

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 18.11.2009
KOM(2009)627 slutlig

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
OM EUROPEISKA GEMENSKAPENS SAFA-PROGRAM**

SEK(2009) 1576 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET OM EUROPEISKA GEMENSKAPENS SAFA-PROGRAM

Text av betydelse för EES

Syftet med denna rapport

I artikel 6.2 i direktiv 2004/36/EG anges följande:

”Kommissionen ska varje år offentliggöra en rapport med samlad information som ska vara tillgänglig för allmänheten och branschens aktörer och innehålla en analys av all den information som mottagits i enlighet med artikel 5. Analysen ska vara enkel och lättfattlig samt ange om det kan finnas en förhöjd säkerhetsrisk för passagerare. Varifrån denna information kommer skall inte avslöjas i analysen.”

Detta är den tredje årliga rapporten och omfattar perioden 1 januari–31 december 2008.

1. GEMENSKAPENS SAFA-PROGRAM

1.1. Ursprunget till gemenskapens Safa-program

Safa-programmet lanserades ursprungligen 1996 av Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). Safa-programmet var inte baserat på någon europeisk rättsligt bindande grund, utan på ett åtagande av generaldirektörerna från de deltagande medlemsstaterna i ECAC. Inspektionerna med anknytning till utländska luftfartyg omfattar luftfartyg som inte används eller drivs under tillsyn av den behöriga myndigheten i den stat där inspektionen äger rum.

Den 30 april 2004 offentliggjordes Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen (det s.k. Safa-direktivet), som innebär att EU:s medlemsstater är skyldiga att genomföra rampinspektioner på luftfartyg från tredjeland som landar på deras flygplatser, varvid det med ”luftfartyg från tredje land” avses ett luftfartyg som inte används eller drivs under tillsyn av en EU-medlemsstats behöriga myndighet. Direktivet förbjuder dock absolut inte EU-medlemsstaterna att inspektera luftfartyg från andra EU-medlemsstater. EU:s medlemsstater fick två år på sig att genomföra direktivet genom att utfärda nationell lagstiftning.

Efter ett beslut av generaldirektörerna från ECAC:s medlemsstater överfördes Safa-programmet till gemenskapens behörighet, varvid ansvaret för förvaltningen och den vidare utvecklingen av **gemenskapens Safa-program** från och med den 1 januari 2007 åligger Europeiska kommissionen med bistånd från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA). EASA är en av Europeiska kommissionens byråer. Den har sitt säte i Köln och ansvarar för förvaltningen av gemenskapens Safa-program på kommissionens vägnar i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 768/2006.

Fram till 2006 svarade de centrala gemensamma luftfartsmyndigheterna (CJAA) för de operativa delarna av Safa-programmet. I slutet av 2006 överfördes samordningsansvaret för Safa och den centrala databasen från CJAA till EASA.

Det fortsatta deltagandet av de femton ECAC:s medlemsstater som inte är medlemmar i EU, och därmed programmets alleuropeiska dimension, är säkrad genom undertecknandet av ett

samarbetsavtal mellan var och en av dessa stater och EASA. Med de 27 EU-medlemsstaterna omfattar gemenskapens Safa-program därmed totalt 42 deltagande stater(se tillägg A).

1.2. Safa-programmets funktionssätt

I alla stater som deltar i Safa-programmet kan luftfartyg (i EU-medlemsstater luftfartyg från tredjeland, i ECAC-stater som inte är medlemmar i EU utländska luftfartyg) få genomgå en rampinspektion, först och främst med avseende på luftfartygets dokument och handböcker, besättningens certifikat, luftfartygets synbara skick och på att obligatorisk säkerhetsutrustning i kabinen finns till hands och är i gott skick. Reglerna för dessa inspektioner finns i Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO:s) normer, bilagorna 1 (besättningens certifikat), 6 (drift av luftfartyg) och 8 (luftfartygs luftvärdighet).

Dessa kontroller utförs enligt ett förfarande som är gemensamt för alla deltagande stater. Resultatet redovisas i en rapport som också följer ett gemensamt format. Om avsevärda brister konstateras kontaktas operatören och den behöriga luftfartsmyndigheten (i operatörens hemmastat eller registreringsstat) så att man kan komma överens om vilka avhjälpande åtgärder som ska vidtas, inte bara i fråga om det inspekterade luftfartyget utan även andra luftfartyg som eventuellt kan vara berörda om det rör sig om en brist som är av generell karaktär. Alla uppgifter från rapporterna samt kompletterande information utbyts och sparas centralt i en elektronisk databas som upprättats och administreras av EASA.

De viktigaste dragen i EG:s Safa-program kan sammanfattas på följande sätt:

- Det tillämpas av alla stater som deltar i Safa-programmet: i princip alla 42 ECAC-stater (EU:s medlemsstater och ECAC-stater utanför EU, som har undertecknat samarbetsavtalet med EASA)
- Inspektionsresultaten får en omfattande spridning genom en central Safa-databas.
- Bottom-up-strategi: Programmet bygger på rampinspektioner av luftfartyg.
- Målinriktning: I första hand luftfartyg från tredjeland som flyger till EU och till stater som deltar i Safa-programmet (Safa-inspektioner kan dock fortsatt genomföras på luftfartyg från EU:s medlemsstater).
- Det tillhörande syftet att kontrollera överensstämmelsen med ICAO-standarderna som vanligtvis tillämpas på samtliga inspekterade luftfartyg internationellt.

1.3. Integrationen av Safa-programmet i det övergripande flygsäkerhetskonceptet

På grundval av de Safa-inspektioner som utförts under de senaste åren visar erfarenheten att de ger en allmän anvisning om utländska operatörers säkerhet. Dessa uppgifter är dock begränsade i den meningen att ingen fullständig bild kan uppnås om säkerheten i ett särskilt luftfartyg eller hos en särskild operatör. Detta beror på att vissa aspekter är svårbedömda under en inspektion (t.ex. resursförvaltning i fråga om besättningen, fullständig status för luftvärdighetsbevis, etc.) på grund av den begränsade tid som är tillgänglig för att utföra en inspektion och följaktligen den begränsade detaljnivå som är möjlig under en sådan inspektion. Värdet av dessa indikatorer kommer att förstärkas genom att även graden av harmonisering mellan de deltagande staterna när det gäller genomförandet av Safa-inspektioner ökar.

En fullständig bedömning av ett särskilt luftfartyg eller en särskild operatör kan endast uppnås genom en kontinuerlig översikt från den ansvariga nationella luftfartsmyndighetens sida (operatörsstat eller registreringsstat). I detta hänseende kommer uppgifterna som erhålls genom Safa-programmet till nytta:

- I första hand som ett föregripande verktyg som bidrar till att identifiera potentiella negativa tendenser när det gäller säkerheten, eftersom flera eller återkommande anmärkningar på en operatör är en mycket bra indikator på potentiella strukturella brister i fråga om både operatörens hantering av kvalitetskontroller och nivån på den säkerhetstillsyn som utövas av de ansvariga nationella luftfartsmyndigheterna i den stat där operatören har godkänts. Liknande negativa trender kan också identifieras för särskilda luftfartygstyper.
- Mer direkt kan Safa-inspektionerna bidra till en säker drift av det luftfartyg som just har inspekterats genom att de inspekterande myndigheterna måste se till att avhjälpande åtgärder omedelbart vidtas innan luftfartyget får tas i trafik igen.

Efter ikraftträdandet av förordning (EG) nr 2111/2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen har Safa-inspektionerna fått ännu större betydelse som ett av de kriterier som kommissionen tar hänsyn till när den fattar sina beslut om lufttrafikföretag ska föras upp på gemenskapsförteckningen. Så har det varit sedan upprättandet av den första gemenskapsförteckningen i mars 2006 och dess tillhörande regelbundna uppdateringar.

1.4. Utvecklingen av programmet under 2008

Kommissionen antog den 16 april 2008 två viktiga lagstiftningsåtgärder vars syfte är att ytterligare stärka Safa-programmet.

- Kommissionens direktiv 2008/49/EG innehåller de centrala delarna av Safa-handboken om förfaranden och tillhandahåller en harmonisering av reglerna för hur Safa-inspektioner ska genomföras, däribland uppföljande åtgärder, obligatorisk rapporteringstid (15 arbetsdagar) och obligatorisk delgivning av inspektionsresultat till de operatörer som inspekterats i form av ett inspektionsintyg enligt ett standardiserat format. Genom direktivet introduceras även ett antal kriterier avseende de kvalifikationer som gäller för Safa-inspektörer. EASA fick i uppdrag att stödja de deltagande staterna genom att ta fram detaljerade riktlinjer som är i överensstämmelse med de centrala delar som fastställs i direktivet.
- I kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 tillämpas en strukturerad EU-övergripande metod när det gäller prioritering av Safa-rampinspektioner på potentiellt osäkra objekt, i syfte att få till stånd ett bättre utnyttjande av tillgängliga inspektionsresurser.

I enlighet med det uppdrag som ges i kommissionens direktiv 2008/49/EG har EASA utarbetat och utfärdat detaljerade anvisningar för vilka kvalifikationer som gäller för Safa-rampinspektörer. Därigenom uppställs normer som är gemensamma för samtliga deltagande stater. I kvalifikationskraven prioriteras behörighet, utbildning (däribland återkommande utbildning) och inspektörernas erfarenhet. Utbildningen av inspektörer måste följa en läroplan

som tagits fram av EASA. Oberoende utbildningsleverantörer måste kunna uppvisa kvalifikationer som motsvarar ett antal särskilda gemensamma kriterier.

Ett antal initiativ som inleddes 2007 fortsatte under 2008 och övergick till vanlig standardverksamhet inom ramen för Safa-programmet. Detta gäller bland annat kvalitetsöversyn av de rapporter som de deltagande staterna lagt in i Safa-databasen, samt av databasanalysen. Analysen görs var fjärde månad och syftar till att på ett så tidigt stadium som möjligt identifiera eventuella säkerhetsproblem och negativa trender. Tanken är att man snabbt ska kunna ta itu med problemen innan de verkligen utgör ett hot mot den internationella luftfartsäkerheten. Den metod som tillämpats för att genomföra analysen har finslipats och förbättrats så att tillgängliga Safa-uppgifter kan användas på ett optimalt sätt.

I oktober 2008 gjorde man en stor uppgradering av Safa-databasen som möjliggjorde förbättrad rapportering samt stöd för övervakning av prioriteringsförfarandet (som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 351/2008). Även arbetsflödet förbättrades. Samtidigt som man genomförde de ändringar som infördes genom kommissionens direktiv 2008/49/EG, nämligen obligatorisk rapportering av åtgärder enligt klass 3, infördes genom uppgraderingen en ny viktig funktion som syftar till att skapa bättre enhetlighet i fråga om resultaten genom att använda en uppsättning förlagor som tas fram och uppdateras av EASA.

Dessutom skapades en kopia av Safa-databasen för att ge användarna möjlighet till praktisk utbildning i en fullt fungerande utbildningsmiljö.

1.5. Införande av en riskbaserad metod

Genom kommissionens nyligen antagna förordning (EG) nr 351/2008 (som trädde i kraft i april 2008) införs prioriteringsbegreppet för Safa-inspektioner utifrån ett EU-övergripande perspektiv. De deltagande staterna måste således utföra en del av sina rampinspektioner på vissa bestämda inspektionspunkter (antingen enskilda operatörer eller alla operatörer som är godkända i ett visst land). Prioriteringslistan sammanställs av Europeiska kommissionen och uppdateras vid behov enligt en uppsättning kriterier som fastställs i förordningen, däribland

- information som förmedlats av EASA efter analys av Safa-databasen,
- information från möten i flygsäkerhetskommittén,
- information som kommissionen erhållit från medlemsstaterna.

Operatörer som är upptagna i bilaga B till gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen (upprättad i enlighet med förordning (EG) nr 2111/2005) samt andra operatörer som är godkända i samma land som en operatörer som samtidigt förekommer i gemenskapsförteckningen ska också omfattas av prioriterade inspektioner.

Den första prioritetsförteckningen offentliggjordes den 20 april 2008 och uppdaterades därefter två gånger det året. Av de totalt 10 337 Safa-inspektioner som utfördes under 2008 genomfördes 1 481 på sådana inspektionspunkter som ingick i prioritetsförteckningen.

2. DEN CENTRALA SAFA-DATABASEN

Den centrala Safa-databasen har förvaltats av EASA sedan december 2006, när den överfördes från de centrala gemensamma luftfartsmyndigheterna (CJAA) i Nederländerna till EASA i Köln i Tyskland.

Även om EASA står för förvaltning och underhåll är det fortfarande de enskilda nationella luftfartsmyndigheterna i de 42 stater som deltar i Safa-programmet som ansvarar för att rapporter förs in i databasen.

Under 2008 utförde de stater som deltar i Safa-programmet 10 337 inspektioner, vilka resulterade i 11 298 anmärkningar (bilaga A).

Uppgifterna i databasen är konfidentiella i det avseendet att de bara utbyts med andra deltagande stater och inte är tillgängliga för allmänheten. Databasen är tillgänglig för alla nationella luftfartsmyndigheter i de deltagande staterna via en (säker) Internetanslutning.

3. INSPEKTERADE OMRÅDEN

Enligt det s.k. Safa-direktivet ska medlemsstaterna prioritera inspektioner av de luftfartyg som man misstänker inte uppfyller internationella säkerhetsnormer (till exempel på grundval av EASA:s regelbundna analys av databasen). Safa-rampinspektionerna får vidare utföras med tillämpning av ett stickprovsförfarande.

Inspektionerna kan inriktas på fem områden:

- (1) Operatörens hemmastat (kontroll av operatörer från en viss stat).
- (2) Viss luftfartygstyp.
- (3) Viss typ av trafik (kommersiell, icke kommersiell, fraktflyg osv.).
- (4) Viss operatör från tredjeland.
- (5) Visst luftfartyg med individuellt registreringsnummer.

I tilläggen B, C och D förtecknas operatörernas hemmastater, luftfartygstyper och de operatörer som inspekterats under 2008. Uppgifterna visar hur omfattande Safa-programmet är och att det inte tillämpas på ett diskriminerande sätt.

Att programmet fungerar väl framgår även av tabellen nedan, där uppgifterna från tilläggen sammanfattas på ett överskådligt sätt.

Den främsta skyldigheten för EU:s medlemsstater enligt Safa-direktivet är visserligen att inspektera luftfartyg från tredjeland som landar på flygplatser inom EU, men luftfartyg från operatörer inom EU är också fortsättningsvis föremål för inspektioner. I följande tabell anges resultaten:

Inspektioner	10 337 inspektioner...
använda	...av 1 067 olika operatörer...
Operatörens hemmastat	...från 131 stater...

Av tabellen nedan framgår det att den stora majoriteten av alla flygningar i EU:s medlemsstater utförs av operatörer från EU, och att stater som deltar i Safa-programmet fortfarande tillämpande de mer omfattande kriterierna från det tidigare Safa-programmet inom ramen för ECAC.

	Inspektioner av Verksamhetsutövare	Inspektioner av operatörer från stater utanför EU
2008	5,879	4,458
Andel (i %)	56,87%	43,13%

Av de 10 337 inspektioner som genomfördes under 2008 utfördes 9 040 av EU:s medlemsstater. 42,7 % (3 857) utfördes hos operatörer som är godkända i tredjeländer (länder utanför EU). Återstående 57,3 % (5 183) utfördes hos EU-operatörer. Under 2008 genomförde operatörer från tredje land cirka 700 000 landningar på flygplatser i EU, vilket innebär en inspektionsgrad (antal inspektioner/antal landningar) på ungefär 0,5 % (det vill säga 5 inspektioner för 1 000 landningar). EU-operatörer genomförde mer än 2 900 000 landningar i andra EU-länder (annat land än det som ansvarar för säkerhetstillsynen). Detta innebär en inspektionsgrad på 0,17 % för EU-operatörer.

4. DE VIKTIGASTE RESULTATEN FRÅN SAFA-INSPEKTIONERNA

4.1. Anmärkningar vid inspektionerna, allmänt

En första utgångspunkt när det gäller anmärkningarna, som är avvikelser från ICAO:s normer, är det kvantitativa tillvägagångssättet. Det totala antalet anmärkningar (A) jämförs med det totala antalet inspektioner (I) och de inspekterade punkterna (II).

Vid inspektionen används en checklista som omfattar totalt 54 olika inspektionspunkter. I de allra flesta fall kontrolleras inte alla punkter under en inspektion därför att tiden från det att luftfartyget ankommer till dess att det ska avgå inte räcker till för detta. Förhållandet mellan det totala antalet anmärkningar och det totala antalet inspekterade punkter kan därför ge en bättre bild än den relation som bara är baserad på antalet inspektioner. Resultaten återges i tabellen nedan.

	Period
	1 januari 2008 – 31 december 2008
Totalt antal inspektioner (I)	10,337
Totalt antal inspekterade punkter (II)	358,046
Totalt antal anmärkningar (A)	11,298

Genomsnittligt antal inspekterade punkter under en inspektion	34.64
Anmärkningar/inspektioner (A/I)	1.093
Anmärkningar/inspekterade punkter (A/I)	0.0315

4.2. Anmärkningar vid inspektionerna, olika kategorier

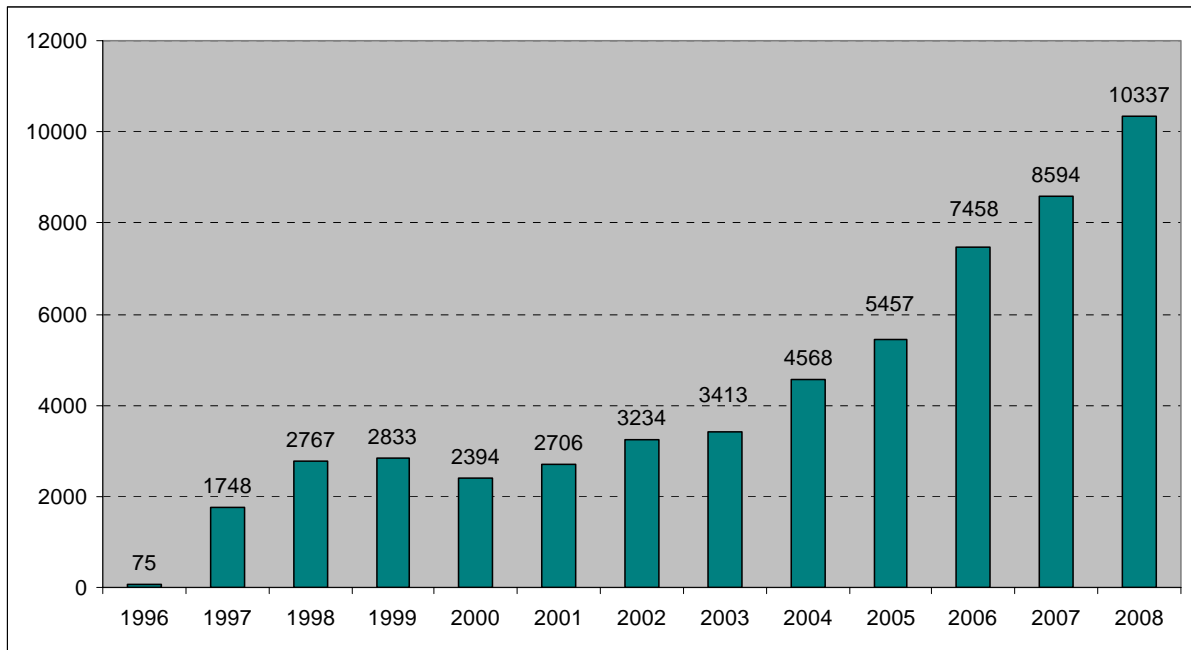
Inte bara det totala antalet anmärkningar måste beaktas, utan även hur allvarliga de är. Tre kategorier har därför fastställts. En anmärkning enligt "enligt kategori 1" är en mindre anmärkning. En anmärkning enligt "kategori 2" är betydande och "kategori 3" är en större anmärkning. Beteckningarna "mindre", "betydande" och "större" avser graden av avvikelse från ICAO:s norm. Det främsta syftet med att kategorisera anmärkningarna är att klassificera efterlevnaden av en norm och hur allvarlig en bristande efterlevnad av denna norm är.

Inspektionerna och kategorierna avseende anmärkningarna registreras i databasen och resultaten visas i tabellen nedan.

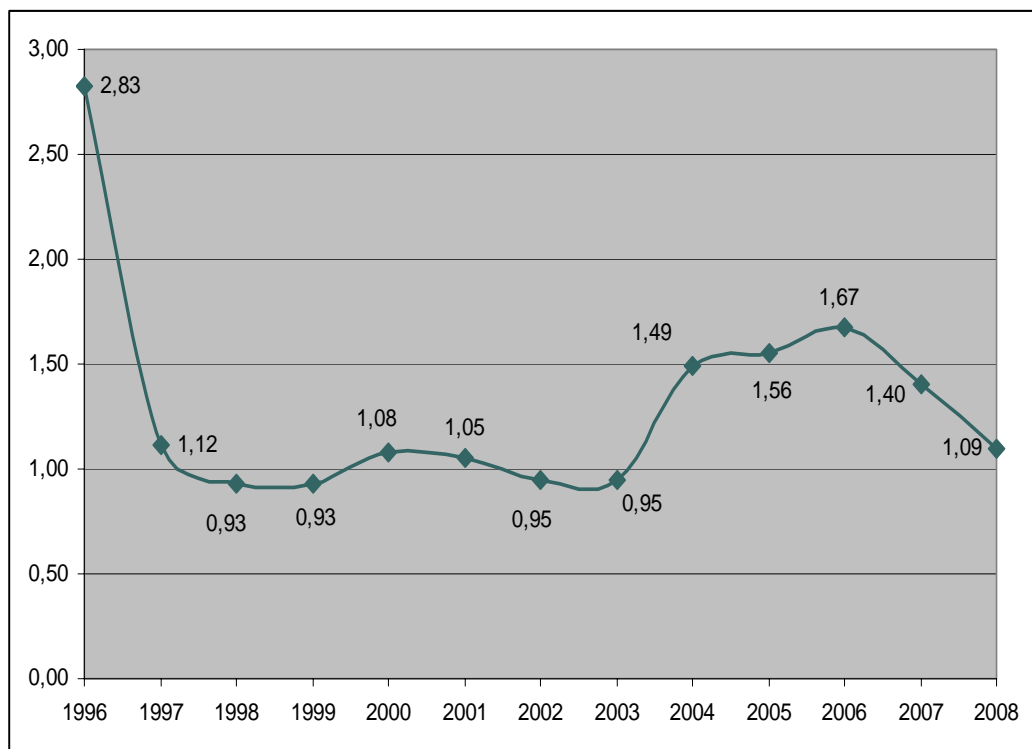
År	Antal inspektioner (I)	Antal anmärkningar (F)				Relation avseende anmärkningarna (F kat./I)			
		Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (betydande)	Kat. 3 (större)	Summa	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F totalt/I
2008	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1.093
		41,26%	40,28%	18,46%	100.00%				

4.3. Historisk översyn

	År													Totalt 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Totalt antal inspektioner (I)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Totalt antal inspekterade punkter (II)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Totalt antal anmärkningar (F)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Anmärkningar/inspektioner (F/I)	2.8267	1.1161	0.9299	0.9287	1.0806	1.0536	0.9474	0.9499	1.4884	1.5562	1.6704	1.405	1.093	1.264
Anmärkningar/inspekterade punkter (F/II)	0.127	0.062	0.029	0.028	0.032	0.034	0.033	0.032	0.046	0.047	0.048	0.040	0.032	0.039



Antal Safa-inspektioner sedan programmet inleddes 1996



Genomsnittligt antal anmärkningar per inspektion (1996-2008)

4.4. Anmärkningar vid inspektionerna, regionalt

Region	Antal länder som kontrollerats	Antal operatörer som kontrollerats	Inspekt. (I)	Antal anmärkningar (F)				Relation avseende anmärkningarna (F kat./I)			
				Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (betydande)	Kat. 3 (större)	Totalt	F kat.1 /I	F kat.2 /I	F kat.3 /I	F totalt /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
³ Ryssland, Vitryssland och Centralasien	7	92	905	410	489	244	1,143	0.453	0.540	0.270	1.263
Nordamerika ⁴ Nordamerika:	3	88	456	259	203	132	594	0.568	0.445	0.289	1.303
Latinamerika och Västindien ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0.687	0.939	0.454	2.080
Mellanöstern och Nordafrika ⁶	17	78	998	577	586	300	1,463	0.578	0.587	0.301	1.466
Afrika ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0.880	0.990	0.583	2.453

¹ EU– Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

² Europa (ECAC) – Albanien, Armenien, Azerbajdzjan, Belgien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Georgien, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Malta, Moldavien, Monaco, Montenegro, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Serbien, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ukraina, Ungern, Österrike.

³ Ryssland, Vitryssland och Centralasien – Kazakstan, Kirgizistan, Ryssland, Tadzjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan, Vitryssland.

⁴ Nordamerika – Bermuda, Förenta staterna, Kanada.

⁵ Latinamerika och Västindien – Anguilla, Antigua och Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brasilien, Caymanöarna, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaica, Kuba, Mexiko, Nederländska Antillerna, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, Saint Kitts och Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent och Grenadinerna, Surinam, Trinidad och Tobago, Turks- och Caicosöarna, Uruguay, Venezuela.

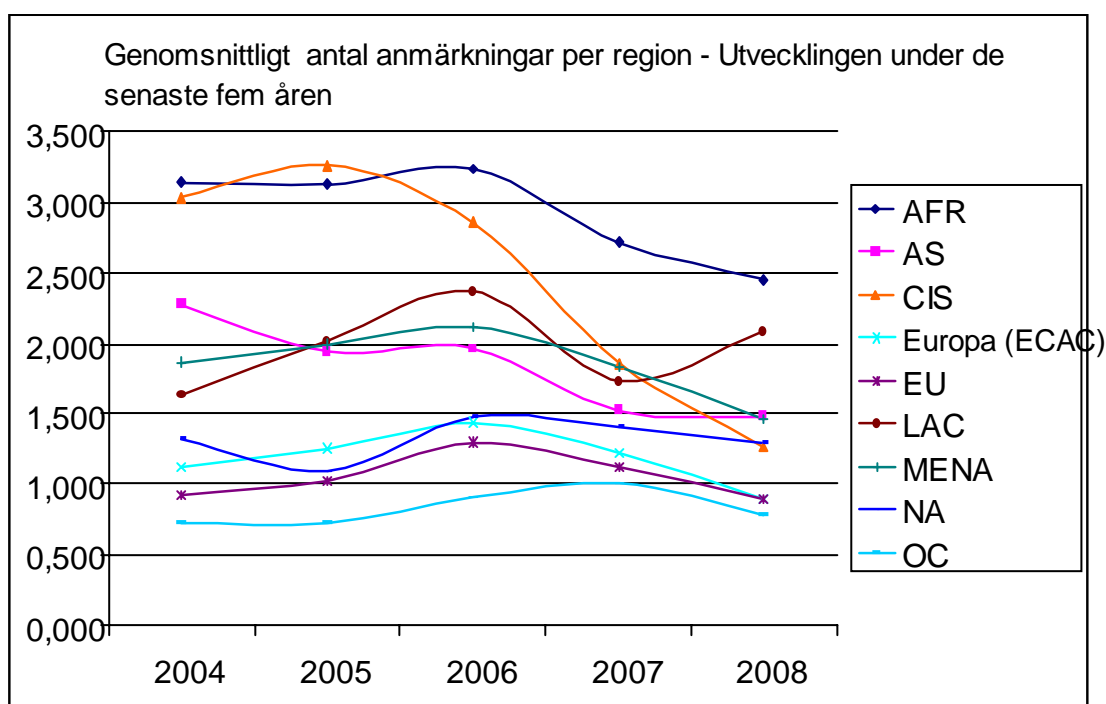
⁶ Mellanöstern och Nordafrika – Algeriet, Bahrain, Egypten, Förenade Arabemiraten, Iran, Irak, Israel, Jemen, Jordanien, Kuwait, Libanon, Libyen, Marocko, Oman, Qatar, Saudiarabien, Sudan, Syrien, Tunisien.

⁷ Afrika – Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Centralafrikanska republiken, Demokratiska republiken Kongo, Djibouti, Ekvatorialguinea, Elfenbenskusten, Etiopien, Eritrea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kap Verde, Kenya, Komorerna, Kongo, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretanien, Mauritius, Moçambique, Namibia, Niger,

Asien ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0.60 8	0.58 1	0.29 6	1.485
Oceanien ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0.09 4	0.46 9	0.21 9	0.781
Genomsnitt/alla stater								0.45 1	0.44 0	0.20 2	1.093

Tabellen visar att

- operatörer från stater i EU, ECAC och Oceanien har färre anmärkningar per inspektion än genomsnittet, och att
- operatörer från Afrika, Ryssland, Vitryssland och Centralasien samt stater i Asien, Mellanöstern och Nordafrika har fler anmärkningar per inspektion än genomsnittet.



Utvecklingstendensen under perioden 2004–2008 visar att det genomsnittliga antalet anmärkningar (per inspektion) har minskat i praktiskt taget alla regioner. Detta gäller särskilt

Nigeria, Rwanda, São Tomé och Príncipe, Senegal, Seychellerna, Sierra Leone, Somalia, Sydafrika, Swaziland, Tanzania, Tchad, Togo, Uganda, Zambia och Zimbabwe.

⁸ Asien – Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Filippinerna, Hongkong, Indien, Indonesien, Japan, Kambodja, Kina, Laos, Malaysia, Maldiverna, Mongoliet, Myanmar, Nepal, Nordkorea, Pakistan, Sydkorea, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, Vietnam, Östtimor.

⁹ Oceanien – Australien, Fiji, Kiribati, Marshallöarna, Mikronesien, Nauru, Nya Zeeland, Palau, Papua Nya Guinea, Salomonöarna, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

operatörer som har godkänts i Ryska federationen, Vitryssland och de centralasiatiska staterna. Enda undantaget är Latinamerika och Västindien.

Fördelning efter ICAO-regioner

Region	Antal länder som kontrollerats	Antal operatörer som kontrollerats	Inspekt. (I)	Antal anmärkningar (F)				Relation avseende anmärkningarna (F kat./I)			
				Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (betydande)	Kat. 3 (större)	Totalt	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F totalt/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	8580	3607	3477	1483	8567	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
WACAF ¹⁶	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869

¹⁰ APAC – ICAO-regionen i Asien och Stillahavsområdet: Australien, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Cooköarna, Fiji, Filippinerna, Indien, Indonesien, Japan, Kambodja, Kina (inkl. Hongkong och Macao), Kiribati, Laos, Malaysia, Maldiverna, Marshallöarna, Mikronesien, Mongoliet, Myanmar, Nauru, Nepal, Nordkorea, Nya Zeeland, Palau, Papua Nya Guinea, Salomonöarna, Samoa, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Thailand, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

¹¹ ESAF-ICAO-regionen i östra och södra Afrika: Angola, Botswana, Burundi, Djibouti, Eritrea, Etiopien, Kenya, Komorerna, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Moçambique, Namibia, Rwanda, Seychellerna, Somalia, Sydafrika, Swaziland, Uganda, Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

¹² EUR/NAT-ICAO-regionen i Europa och Nordatlanten: Albanien, Algeriet, Andorra, Armenien, Azerbajdzjan, Belgien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Förenade kungariket (inkl. Caymanöarna, Bermuda), Georgien, Grekland, Irland, Island, Italien, Kazakstan, Kirgizistan, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Malta, Marocko, Moldavien, Monaco, Montenegro, Nederländerna (inkl. Nederländska Antillerna), Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, San Marino, Serbien, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tadzjikistan, Tjeckien, Tunisien, Turkiet, Turkmenistan, Tyskland, Ukraina, Ungern, Uzbekistan, Vitryssland, Österrike.

¹³ MID-ICAO-regionen i Mellanöstern: Afghanistan, Bahrain, Cypern, Egypten, Förenade Arabemiraten, Iran, Irak, Israel, Jemen, Jordanien, Kuwait, Libanon, Libyen, Oman, Pakistan, Qatar, Saudiarabien, Sudan, Syrien.

¹⁴ NACC-ICAO-regionen i Nordamerika, Centralamerika och Västindien: Antigua och Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Costa Rica, Dominikanska republiken, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Kanada, Kuba, Mexiko, Nicaragua, Saint Kitts och Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent och Grenadinerna, Trinidad och Tobago, Förenade staterna.

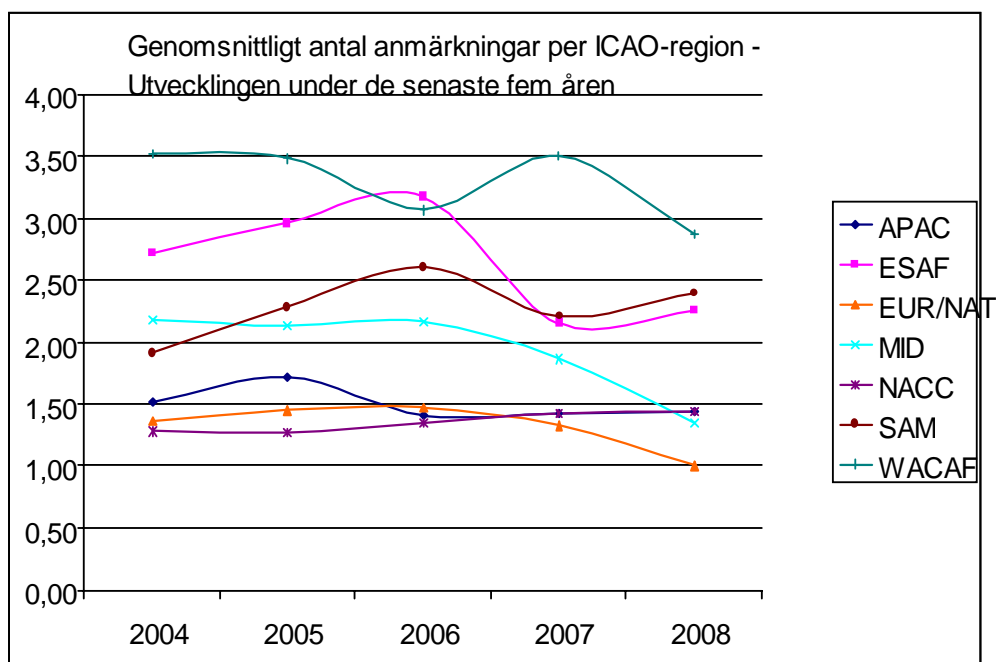
¹⁵ SAM-ICAO-regionen i Sydamerika: Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, Venezuela.

¹⁶ WACAF-ICAO-regionen i västra Afrika och Centralafrika: Benin, Burkina Faso, Centralafrikanska republiken, Demokratiska Kongo, Kamerun, Kap Verde, Kongo, Elfenbenskusten, Ekvatorialguinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Mauretanien, Niger, Nigeria, São Tomé och Príncipe, Senegal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

Alla stater	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093
-------------	-----	------	-------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------

Tabellen visar att

- operatörer från stater i EUR/NAT har färre anmärkningar per inspektion än genomsnittet, och att
- operatörer från stater i MID, SAM, WACAF, NACC och APAC har fler anmärkningar per inspektion än genomsnittet.



Grafiken visar att i regionerna NACC och APAC ligger det genomsnittliga antalet anmärkningar (totalt antal anmärkningar/totalt antal inspektioner) på en oföränderlig nivå. I regionerna EUR/NAT, MID, WACAF har siffrorna förbättrats. Däremot ser siffrorna sämre ut för regionerna ESAF och SAM där förra årets positiva utveckling är på tillbakagång.

Jämförelse mellan EU-25, ECAC och övriga världen

Region	Antal länder som kontrollerats	Antal operatörer som kontrollerats	Inspekt. (I)	Antal anmärkningar (F)				Relation avseende anmärkningarna (F kat./I)			
				Kat. 1 (mindre)	Kat. 2 (betydande)	Kat. 3 (större)	Totalt	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F totalt/I
EU	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Övriga Europa (ECAC-stater, men ej EU-stater)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124

Europa (ECAC)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938
Icke EU-stater	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Alla stater	131	1067	10337	4661	4551	2086	1129 8	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Anmärkningar rörande punkterna på checklistan

I tillägg F anges resultaten beträffande de enskilda inspektionspunkterna (III) som kontrollerats. Där anges hur många gånger en enskild inspektionspunkt kontrollerats, antalet anmärkningar och relationen F/III. I bilaga G återfinns en detaljerad uppdelning av anmärkningarna för år 2008 efter kategori.

4.6. De tre oftast förekommande betydande och större inspektionsanmärkningarna avseende punkter på checklistan

Checklistan för inspektioner består av fyra huvuddelar. Del A avser punkter som ska inspekteras i luftfartygets cockpit. Del B av checklistan avser punkter som ska kontrolleras i (passagerar)kabinen, huvudsakligen säkerhetsutrustning. Del C avser luftfartygets generella tekniska status, som ska kontrolleras genom en yttre inspektion. Punkterna på checklistans del D avser luftfartygets lastutrymme och last.

Alla generella anmärkningar som inte omfattas av delarna A, B, C eller D kan föras in i checklistans allmänna del E.

Anmärkningar enligt kategori 2 (betydande) och kategori 3 (större) som fastställts under en Safa-inspektion kräver största uppmärksamhet vad beträffar avhjälpande åtgärder. För varje del av checklistan är det de tre oftast förekommande anmärkningarna enligt kategori 2 och 3 jämfört med antalet inspektioner som anges i tabellerna nedan i tillägg D och E.

5. ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS EFTER RAMPINSPEKTIONER

Olika åtgärder kan vidtas beroende på anmärkningarnas kategori, antal och art.

Om anmärkningarna visar att säkerheten riskeras för luftfartyget och dess passagerare måste avhjälpande åtgärder vidtas. I regel ombeds luftfartygets befälhavare att åtgärda de allvarliga brister som han har fått kännedom om. I sällsynta fall, om inspektörerna har anledning att tro att befälhavaren inte kommer att vidta nödvändiga åtgärder för att avhjälpa de brister som han har blivit underättad om, beläggs luftfartyget med startförbud. Den inspekterande statens formella beslut om startförbudet innebär att luftfartyget inte får återuppta några flygningar förrän lämpliga avhjälpande åtgärder har vidtagits.

En annan typ av åtgärd är avhjälpande åtgärder innan en flygning godkänns. Det krävs då att åtgärder vidtas för att avhjälpa brister som fastställts innan luftfartyget får fortsätta flyga.

I andra fall får luftfartyget starta med restriktioner för driften. Ett exempel på en sådan restriktion är om en brist har konstaterats i fråga om passagerarsätena. Luftfartyget får tas i drift förutsatt att de bristfälliga sätena inte används av någon passagerare.

Befälhavaren på det luftfartyg som just har inspekterats underrättas normalt sett om anmärkningarna. Dessutom rapporteras anmärkningar enligt kategori 2 och 3 till den behöriga

luftfartsmyndigheten och operatörens hemmabas med en begäran om att lämpliga åtgärder ska vidtas för att förhindra att de uppkommer igen.

För att på bästa sätt uppnå målen för Safa-programmet är det nödvändigt med ett nära samarbete med de civila luftfartsmyndigheterna i alla stater vars operatörer och luftfartyg har varit föremål för Safa-inspektioner. De civila luftfartsmyndigheter ska som ett led i sitt ansvar i fråga om säkerhetstillsynen av de nationella operatörerna enligt de relevanta internationella säkerhetsnormerna säkerställa att avhjälpan åtgärder vidtas för att åtgärda de rapporterade anmärkningarna.

I vissa fall får en stat som deltar i Safa-programmet, om anmärkningarna på ett luftfartyg betraktas som allvarliga, fatta beslut om att upphäva luftfartygets tillstånd att flyga in i landet. Detta innebär att luftfartyget inte längre får landa på den statens flygplatser eller flyga in i dess luftrum. Ett sådant förbud kan upphävas om operatören kan visa att problemen har avhjälpats. Sådana konsekvenser för tillståndet att flyga in i landet kan därför vara temporära och är det vanligtvis också.

I samband med dessa förbud och upphävandet av förbuden ska de stater som deltar i Safa och även ingår i Europeiska gemenskapen agera i enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 2111/2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen.

	Antal inspektioner	10,337
	Antal anmärkningar	11,298
VIDTAGNA ÅTGÄRDER	Information till myndigheten och operatören	3,566
	driftsrestriktioner för luftfartyget	109
	avhjälpan åtgärder innan luftfartyget får starta	1,407
	startförbud	14
	omedelbart verksamhetsförbud	10*

*omfattar inte förbud/driftsrestriktioner som utfärdats av gemenskapen enligt förordning (EG) nr 2111/2005.