



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 14. März 2012 (13.06)
(OR. en)**

7617/12

AVIATION 44

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 8. März 2012

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: COM(2012) 91 final

Betr.: BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
UND DEN RAT
SAFA-PROGRAMM DER EUROPÄISCHEN UNION

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument COM(2012) 91 final.

Anl.: COM(2012) 91 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 7.3.2012
COM(2012) 91 final

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

SAFA-PROGRAMM DER EUROPÄISCHEN UNION

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2012) 38 final}

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

SAFA-PROGRAMM DER EUROPÄISCHEN UNION

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. DAS SAFA-PROGRAMM DER EU

1.1. Flugsicherheit – ein zentrales Anliegen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten

Die Flugsicherheit ist eine wichtige Priorität für die Europäische Union (EU) und ihre Mitgliedstaaten. Vor diesem Hintergrund ist das Programm zur Sicherheitsüberprüfung von Luftfahrzeugen aus Drittländern (SAFA – Safety Assessment of Foreign Aircraft) von zentraler Bedeutung. Es verpflichtet die teilnehmenden Staaten, Luftfahrzeuge aus Drittländern einer Vorfeldinspektion zu unterziehen, um zu überprüfen, ob das Luftfahrzeug, die Flugbesatzung und der Flugbetrieb den geltenden internationalen Sicherheitsanforderungen genügen. Seit das Programm 1996 unter Federführung der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC – European Civil Aviation Conference) in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft der Luftfahrtbehörden (JAA – Joint Aviation Authorities) eingeführt wurde, hat es sich zunehmend als richtungweisendes Instrument bei der Verbesserung der europäischen und der internationalen Flugsicherheit erwiesen.

Im Rahmen ihrer Gesamtstrategie zur Erreichung und Aufrechterhaltung eines einheitlich hohen Sicherheitsniveaus in der Zivilluftfahrt in Europa hat die Gemeinschaft am 21. April 2004 die Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittstaaten, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen¹, die sogenannte „SAFA-Richtlinie“, angenommen. 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 andererseits 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 eingeräumt².

Ferner wurde das SAFA-Programm nach einer Entscheidung der Abteilungsleiter für Luftfahrt der ECAC-Mitgliedstaaten am 1. Januar 2007 der Zuständigkeit der Gemeinschaft unterstellt, woraufhin die Europäische Kommission, unterstützt durch die Europäische

¹ ABl. L 143 vom 30.4.2004, S. 76.

² Siehe insbesondere den Bericht der Kommission über die Sicherheit von Luftfahrzeugen aus Drittländern, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, vom 24.9.2008, K(2008) 5265 endg..

Agentur für Flugsicherheit (EASA), gemäß der Verordnung (EG) 768/2006³ der Kommission die Verantwortung für die Verwaltung und Weiterentwicklung des Programms übernahm.

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 kann das SAFA-Programm der EU somit auf 42 teilnehmende Staaten verweisen (*siehe Anhang A zum beiliegenden Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen*)⁴.

1.2. Zweck dieses Berichts

Das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit des Luftverkehrs hängt vom Zugang zu angemessenen Informationen über die Umsetzung internationaler Sicherheitsstandards ab. So ist die Kommission nach Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2004/36/EG gehalten, jährlich einen zusammenfassenden Bericht zu veröffentlichen, der für die Öffentlichkeit und die Akteure der Branche zugänglich ist.

Der vorliegende fünfte Bericht deckt den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2010 ab.

1.3. Funktionsweise des SAFA-Programms der EU

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 signifikanter 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 Funktionsweise des SAFA-Programms der EU lässt sich folgendermaßen zusammenfassen:

- Anwendung in allen 42 am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten,

³ ABl. L 134 vom 20.5.2006, S. 16.

⁴ SWD(2012) 38.

- umfassende Verbreitung der Ergebnisse der SAFA-Vorfeldinspektionen über eine zentrale Datenbank,
- "Bottom-Up"-Ansatz: Kern des Programms sind Vorfeldinspektionen der Luftfahrzeuge,
- hauptsächliche Konzentration des Programms auf Luftfahrzeuge aus Drittländern, die die EU und am SAFA-Programm teilnehmende Staaten anfliegen (SAFA-Inspektionen können aber auch weiterhin an Luftfahrzeugen aus EU-Mitgliedstaaten vorgenommen werden),
- Zweck des Programms, die Einhaltung von internationalen Sicherheitsvorschriften (ICAO-Richtlinien) zu überprüfen.

1.4. Wichtiger Beitrag des SAFA-Programms der EU zur Flugsicherheit

Die Erfahrungen mit den SAFA-Inspektionen zeigen, dass diese allgemeine Rückschlüsse auf die Sicherheit ausländischer Betreiber ermöglichen. Diese Rückschlüsse sind in ihrer Aussagekraft jedoch insoweit beschränkt, als sich daraus kein vollständiges Bild der Sicherheit eines bestimmten Luftfahrzeugs oder Betreibers ergibt. Dies liegt an der schwierigen Bewertung bestimmter Aspekte bei einer Inspektion (z. B. Crew Resource Management, umfassende Lufttüchtigkeit usw.), da für die Inspektion nur eine beschränkte Zeit zur Verfügung steht und Einzelheiten deshalb nur eingeschränkt überprüft werden können. Mit der stärkeren Vereinheitlichung der Durchführung der SAFA-Inspektionen in den teilnehmenden Staaten wird jedoch auch die Aussagekraft dieser Rückschlüsse zunehmen.

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 liefert das SAFA-Programm der EU nützliche Erkenntnisse:

- in erster Linie als vorbeugendes Instrument zur Erkennung möglicher negativer Sicherheitstrends, da zahlreiche und/oder wiederholte Mängelfeststellungen bei einem bestimmten Betreiber verlässliche Hinweise geben auf mögliche strukturelle Schwächen sowohl beim Qualitätskontrollmanagement dieses Betreibers als auch bei der von den zuständigen nationalen Zivilluftfahrtbehörden des Staates, in dem der Betreiber zugelassen ist, ausgeübten Sicherheitsaufsicht;
- ganz direkt und in Echtzeit können SAFA-Inspektionen zum sicheren Betrieb eines soeben inspizierten Luftfahrzeugs beitragen, da die inspizierende Behörde sicherstellen wird, dass Abhilfemaßnahmen unmittelbar vor jedem weiteren Flugbetrieb dieses Luftfahrzeugs ergriffen werden.

Zudem erhielten die SAFA-Inspektionen mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005⁵ über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, zusätzliche Bedeutung, da sie eines der Kriterien sind, die von der Kommission bei der Entscheidung über die Aufnahme von Luftfahrtunternehmen in die gemeinschaftliche Liste berücksichtigt werden.

⁵ ABl. L 344 vom 27.12.2005, S. 15.

1.5. *Bei dem Programm erzielte Fortschritte im Jahr 2010*

Die Kommissionsdienststellen und die EASA überwachen die Funktionsweise des derzeitigen SAFA-Programms ständig, um Verbesserungsmöglichkeiten festzustellen, insbesondere im Hinblick auf (i) die Modalitäten der Durchführung der Inspektionen, (ii) die Modalitäten der Erfassung und Analyse der bei den Inspektionen gewonnenen Informationen und (iii) die Einbeziehung von Drittländern in das SAFA-System, um Verbesserungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt in ganz Europa zu erleichtern.

Eine Neuerung im Jahr 2010 war insbesondere die Vereinbarung zur Einführung einer bestimmten Zahl von Punkten für Inspektionen (ab 2011), die auf freiwilliger Basis von jedem SAFA-Staat erreicht werden muss. Diese nationalen Inspektionenpunkte werden unter Berücksichtigung der Vielfalt und des Umfangs des ausländischen Verkehrs berechnet. Die Inspektionen werden ferner unterschiedlich bewertet je nach Einhaltung verschiedener Kriterien mit direktem Bezug zur Verbesserung der Sicherheit (vorrangige Inspektionen, Entfernung vom Geschäftssitz, Zeitpunkt der Inspektion).

Eine Reihe von Initiativen, die seit 2007 laufen, wurden auch 2010 fortgesetzt. Hier ist zunächst die Vorbereitung einer Datenbank-Qualitätsüberprüfung in Bezug auf die Berichte der teilnehmenden Staaten durch die EASA zu nennen. Diese EASA-Analyse wird alle vier Monate durchgeführt und soll zur Erkennung potenzieller Sicherheitsdefizite und negativer Trends beitragen, um diesen umgehend begegnen zu können, bevor sie zu einer tatsächlichen Bedrohung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr werden. Auch 2010 nutzte die Kommission die Schlussfolgerungen dieser Berichte für die Ausarbeitung ihrer Beschlüsse zur Aufnahme von Luftfahrtunternehmen in die gemeinschaftliche Liste gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005.

Die EASA setzte 2010 auf Ersuchen der Kommission außerdem ihre Verhandlungen mit den Luftfahrtbehörden mehrerer Länder weltweit fort, um die Beteiligung am SAFA-System der EU weiter auszubauen.

Aufgrund des kollektiven Charakters des SAFA-Programms der EU ist es ungemein wichtig, dass alle SAFA-Inspektionen in allen teilnehmenden SAFA-Staaten nach einem standardisierten Verfahren durchgeführt werden. 2010 hat die EASA ihr Standardisierungsprogramm in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission fortgesetzt. Im einzelnen wurden 24 Überprüfungen in folgenden Ländern durchgeführt: Albanien, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Estland, Finnland, Griechenland, Irland, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Ukraine, Vereinigtes Königreich und Zypern.

Wie in der Richtlinie 2008/49/EG der Kommission⁶ vorgesehen, setzte die EASA die Überprüfung der 2009 veröffentlichten zweiten Ausgabe ausführlicher Anleitungen zu den Verfahren für die Vorfeldinspektionen fort.

⁶ ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 17.

1.6. Einführung eines risikobasierten Ansatzes, Priorisierung der Inspektionen

In der Verordnung (EG) Nr. 351/2008⁷ der Kommission wird das Konzept der Priorisierung von SAFA-Inspektionen aus einer gesamteuropäischen Perspektive eingeführt. Die teilnehmenden Staaten müssen einen Anteil ihrer Vorfeldinspektionen bei bestimmten Betreibern vorrangig durchführen. Die Priorisierungsliste wird von der Kommission aufgrund der Informationen zusammengestellt, die von der EASA nach einer Analyse der SAFA-Datenbank übermittelt werden, aus den Sitzungen des Ausschusses für Flugsicherheit stammen oder aus den Mitgliedstaaten eingehen.

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

Die Priorisierungsliste wird ständig aktualisiert, und die SAFA-Datenbank in der Zuständigkeit der EASA gestattet es allen teilnehmenden Staaten, das gesamte Priorisierungsverfahren in einem gesamteuropäischen Kontext zu erfolgen. Die Europäische Organisation für die Sicherheit der Luftfahrt (EUROCONTROL) leistet weitere Unterstützung für dieses Priorisierungskonzept, indem sie mit Hilfe des Europäischen Luftverkehrsmanagements den teilnehmenden Staaten in Echtzeit Informationen zum Stand der Flugplanung solcher Betreiber zukommen lässt, die einer vorrangigen Inspektion unterliegen.

Im Jahr 2010 wurden 2 215 (18,9 %) von insgesamt 11 703 SAFA-Inspektionen bei in der Priorisierungsliste genannten Betreibern 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.

Die in der Datenbank gespeicherten Daten gelten als vertraulich. Zugriff auf die Datenbank haben alle nationalen Luftfahrtbehörden der teilnehmenden Staaten über eine (gesicherte) Internetverbindung.

2010 wurde eine neue Funktion eingeführt, die den Luftfahrtbehörden von Drittländern einen Online-Zugriff auf die EASA-SAFA-Datenbank ermöglicht, allerdings nur für Berichte über in dem betreffenden Land zugelassene Betreiber. Ende 2010 nutzten 10 Luftfahrtbehörden aus Drittländern diese Funktion. Außerdem haben die Europäische Kommission und die ICAO Lesezugriff.

⁷ ABl. L 109 vom 19.4.2008, S. 7.

3. INSPIZIERTE BEREICHE

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 zu inspizieren. Außerdem können SAFA-Vorfeldinspektionen stichprobenartig vorgenommen werden. Gegebenenfalls können die Inspektionen nach bestimmten Kriterien, die im Folgenden aufgeführt werden, schwerpunktmäßig erfolgen. Entsprechende Beschlüsse orientieren sich an Empfehlungen der Europäischen Kommission oder an nationalen Politiken und Prioritäten.

Für die Inspektionen gibt es fünf Schwerpunktbereiche:

- (1) bestimmter Betreiberstaat (Überprüfung von Betreibern aus einem bestimmten Staat),
- (2) bestimmtes Luftfahrzeugmuster,
- (3) bestimmte Arten von Flugbetrieb (Linienverkehr, Bedarfsverkehr, Frachtflüge usw.),
- (4) bestimmter Betreiber aus einem Drittland,
- (5) bestimmtes Luftfahrzeug (nach Eintragungskennzeichen).

In den Anhängen B, C und D des beiliegenden Arbeitspapiers der Kommissionsdienststellen⁸ sind die Betreiberstaaten, Luftfahrzeugmuster und Betreiber aufgeführt, die im Jahr 2010 inspiziert wurden.

Das reibungslose Funktionieren des Programms lässt sich auch aus Tabelle 1 ablesen, in der die Angaben der Anhänge zusammengefasst sind und ein Überblick über die Tätigkeiten im Jahr 2010 gegeben wird.

Tabelle 1: Durchführung des SAFA-Programms im Jahr 2010

Zahl der Kontrollen	11 703
inspizierte Luftfahrzeuge	6 200 Luftfahrzeug-Eintragungszeichen
inspizierte Betreiber	über 1 076
Staat des inspizierten Betreibers	130 Staaten und Gebiete
inspizierter Flugzeugtyp	219 verschiedene Luftfahrzeugmuster und Varianten

Die SAFA-Richtlinie schreibt einerseits die Durchführung von Vorfeldinspektionen bei Luftfahrzeugen aus Drittländern vor, anerkennt jedoch auch das Recht der Mitgliedstaaten auf Inspektion von Luftfahrzeugen, die von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Betreiber eingesetzt werden. 2011 wurde etwas mehr als die Hälfte aller SAFA-Inspektionen bei EU-Betreibern durchgeführt. Allerdings ist dabei anzumerken, dass die Zahl der

⁸ SWD(2012) 38.

Landungen von EU-Betreibern (in anderen europäischen Staaten) etwa viermal größer ist als die Zahl der Landungen von Drittländersbetreibern in europäischen Staaten.

Tabelle 2: Inspektionen von EU- und Nicht-EU-Betreibern

	Inspektionen von EU-Betreibern	Inspektionen von Nicht-EU-Betreibern
2010	5 990	5 713
Prozentsatz	51,2 %	48,8 %

Von den 11 703 Inspektionen wurden 9 798 (83,4 %) durch EU-Mitgliedstaaten durchgeführt (siehe Anlage A). Davon wurden 48,8 % (5 713 Inspektionen) bei Betreibern durchgeführt, die in Drittländern zugelassen waren. Die restlichen 51,2% (5 990 Inspektionen) wurden bei EU-Betreibern durchgeführt. Diese Zahlen belegen das breite Abdeckungsspektrum des SAFA-Programms der EU und seine diskriminierungsfreie Anwendung bei EU- und Nicht-EU-Betreibern.

4. HAUPTERGEBNISSE DER SAFA-INSPEKTIONEN

4.1. *Inspektionsergebnisse allgemein*

Bei jeder SAFA-Inspektion geht der SAFA-Inspektor nach einer Checkliste mit insgesamt 54 Inspektionsgegenständen vor, um die Einhaltung der internationalen Vorschriften (ICAO-Richtlinien) zu überprüfen. Bei diesen Inspektionen werden möglicherweise Feststellungen gemacht (gemeinhin als „Abweichungen von den ICAO-Richtlinien“ bezeichnet). Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Gesamtzahl der Feststellungen (F „findings“) im Verhältnis zur Gesamtzahl der Inspektionen (I „inspections“) und Inspektionsgegenstände (II „inspected items“). In der Mehrzahl aller Fälle werden bei einer Inspektion jedoch nicht alle Inspektionsgegenstände geprüft, da die Zeit zwischen Ankunft und Abflug des Luftfahrzeugs dafür nicht ausreicht. Deshalb ist das Verhältnis der Gesamtzahl der Feststellungen zur Gesamtzahl der Inspektionsgegenstände aufschlussreicher als die alleinige Zugrundelegung der Zahl der Inspektionen.

Tabelle 3: Übersicht über die SAFA-Feststellungen und Inspektionsgegenstände

	Zeitraum
	1. Januar 2010 – 31. Dezember 2010
Gesamtzahl der Inspektionen (I)	11 703
Gesamtzahl der inspizierten Gegenstände (II)	437 519
Gesamtzahl der Feststellungen (F)	11 019
Durchschnittliche Anzahl der Inspektionsgegenstände je Inspektion	37,39
Feststellungen/ Inspektion (F/I)	0,942
Feststellungen/ inspizierte Gegenstände (F/II)	0,0252

4.2. Inspektionsfeststellungen und deren Kategorien

Neben der absoluten Zahl der Feststellungen ist auch deren Schweregrad zu betrachten. Dazu 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. Hauptzweck der Kategorisierung der Feststellungen ist die Klassifizierung der Einhaltung eines Standards und der Schwere der Nichteinhaltung dieses Standards.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Inspektionen und die Kategorien der Feststellungen:

Tabelle 4: SAFA-Feststellungen nach Kategorien

Jahr	Zahl der Inspektionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (F-jeweilige Kat./I)			
		Kat. 1 (geringfügig)	Kat. 2 (signifikant)	Kat. 3 (schwerwiegend)	Anzahl	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
2010	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31 %	42,8 %	26,1 %	100,00 %				

4.3. Zeitlicher Überblick

Es ist aufschlussreich, die Entwicklung der obigen Zahlen seit 1996 in einem zeitlichen Überblick zu betrachten.

Tabelle 5: Überblick über die Entwicklung der SAFA-Feststellungen

	Jahr															Insgesamt 1996- 2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
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	11 349	11 703	66 933
Gesamtzahl der inspizierten Gegenstände (II)	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	408 217	437 519	2 231 208
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	9 688	11 019	79 942
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	0,854	0,942	1,194
Feststellungen/Inspektionsgegenstände (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	0,024	0,025	0,036

Tabelle 6: Jährliche Anzahl der SAFA-Inspektionen seit 1996

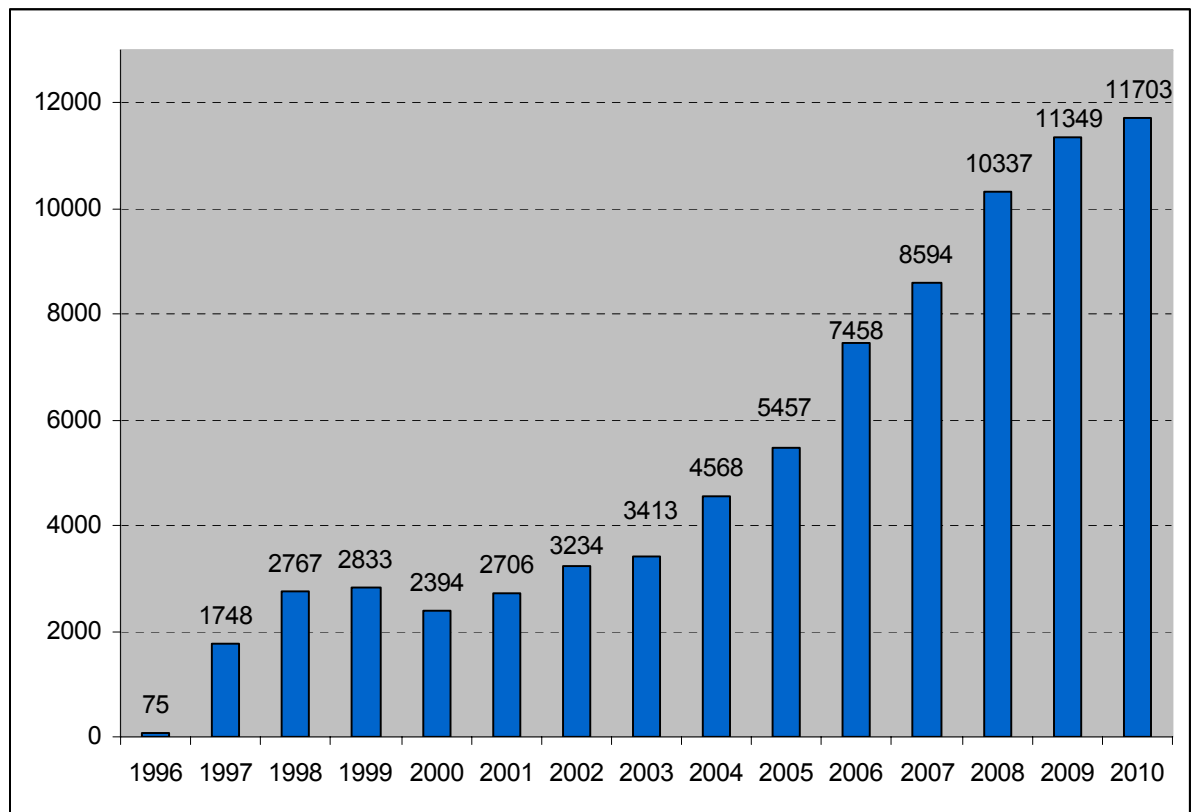
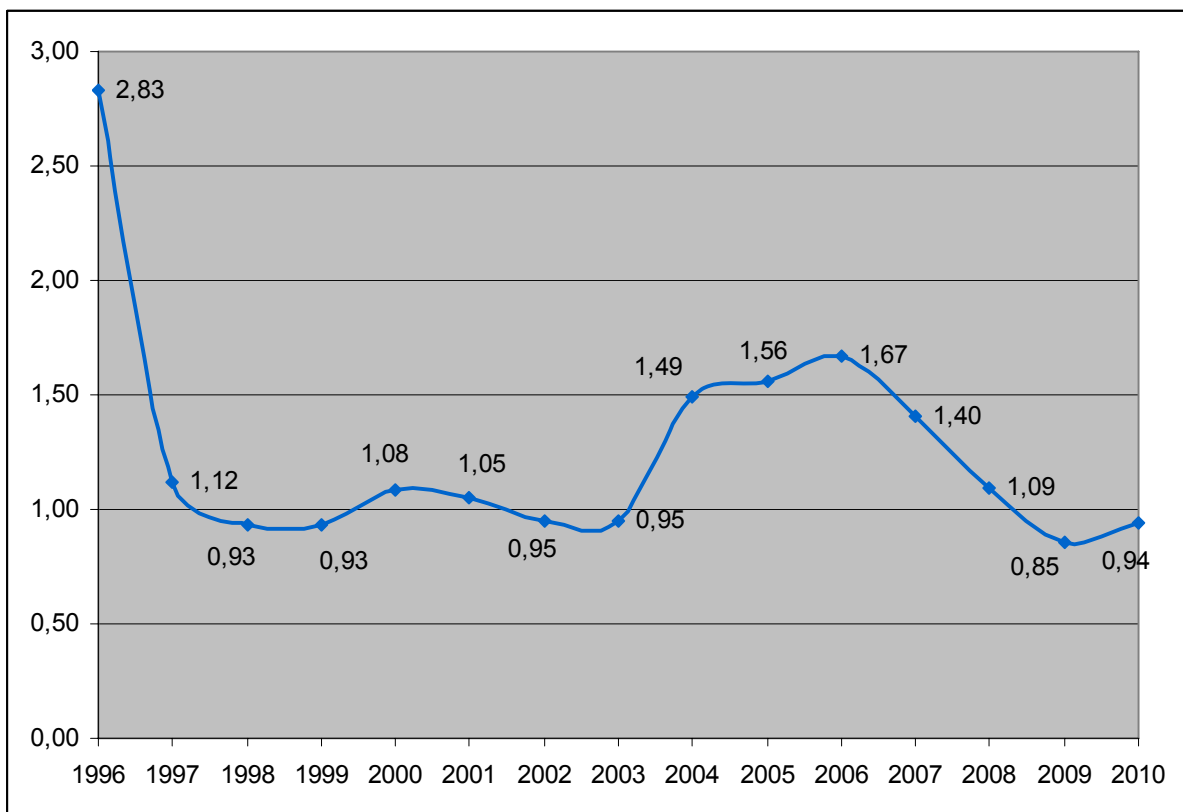


Tabelle 7: Durchschnittliche Anzahl der Feststellungen je Inspektion (1996-2010)



Wie aus Tabelle 7 hervorgeht, stieg der durchschnittliche Anteil der Feststellungen je Inspektion im Jahr 2010 wieder um 13 %, nachdem er zuvor in drei aufeinanderfolgenden Jahren gesunken war. Dieser Anstieg dürfte in direktem Zusammenhang stehen mit dem Inkrafttreten der 2008 verabschiedeten Rechtsinstrumente (insbesondere Verordnung 351/2008/EG der Kommission über die Priorisierung von Vorfeldinspektionen und Richtlinie 2008/49/EG der Kommission zur Einführung detaillierterer Verfahrenselemente), der Veröffentlichung sehr umfassender Anleitungen durch die EASA und ihrer Anwendung durch die teilnehmenden Staaten sowie die Initiierung eines SAFA-Standardisierungsprogramms durch die EASA. Alle diese Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass in den 42 am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten bessere Inspektionen durchgeführt werden.

4.4. Inspektionsfeststellungen nach Regionen aufgeschlüsselt

Aus den nachstehenden Tabellen 8, 9 und 10 geht hervor, dass die durchschnittliche Zahl der Feststellungen pro Inspektion zwar im Jahr 2010 gestiegen ist, dass jedoch der Fünfjahrestrend für alle geografischen Regionen rückläufig ist.

Aus den Tabellen wird ferner ersichtlich:

- Betreiber aus EU-Mitgliedstaaten, ECAC-Staaten und Ozeanien weisen weniger Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.
- Während sich noch 2009 aus dem Durchschnittswert bei den afrikanischen Betreibern die die größten Verbesserungen ableiten ließen, kehrte sich dieser Trend 2010 um und die Zahlen lassen jetzt den größten Anstieg des durchschnittlichen Verhältnisses der Feststellungen je Inspektion bei den afrikanischen Betreibern erkennen.

Tabelle 8: Inspektionsfeststellungen nach Regionen aufgeschlüsselt

Regionen	Zahl der inspizierten Staaten	Zahl der inspizierten Betreiber	Inspektionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (F-Kat./I)			
				Kat. 1 (geringfügig)	Kat. 2 (signifikant)	Kat. 3 (schwerwiegend)	Insgesamt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
EU ⁹	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,20	0,75
Europa (ECAC) ¹⁰	44	662	7776	1865	2675	1603	6143	0,24	0,34	0,21	0,79

⁹ 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.

¹⁰ Europa (ECAC): Albanien, Armenien, Aserbaidshan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Island, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Republik Moldau, Monaco, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, San Marino, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik, Türkei, Ungarn, Ukraine, Vereinigtes Königreich, Zypern.

Russische Föderation, Belarus und Zentralasien ¹¹	6	88	1002	474	484	233	1191	0,47	0,48	0,23	1,19
Nordamerika ¹²	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
Lateinamerika und Karibik ¹³	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Nahost und Nordafrika ¹⁴	17	101	1422	543	824	497	1864	0,38	0,58	0,35	1,31
Afrika ¹⁵	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44
Asien ¹⁶	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Ozeanien ¹⁷	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Durchschnitt aller Staaten								0,29	0,40	0,25	0,94

¹¹ Russische Föderation, Weißrussland und Zentralasien (CIS): Kasachstan, Kirgisistan, Russische Föderation, Tadschikistan, Turkmenistan, Usbekistan, Weißrussland.

¹² Nordamerika (NA): Bermuda, Kanada, Vereinigte Staaten von Amerika.

¹³ 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).

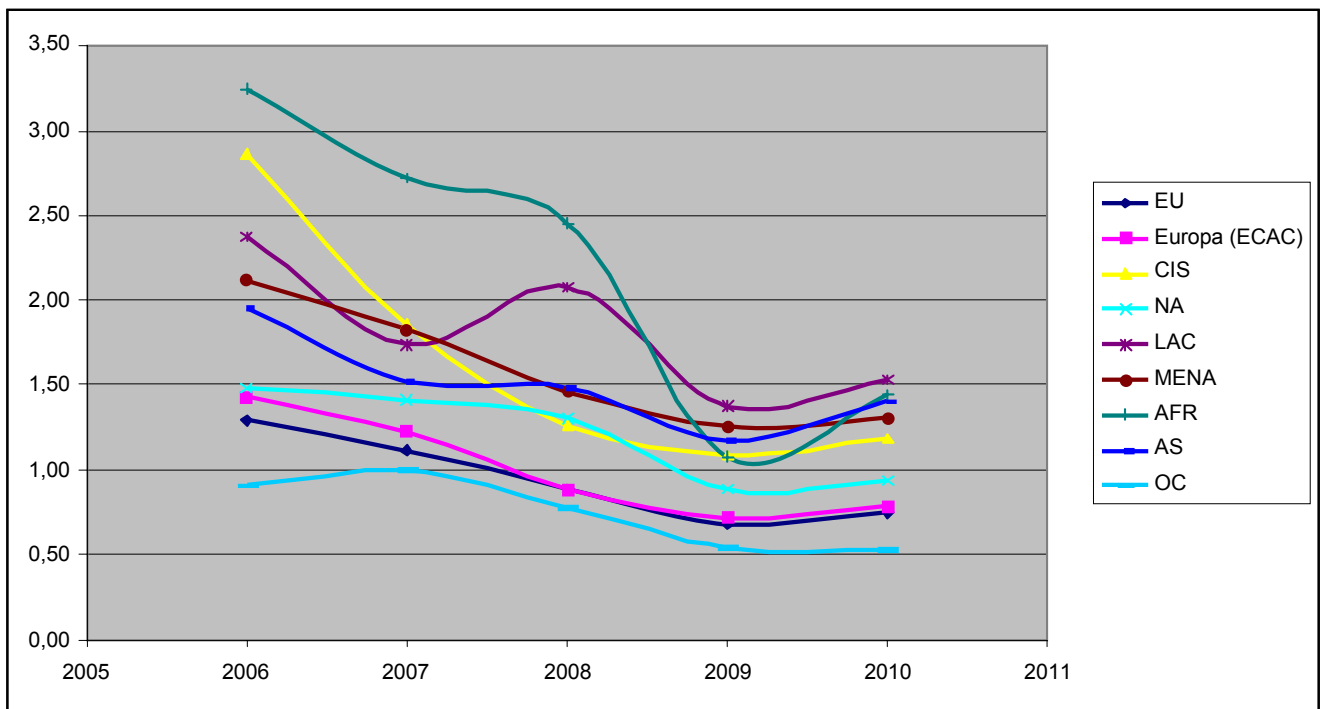
¹⁴ Naher Osten und Nordafrika (MENA): Ägypten, Algerien, Bahrain, Irak, Iran (Islamische Republik), Israel, Jemen, Jordanien, Katar, Kuwait, Libanon, Libyen, Marokko, Oman, Saudi-Arabien, Sudan, Arabische Republik Syrien, Tunesien, Vereinigte Arabische Emirate.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ Ozeanien (OC): Australien, Fidschi, Kiribati, Marshallinseln, Mikronesien (Föderierte Staaten), Nauru, Neuseeland, Palau, Papua-Neuguinea, Salomonen, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Tabelle 9: Entwicklung der Inspektionsfeststellungen nach Regionen aufgeschlüsselt



Beim Vergleich der SAFA-Ergebnisse von EU-Betreibern mit den Ergebnissen von Nicht-EU-Betreibern zeigt sich, dass der Gesamtdurchschnitt von Feststellungen je Inspektion (F/I) deutlich geringer ist (um 35 %). In Tabelle 10 sind diese Ergebnisse detaillierter dargestellt.

Tabelle 10: Vergleich zwischen EU, ECAC und der übrigen Welt

Regionen	Zahl der inspizierten Staaten	Zahl der inspizierten Betreiber	Inspektionen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (F-Kat./I)			
				Kat. 1 (geringfügig)	Kat. 2 (signifikant)	Kat. 3 (schwerwiegend)	Insgesamt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
EU	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,2	0,75
Restliches Europa (nicht der EU angehörende ECAC-Staaten)	17	141	1786	569	691	410	1670	0,32	0,39	0,23	0,94

4.5. Verteilung nach ICAO-Regionen

Während in den Tabellen in Abschnitt 4.4 die Ergebnisse der SAFA-Inspektionen von 2010 nach gängigen geografischen Regionen aufgeschlüsselt wurden, werden die gleichen Daten zu den Inspektionen von 2010 in diesem Abschnitt nach von der ICAO festgelegten Regionen aufgeschlüsselt, bei denen aufgrund ihrer anderen Zusammensetzung auch die Ergebnisse unterschiedlich ausfallen. Diese Unterschiede wirken sich jedoch nicht auf die Schlussfolgerungen dieses Berichts aus. Aus den Tabellen 11 und 12 lässt sich also ableiten:

- Betreiber aus Staaten der Region EUR¹⁸ und ESAF¹⁹ weisen weniger Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.
- Betreiber aus Staaten der Regionen MID²⁰, SAM²¹, WACAF²², NACC²³ und APAC²⁴ weisen mehr Feststellungen je Inspektion auf als der Durchschnitt.
- Das Verhältnis der Feststellungen je Inspektion steigt bei fast allen Regionen. Die einzige Ausnahme ist die Region SAM, die allerdings immer noch mehr Feststellungen je Inspektion aufweist. Die Region WACAF bleibt bei weitem die Region mit dem höchsten Durchschnittswert von Feststellungen je Inspektion.

¹⁸ EUR/NAT (ICAO-Region Europa und Nordatlantik):

Albanien, Algerien, Andorra, Armenien, Aserbaidschan, 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 (ausschl. 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 (ausschl. Kaimaninseln, Bermuda), Weißrussland.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ SAM (ICAO-Region Südamerika):

Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Ecuador, Guyana, Kolumbien, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

²² 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.

²³ 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.

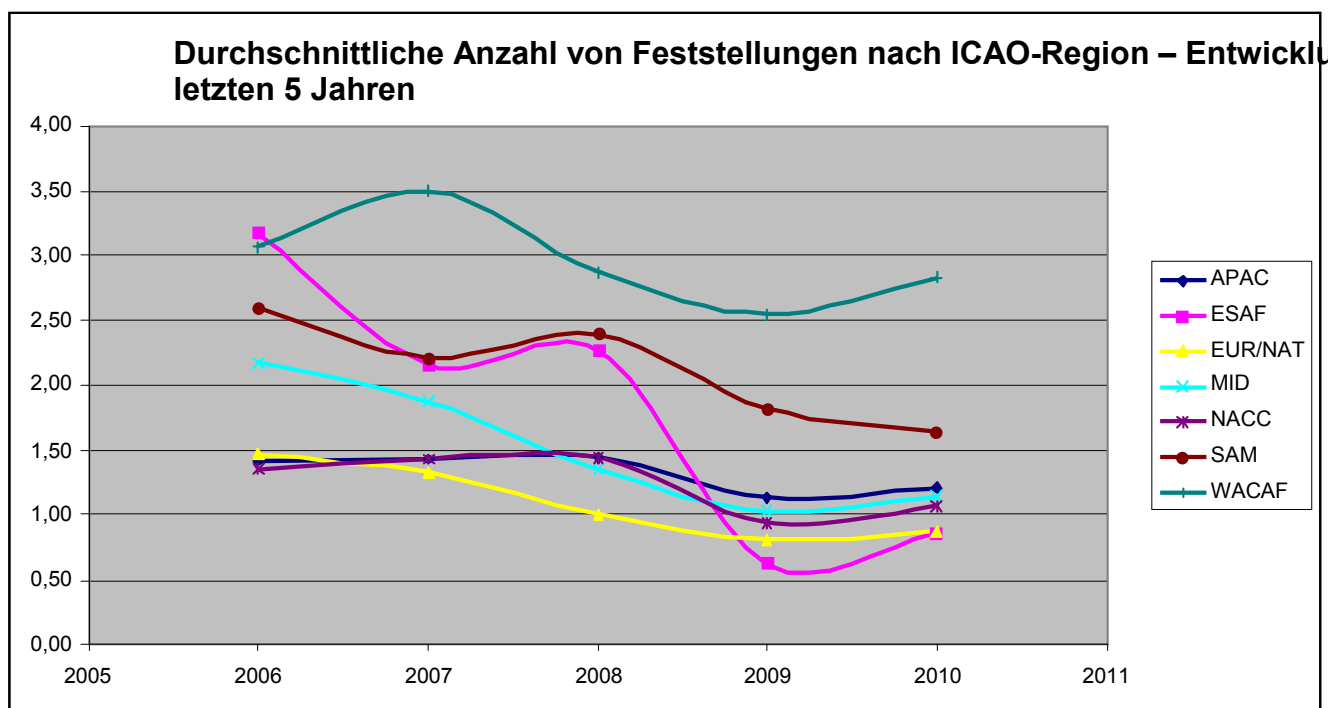
²⁴ APAC (ICAO-Region Asien und Pazifik):

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.

Tabelle 11: Inspektionsfeststellungen nach Regionen aufgeschlüsselt (ICAO-Regionen)

Regionen	Zahl der inspi- zierten Staaten	Zahl der inspiziert en Betreibe r	Inspektio nen (I)	Zahl der Feststellungen (F)				Verhältnis der Feststellungen (F-Kat./I)			
				Kat. 1 (gering fügig)	Kat. 2 (signifika nt)	Kat. 3 (schwe r- wiegen d)	Insges amt	F Kat. 1/I	F Kat. 2/I	F Kat. 3/I	F ges./I
APAC	18	51	364	154	178	107	439	0,42	0,49	0,29	1,21
ESAF	10	24	219	33	79	75	187	0,15	0,36	0,34	0,85
EUR	57	769	9218	2568	3491	2018	8077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1103	342	567	354	1263	0,31	0,51	0,32	1,15
NACC	10	109	637	238	224	215	677	0,37	0,35	0,34	1,06
SAM	10	15	70	38	44	33	115	0,54	0,63	0,47	1,64
WACAF	9	14	92	51	136	74	261	0,55	1,48	0,80	2,84
Alle Staaten	130	1076	11703	3424	4719	2876	11019	0,29	0,40	0,25	0,94

**Tabelle 12: Durchschnittliche Anzahl der Feststellungen nach ICAO-Region —
Entwicklung in den letzten 5 Jahren**



4.6. Inspektionsfeststellungen nach Checklisten-Positionen

In Anhang F zum beiliegenden des Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen²⁵ sind die Ergebnisse für die einzelnen geprüften Inspektionsgegenstände (III) angegeben. Aufgeführt sind die Zahl der Überprüfungen eines bestimmten Inspektionsgegenstandes, die Zahl der Feststellungen und das Verhältnis F/III.

Die meisten Feststellungen betrafen den allgemeinen Zustand des Luftfahrzeugs (C01), die Mängelmeldung und -beseitigung (A23), die Lizenzen der Flugbesatzung (A20) und den allgemeinen Zustand des Cockpit (A01).

4.7. Die drei häufigsten signifikanten und schwerwiegenden Feststellungen in Bezug auf die Liste der Inspektionsgegenstände

Die Checkliste für Inspektionen umfasst vier Hauptteile: Teil A betrifft Inspektionsgegenstände im Cockpit der Luftfahrzeuge. Teil B der Checkliste betrifft Inspektionsgegenstände in der (Fluggast)Kabine 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 notwendige 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 zu den Anhängen D und E des beiliegenden Arbeitspapiers der Kommissionsdienststellen²⁶ angegeben.

5. NACH VORFELDINSPEKTIONEN ERGRIFFENE MASSNAHMEN

Je nach Kategorie, Zahl und Art der Feststellungen können die zuständigen nationalen Behörden verschiedene Maßnahmen treffen.

Deuten die Feststellungen auf eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Luftfahrzeugs und seiner Insassen hin, sind Abhilfemaßnahmen erforderlich. In der Regel wird der Kommandant des Luftfahrzeugs aufgefordert, die schwerwiegenden Mängel abzustellen, die ihm zur Kenntnis gebracht werden. In seltenen Fällen, in denen die Inspektoren Grund zu der Annahme haben, dass der Kommandant nicht beabsichtigt, die notwendigen Maßnahmen bezüglich der ihm gemeldeten Mängel zu ergreifen, sprechen sie ein förmliches Flugverbot für das Luftfahrzeug aus.

Eine Maßnahme anderer Art ist die Auferlegung von „Abhilfemaßnahmen vor der Fluggenehmigung“. Bevor eine Fortsetzung des Flugs mit dem Luftfahrzeug erlaubt wird, sind Behebungsmaßnahmen erforderlich, um festgestellte Mängel abzustellen. In anderen

²⁵ SWD(2012) 38.

²⁶ SWD(2012) 38.

Fällen kann dem Luftfahrzeug der Start unter Auferlegung von Betriebsbeschränkungen erlaubt werden. Ein Beispiel für eine derartige Beschränkung wäre der Fall, dass ein Mangel in Bezug auf Fluggastsitze vorliegt.

Üblicherweise wird der Kommandant des inspizierten Luftfahrzeugs von den Feststellungen in Kenntnis gesetzt. 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 EU möglichst umfassend zu erreichen, ist es zwingend notwendig, mit den Zivilluftfahrtbehörden aller Staaten, deren Betreiber und Luftfahrzeuge Gegenstand von SAFA-Inspektionen waren, eng zusammenzuarbeiten. Die nationalen Zivilluftfahrtbehörden sind daher aufgefordert, 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 gravierend 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 EU 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	11 703
	Zahl der Feststellungen	11 019
ERGRIFFENE MASSNAHMEN	Mitteilung an Behörde und Betreiber	4 108
	Beschränkung des Betriebs des Luftfahrzeugs	120
	Abhilfemaßnahmen vor der Fluggenehmigung	1 922
	Startverbot für das Luftfahrzeug	12
	sofortige Betriebsuntersagung	0*

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

Gemäß der Richtlinie (EG) 2008/49 legen die am SAFA-Programm teilnehmenden Staaten der EASA monatlich Berichte über die ergriffenen Abhilfemaßnahmen vor. Anhand dieser

Angaben lässt sich die Fähigkeit und Bereitschaft der Betreiber ablesen, die während der SAFA-Inspektionen festgestellten Mängel zu beheben.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Im Laufe des Jahres 2010 wurde im Vergleich zu den Vorjahren eine Rekordzahl von Inspektionen bei einer größeren Zahl von Betreibern und Inspektionsgegenständen durchgeführt. Diese Steigerung ergibt sich wohl direkt aus den 2008 verabschiedeten Rechtsinstrumenten. Die Zahlen in diesem Bericht belegen auch das breite Abdeckungsspektrum des SAFA-Programms der EU und seine diskriminierungsfreie Anwendung bei EU- und Nicht-EU-Betreibern. Aufgrund dieser Verbesserungen lassen sich mit Hilfe des Programms potenziell negative Sicherheitstrends weltweit noch besser erkennen, wodurch auch in Echtzeit ein Beitrag zum sicheren Betrieb der überprüften Luftfahrzeuge geleistet wird.

2010 wurden auch Bemühungen unternommen, um die Funktionsweise des SAFA-Programms der EU zu verbessern, insbesondere durch die Effizienz der Inspektionen (Einführung einer Mindestquote von Inspektionen, die von den teilnehmenden SAFA-Staaten freiwillig durchzuführen sind) und die Fertigstellung eines Standardisierungsprogramms.

Auch im Jahr 2010 verwendete die Kommission die Ergebnisse der von der EASA durchgeführten regelmäßigen Analysen der Berichte, die schwerwiegende Sicherheitsmängel oder die anhaltende Nichtbehebung der bei den Vorfeldinspektionen im Rahmen des SAFA-Programms festgestellten Mängel seitens bestimmter Betreiber dokumentieren, für die Vorarbeiten zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist.