességei a következőképpen foglalhatók össze:

- a SAFA minden részt vevő állama alkalmazza, tehát elvben mind a 42 ECAC-tagállam (az EASA-munkamegállapodást aláíró EU-tagállamok és a nem EU-tag ECAC-tagállamok);
- 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 járataira összpontosul (noha továbbra is lehet SAFA-ellenőrzéseket végezni az EU-tagállamokból érkező légi járművekkel kapcsolatban);
- alapvető célja az összes vizsgált légi járműre nemzetközi szinten általánosan alkalmazandó nemzetközi biztonsági szabályok (ICAO-szabványok) betartásának ellenőrzése.

1.4. Az EU SAFA-programjának szerepe a teljes repülésbiztonsági láncban

Az elmúlt néhány évben végzett 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. Hasonló negatív tendenciák az egyes légi jármű-típusok vonatkozásában is megállapíthatók.
- 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 a légi jármű 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 rendelet⁴ hatálybalépése óta a SAFA-ellenőrzések jelentősége megnövekedett, mivel azok a Bizottság által a légi fuvarozók közösségi listára való felvételével kapcsolatos döntések meghozatala során figyelembe vett kritériumok közé tartoznak. Az első közösségi lista 2006. márciusi létrehozása, valamint annak későbbi rendszeres frissítései óta valóban ez a helyzet.

1.5. A program alakulása 2009-ben

A Bizottság szolgálatai és az EASA folyamatosan figyelemmel kíséri a jelenlegi SAFA-program működését, hogy ily módon feltárja, hol mutatkozik lehetőség további jobbításokra.

A 2008/49/EK bizottsági irányelv⁵ értelmében kapott feladatának megfelelően az EASA kidolgozta és kiadta a földi ellenőrzési eljárásokra vonatkozó második részletes útmutató dokumentumot. Ezen eljárások lefedik az összes érintett területet, azaz az ellenőrzések tervezését, előkészítését és végrehajtását, valamint az utókövetési tevékenységeket.

Számos, 2007-ben indult kezdeményezés 2009-ben is folytatódott, és az EU SAFA-programjának rendszeres, megszokott tevékenységévé vált. Idetartozik például a részt vevő államok által a SAFA-adatbázisba felvitt jelentések minőségvizsgálata és az adatbázis elemzése. A négyhavonta elvégzett elemzés célja minél előbb felderíteni a potenciálisan negatív biztonsági problémákat és tendenciákat annak érdekében, hogy azokat kellő időben, még azelőtt kezelni lehessen, hogy a nemzetközi repülésbiztonságra valódi veszélyt jelentenének. A rendelkezésre álló SAFA-adatok minél jobb felhasználása érdekében az elemzési módszert tovább finomították és fejlesztették.

2009-ben továbbá – a Bizottság kérésének megfelelően – az EASA a világ számos országának légi közlekedési hatóságával folytatott tárgyalásokat azzal a céllal, hogy a magas szintű szabványosítás és harmonizáció megőrzése mellett bővüljön az EU SAFA-programjában részt vevők köre.

Végül az EASA szabványosítási programot indított annak érdekében, hogy a SAFA-ellenőrzéseket a SAFA minden részt vevő államában szabványosított módon végezzék. Valamennyi államot auditnak vetik alá annak ellenőrzése céljából, hogy átültették-e a vonatkozó uniós irányelveket nemzeti jogukba, és alkalmazzák-e az ellenőrök képzésére és az ellenőrzések lefolytatására vonatkozó közös eljárásokat. Az auditok az EASA által a repülésbiztonság más területeit érintően végzett szabványosítási vizsgálatok során alkalmazott, a 736/2006/EK rendeletben⁶ rögzített munkamódszerekkel zajlanak. 2009-ben öt auditot bonyolítottak le. Az auditokra Luxemburgban, Litvániában, Portugáliában, Svédországban és Svájcban került sor.

1.6. Kockázatalapú megközelítés bevezetése

A 351/2008/EK bizottsági rendelet⁷ bevezeti a SAFA-ellenőrzések rangsorolásának páneurópai szemléletű koncepcióját, amelynek értelmében a részt vevő államoknak a bizonyos objektumokra (egy-egy üzemben tartóra vagy az adott államban engedélyezett

⁴ HL L 344., 2005.12.27., 15. o.

⁵ HL L 109., 2008.4.19., 17. o.

⁶ HL L 129., 2006.5.17., 10. o.

⁷ HL L 109., 2008.4.19., 7. o.

valamennyi üzemben tartóra) vonatkozó földi ellenőrzések egy hányadát előbbre kell sorolniuk. Az e rangsort rögzítő listát az Európai Bizottság állítja össze és rendszeresen frissíti az említett rendeletben megállapított kritériumrendszer, vagyis az alábbiak alapján:

- a SAFA-adatbázis elemzését követően az EASA-tól kapott információk;
- a repülésbiztonsági bizottság üléseiről származó információk;
- a Bizottsághoz a tagállamoktól érkezett információk.

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

2009-ben az összesen 11 349 SAFA-ellenőrzésből 2 253 (19,85%) volt olyan, amelyet a rangsort rögzítő listán szereplő objektumokon 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. A jelentéseknek az adatbázisba történő felvétele továbbra is a SAFA 42 részt vevő állama egyes nemzeti légügyi hatóságainak (NAA) feladata.

2009-ben a SAFA részt vevő államai rekordmennyiségű, 11 349 ellenőrzést végeztek, amelyek mintegy 9 688 megállapítást eredményeztek (*lásd a szolgálati munkadokumentum A. függelékét*).

Az adatbázisban szereplő adatok bizalmasnak tekintendők. Az adatbázishoz a részt vevő államok valamennyi nemzeti légügyi hatósága (biztonságos) internetkapcsolaton keresztül férhet hozzá. 2009-ben az adatbázist harmadik országok légügyi hatóságai számára is elérhetővé tették: a hatóságok a saját országuk által kiadott engedéllyel rendelkező üzemben tartókra vonatkozó jelentéseket tekinthetik meg.

3. AZ ELLENŐRZÉS TERÜLETEI

A SAFA-irányelv szerint a tagállamoknak soron kívül kell ellenőrizniük 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 szűrőpróbaszerűen is el lehet végezni.

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, áru fuvarozás stb.).
- (4) Harmadik országok meghatározott üzemen tartói.
- (5) Egy meghatározott, egyedi lajstromozási jellel ellátott légi jármű.

A szolgálati munkadokumentum B., C. és D. függeléke felsorolja az üzemen tartók államait, a légijármű-típusokat és a 2009. során ellenőrzött üzemen tartókat. Ezek alapján látszik, hogy az EU SAFA-programja széles körre kiterjed és azt az uniós és a nem uniós üzemen tartókkal szemben megkülönböztetésmentesen alkalmazzák.

A program zökkenőmentes működése az alábbi táblázattal is szemléltethető, amely összesíti a függelékben szereplő információkat, és áttekintést nyújt a tevékenységekről.

Ellenőrzések	11 349 ellenőrzést végeztek...
Üzemen tartó	...több mint 1100 különböző üzemen tartóval kapcsolatban, ...
Az üzemen tartó állama	...akik 131 államból valók, és...
A légi jármű típusa	...220 különböző légijármű-típust vagy változatot üzemeltetnek.

Az alábbi táblázat ugyanakkor jelzi, hogy az EU-tagállamokon belüli összes járat túlnyomó részét uniós üzemen tartók működtetik, és hogy általánosságban a SAFA részt vevő államai még mindig az ECAC korábbi SAFA-programjának általánosabb kritériumait alkalmazták.

	Az uniós üzemen tartókkal kapcsolatos ellenőrzések	A nem uniós üzemen tartókkal kapcsolatos ellenőrzések
2009	5917	5432
Százalék	52,1%	47,9%

A 11 349 ellenőrzésből 9462-t végeztek az EU-tagállamok (lásd az A. mellékletet), és ebből 47,9% (5432) harmadik országban engedélyezett üzemen tartókkal, míg a fennmaradó 52,1% (5917) uniós üzemen tartókkal volt kapcsolatos.

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 szülehetnek (ezeket „az ICAO-szabványoktól való eltérésnek” is nevezik). Az alábbi 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.

	Időszak
	2009. január 1. – 2009. december 31.
Összes ellenőrzés (E)	11 349
Összes ellenőrzött tétel (ET)	408 217
Összes megállapítás (M)	9688
Az egy ellenőrzés során átlagosan vizsgált tételek száma	35,99
Megállapítások/Ellenőrzések (M/E)	0,854
Megállapítások/Ellenőrzött tételek (M/ET)	0,0237

4.2. Az ellenőrzési megállapítások és kategóriáik

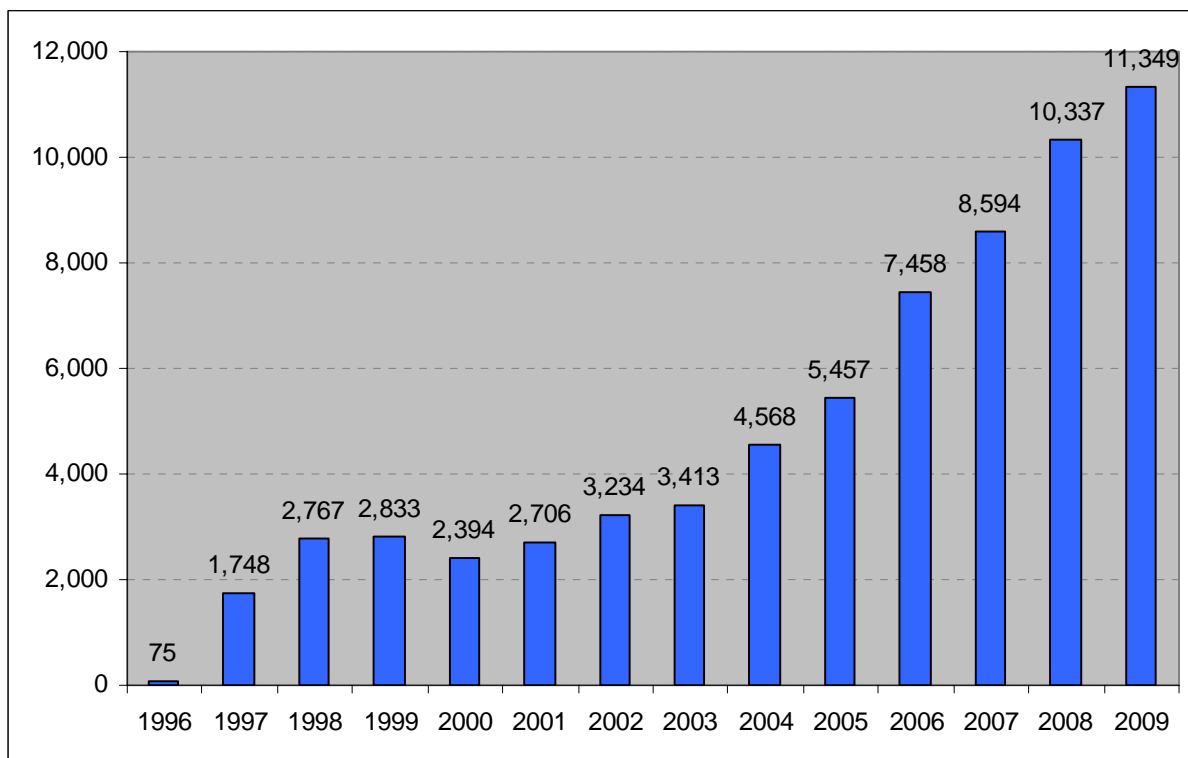
Nemcsak az ellenőrzési megállapítások teljes számát kell figyelembe venni, hanem a megállapítások „súlyosságát” is. Ebből a célból a megállapítások három kategóriáját határozták meg. Az „1. kategóriába” tartozó megállapításokat kis jelentőségű megállapításnak nevezik, a „2. kategória” a jelentős megállapításokra, 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 kategóriáit az adatbázis tartja nyilván, az eredményeket pedig az alábbi táblázat ismerteti.

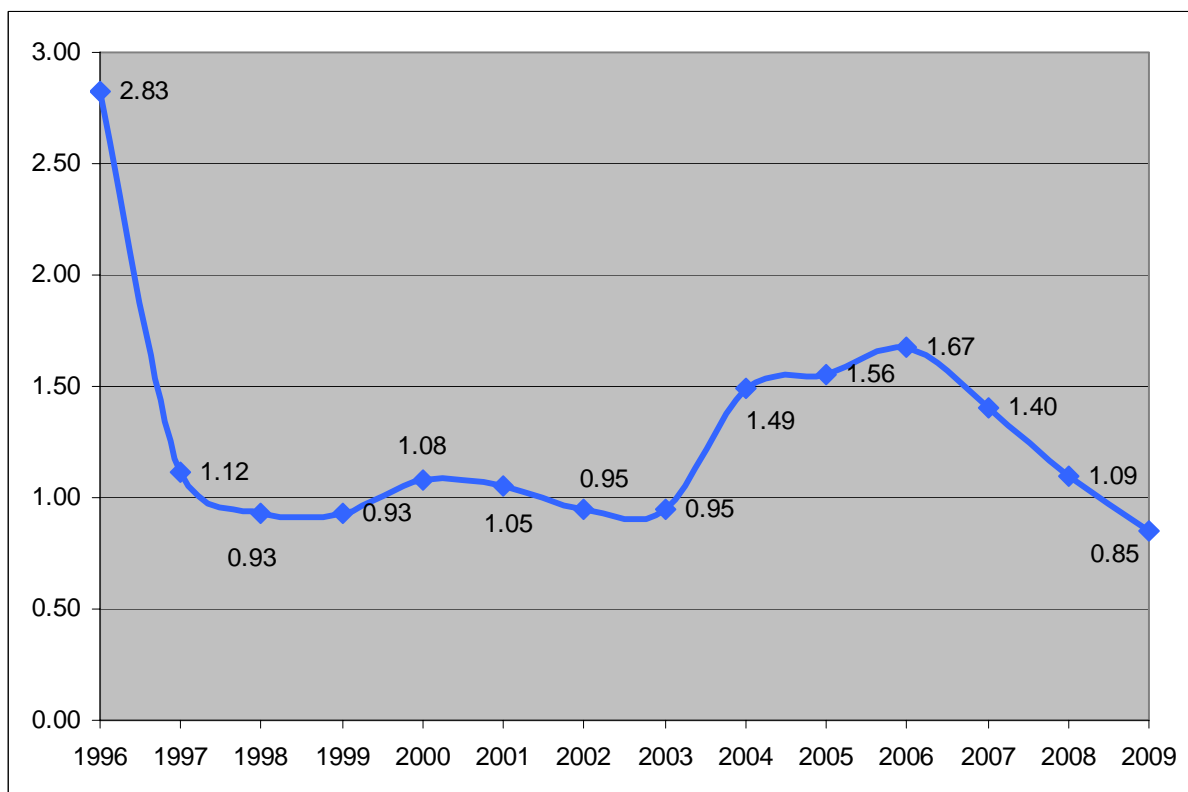
Év	Az ellenőrzések száma (E)	A megállapítások száma (M)				A megállapítások arányszáma (M kat./E)			
		1. kat. (kis jelentőségű)	2. kat. (jelentős)	3. kat. (nagy jelentőségű)	Összesen	M kat./E 1.	M kat./E 2.	M kat./E 3.	Összes M/E
2009	11 349	3880	3816	1992	9688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40%	39,4%	20,6%	100,00%				

4.3. A korábbi évek áttekintése

	Év														Össze- sen 1996– 2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Összes ellenőrzés (E)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10 337	11 349	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	2 231 208
Összes megállapítás (M)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12 481	12 073	11 298	9688	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	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	0,036



A program 1996. évi indulása óta évente elvégzett SAFA-ellenőrzések száma



A megállapítások átlagos száma ellenőrzésenként (1996–2009)

4.4. Ellenőrzési megállapítások regionális alapon

Régió	Az ellenőrzött államok száma	Az ellenőrzött üzemben tartók száma	Ellenőrzés (E)	A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (Mkat./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
EU ⁸	27	528	5917	1603	1562	845	4010	0,271	0,264	0,143	0,678
EURÓPA (ECAC) ⁹	43	677	7570	2202	2173	1064	5439	0,291	0,287	0,141	0,718
Orosz Föderáció, Belarusz és Közép-Ázsia ¹⁰	7	88	931	408	381	219	1008	0,438	0,409	0,235	1,083
Észak-Amerika ¹¹	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
Latin-Amerika és a Karib-szigetek ¹²	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Közél-Kelet és Észak-Afrika ¹³	18	94	1284	618	650	345	1,613	0,481	0,506	0,269	1,256
Afrika ¹⁴	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ Orosz Föderáció, Belarusz és Közép-Ázsia – Belarusz, Kazahsztán, Kirgizisztán, Orosz Föderáció, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán.

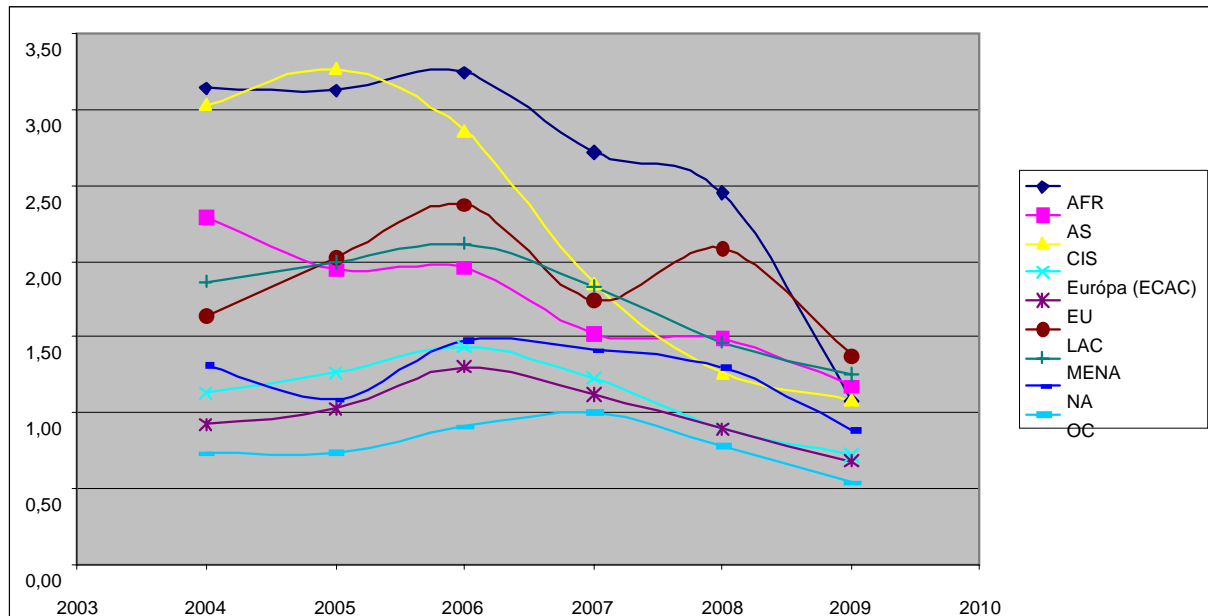
¹¹ Észak-Amerika – Bermuda, Kanada, Amerikai Egyesült Államok.

¹² 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).

¹³ Közél-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 Közöség, Marokkó, Omán, Szaúd-Arábia, Szudán, Szíriai Arab Köztársaság, Tunézia.

¹⁴ 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,

Ázsia ¹⁵	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Óceánia ¹⁶	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Átlag/valamennyi állam								0,342	0,336	0,176	0,854



Az elmúlt öt év fejleményei azt mutatják, hogy a megállapítások (ellenőrzésenkénti) átlagos száma minden földrajzi régió esetében csökkent.

A táblázatból a következőket állapíthatjuk meg:

- Az EU, az ECAC és Óceánia államaiból származó üzemen tartókra ellenőrzésenként az átlagnál kevesebb megállapítás vonatkozik.
- Az egy ellenőrzésre eső megállapítások aránya az afrikai régió esetében javult a legnagyobb mértékben, bár ebben az angolai légi fuvarozó, a TAAG esetében végrehajtott kivételesen sok ellenőrzés is szerepet játszott; ezekre az ellenőrzésekre azt követően került sor, miután a szóban forgó légi fuvarozó lekerült a működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájáról.

Lesotho, Libéria, Madagaszkár, Malawi, Mali, Mauritánia, Mauritius, Mozambik, Namíbia, Niger, Nigéria, Ruanda, São Tomé és Príncipe, Seychelle-szigetek, Sierra Leone, Szenegál, Szomália, Sváziföld, Togo, Uganda, Tanzániai Egyesült Köztársaság, Zambia, Zimbabwe, Zöld-foki szigetek.

¹⁵ 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.

¹⁶ Óceánia – Ausztrália, Fidzsi-szigetek, Kiribati, Marshall-szigetek, Mikronézia (Szövetségi Államok), Nauru, Palau, Pápua Új-Guinea, Salamon-szigetek, Szamoa, Tonga, Tuvalu, Új-Zéland, Vanuatu.

4.5. ICAO-régiónkénti megoszlás

Régió	Az ellenőrzött államok száma	Az ellenőrzött üzemben tartók száma	Ellenőrzés (E)	A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (Mkat./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
APAC ¹⁷	19	58	311	148	125	78	351	0,476	0,402	0,251	1,129
ESAF ¹⁸	10	19	312	75	82	36	193	0,240	0,263	0,115	0,619
EUR ¹⁹	56	784	8957	2931	2833	1428	7192	0,327	0,316	0,159	0,803
MID ²⁰	18	85	953	334	418	221	973	0,350	0,439	0,232	1,021
NACC ²¹	10	127	652	288	178	144	610	0,442	0,273	0,221	0,936
SAM ²²	9	20	66	39	58	23	120	0,591	0,879	0,348	1,818
WACAF ²³	12	21	98	65	122	62	249	0,663	1,245	0,633	2,541
Valamennyi állam	134	1114	11 349	3880	3816	1992	9688	0,342	0,336	0,176	0,854

¹⁷ 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.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

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.

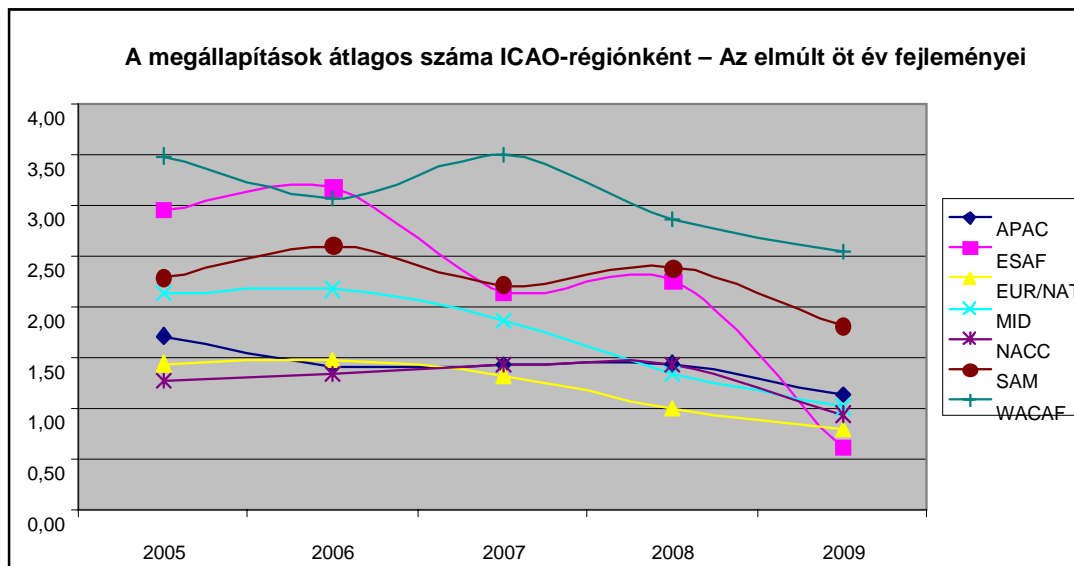
²¹ NACC – az ICAO észak-amerikai, közép-amerikai és karibi régiója: Amerikai Egyesült Államok, Antigua és Barbuda, Bahama-szigetek, Barbados, Belize, Costa Rica, Dominikai Köztársaság, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Kanada, Kuba, Mexikó, Nicaragua, Saint Kitts és Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent és a Grenadine-szigetek, Salvador, Trinidad és Tobago.

²² SAM – az ICAO dél-amerikai régiója: Argentína, Bolívia, Brazília, Chile, Ecuador, Guyana, Kolumbia, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

²³ 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.

A táblázatból a következőket állapíthatjuk meg:

- Az EUR régióhoz tartozó államokból származó üzemben tartókra ellenőrzésenként az átlagnál kevesebb megállapítás vonatkozik.
- A MID, a SAM, a WACAF, a NACC, az APAC és az ESAF-régióhoz tartozó államokból származó üzemben tartókra ellenőrzésenként az átlagnál több megállapítás vonatkozik.



A megállapítások/ellenőrzések arányszáma valamennyi régió esetében javult. Noha a grafikon alapján a legnagyobb javulás az ESAF-régió esetében következett be, figyelembe kell venni, hogy ennek oka az volt, hogy az e régióban végrehajtott ellenőrzések több mint fele a TAAG angolai légi fuvarozóra vonatkozott. A TAAG 2007-ben felkerült a működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájára, 2009-ben engedélyt kapott az Európai Unióba irányuló műveletek részleges újraindítására (meghatározott légi járművekkel és kizárólag Lisszabon vonatkozásában) azzal a feltétellel, hogy a portugál hatóságok minden járatot ellenőriznek.

Összehasonlítás az EU, az ECAC és a világ többi része között

Régió	Az ellenőrzött államok száma	Az ellenőrzött üzemben tartók száma	Ellenőrzés (E)	A megállapítások (M) száma				A megállapítások arányszáma (Mkat./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
EU	27	528	5917	1603	1562	845	4010	0,271	0,264	0,143	0,678
EURÓPA többi része (nem uniós ECAC-államok)	16	149	1653	599	611	219	1429	0,362	0,370	0,132	0,864
EURÓPA (ECAC)	43	677	7570	2202	2173	1064	5439	0,291	0,287	0,141	0,718

Nem uniós államok	107	586	5432	2277	2254	1147	5678	0,419	0,415	0,211	1,045
Valamennyi állam	134	1114	11 349	3880	3816	1992	9688	0,342	0,336	0,176	0,854

4.6. Az ellenőrző lista tételeivel kapcsolatos ellenőrzési megállapítások

A szolgálati munkadokumentum 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.

4.7. Az ellenőrző lista tételeivel kapcsolatos három legfontosabb 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 nem tartoznak az A., B., C. vagy D. részhez, az ellenőrző lista (általános) E. része alapján kezelhetők.

A SAFA-ellenőrzés során tett megállapítások figyelembevételkor 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 alább, a szolgálati munkadokumentum D. és E. függelékében található táblázatok ismertetik.

5. A FÖLDI ELLENŐRZÉSEK NYOMÁN VÉGREHAJTOTT INTÉZKEDÉSEK

A megállapítások kategóriája, száma és jellege alapján számos intézkedést lehet tenni.

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 ellenőrzés helye szerint kiadott hivatalos felszállási tilalom azt jelenti, hogy a megfelelő javító intézkedések megtételéig a légi jármű számára megtiltják a repülést.

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

valamilyen hiányosságot. A légi jármű üzemeltetésére azzal a feltétellel van lehetőség, hogy az érintett ülésekre nem ültetnek utasokat.

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. Az említett polgári légiközlekedési hatóságokat – nemzeti üzemben tartóknak a nemzetközi biztonsági előírások szerinti biztonsági felügyeletével kapcsolatos felelősségük részeként – felkérjük a javító intézkedések megfelelő végrehajtásának biztosítására a közölt SAFA-megállapítások figyelembevételében.

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 Európai Uniónak 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	11 349
	A megállapítások száma	9688
MEGHOZOTT INTÉZKEDÉSEK	A hatóság és az üzemben tartó tájékoztatása	3328
	A légi jármű működésének korlátozása	95
	A repülési engedélyt megelőző javító intézkedések	1358
	Felszállási tilalom	10
	Azonnali működési tilalom	1*

* 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. KÖVETKEZTETÉS

2009-ben rekordmennyiségű, és a korábbi évekhez képest több üzemen tartóra kiterjedő ellenőrzésre került sor. Ennek eredményeképpen a program révén egyre hatékonyabban lehet meghatározni a potenciális negatív biztonsági tendenciákat, továbbá a SAFA-ellenőrzések valós időben is hozzájárulnak az éppen ellenőrzött légi jármű biztonságos működéséhez.

2009-ben emellett erőfeszítések történtek az uniós SAFA-program működésének javítása érdekében. Ennek részeként útmutató dokumentumok készültek, sor került a SAFA-adatbázisba felvitt jelentések minőségvizsgálatára és szabványosítási program indult, amelynek célja, hogy a SAFA-ellenőrzéseket minden országban egységesen végezzék.