

BG

BG

BG



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 31.3.2011
COM(2011) 159 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА
ПРОГРАМА SAFA НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

SEC(2011) 301 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

ПРОГРАМА SAFA НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

(текст от значение за ЕИП)

1. ПРОГРАМА SAFA НА ЕС

1.1. Безопасността на въздухоплаването като основен приоритет за Европейския съюз и неговите държави-членки

Безопасността на въздухоплаването представлява приоритет за Европейския съюз (ЕС) и неговите държави-членки. В контекста на тази цел ключова роля има програмата на ЕС за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (програмата SAFA). Тази програма изисква участващите в нея държави да провеждат наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави с цел проверка спазването на международните изисквания за безопасност по отношение на въздухоплавателните средства, екипажите и летателната експлоатация. Още от въвеждането си през 1996 г. под егидата на Европейската конференция за гражданска авиация (ECAC) в сътрудничество с Обединените авиационни власти (JAA), програмата SAFA непрекъснато утвърждава водещата си роля за повишаване на безопасността на въздухоплаването в европейски, а така също и в международен план.

ЕС напълно приема и подкрепя програмата от самото начало, като взема активно участие посредством членството си в Управителния съвет, който наблюдава програмата SAFA, както и като осигурява финансиране на JAA от Европейската комисия.

На 21 април 2004 г., в рамките на общата стратегия на Общността за изграждане и поддържане на високо и уеднаквено равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа, Общността прие Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността¹ (т. нар. „Директива за SAFA“). Посочената директива създаде правно задължение за държавите-членки на ЕС да извършват наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави, които кацат на летищата, разположени в държавите-членки, като под „въздухоплавателно средство от трети държави“ се разбира въздухоплавателно средство, което не се използва или експлоатира под контрола на компетентен орган на държава-членка на ЕС; въпреки това директивата по никакъв начин не забранява на държавите-членки на ЕС да извършват инспекции на въздухоплавателни средства от други държави-членки на ЕС. На държавите-членки на ЕС беше даден срок от две години за въвеждане на посочената директива чрез приемане на законодателство на национално равнище².

Освен това, по решение на генералните директори от държавите-членки на ECAC програмата SAFA премина в правомощията на Европейската общност, като от 1 януари 2007 г. отговорността за управлението и по-нататъшното развитие на програмата SAFA

¹ ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.

² Виж по-специално доклада на Комисията от 24.9.2008 г. относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността. C(2008) 5265 окончателен.

на ЕС носи Европейската комисия, подпомагана от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA). EASA е агенция на Европейската комисия със седалище в Кьолн, която отговаря за оперативното управление на програмата SAFA на ЕС от името на Комисията и в съответствие с Регламент (ЕО) № 768/2006 на Комисията³.

До 2006 г. оперативните елементи на програмата SAFA бяха осъществявани от Централните обединени авиационни власти (CJAA). В края на 2006 г. координационните дейности по SAFA, включително централизираната база данни, бяха прехвърлени от CJAA на EASA.

Осигурено е продължаване на участието на петнадесетте държави — членки на ECAC, които не членуват в ЕС, а с това и общоевропейското измерение на програмата, чрез подписване на работно споразумение между всяка една от тези държави и EASA. По този начин програмата SAFA на ЕС наброява общо 42 участващи държави, включително ЕС-27 (*вж. допълнение А към прикращения Работен документ на службите на Комисията*).

1.2. Защо се прави настоящият доклад?

Настоящият доклад е ясно доказателство за усилията на ЕС да направи европейското небе по-безопасно. Основните предпоставки за една безопасна система за въздушен транспорт са прозрачността на информацията, свързана с безопасността, и обменът на основните заключения след проведени инспекции по SAFA. Общественото доверие в безопасността на въздушния транспорт зависи и от достъпа до подходяща информация за прилагането на международните стандарти за безопасност. В този смисъл член 6, параграф 2 от Директива 2004/36/ЕО изисква Комисията да публикува годишен обобщен информационен доклад, достъпен за обществеността и заинтересованите страни от индустрията, в който да се съдържа анализ на цялата получена информация. Този анализ трябва да е опростен и лесен за разбиране и да показва дали съществува увеличен риск за пътниците на въздушния транспорт.

Това е четвъртият годишен доклад и обхваща периода от 1 януари до 31 декември 2009 г.

1.3. Функциониране на програмата SAFA на ЕС

Въздухоплавателните средства (на трети държави за страните от ЕС или чуждестранните такива за членките на ECAC, които не членуват в ЕС) във всяка държава, участваща в SAFA, могат да бъдат подлагани на наземни инспекции, основно по отношение на документацията и наръчниците на въздухоплавателното средство, свидетелствата за летателна правоспособност на екипажа, видимото състояние на въздухоплавателното средство и наличието и състоянието на задължителното кабинно оборудване за безопасност. Препратки относно тези инспекции се съдържат в стандартите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO) — приложения 1 („Лицензиране на авиационния персонал“), 6 („Летателна експлоатация“) и 8 („Летателна годност на въздухоплавателните средства“).

³ ОВ L 134, 20.5.2006 г., стр. 16.

Въпросните проверки се провеждат в съответствие с обща за всички участващи държави процедура. Резултатите от тях се оформят като доклади, които също следват единен формат. В случаите на съществени недостатъци се уведомяват операторът и съответната въздухоплавателна администрация (държава на оператора или държава на регистрация), за да се набележат коригиращи мерки по отношение на инспектираното въздухоплавателно средство, както и на други въздухоплавателни средства, които могат да бъдат засегнати от недостатъци от общ характер. Всички данни от докладите, както и допълнителната информация, се обменят и се събират в компютризирана база данни, създадена и управлявана от EASA.

Главните характеристики на програмата SAFA на ЕС могат да се обобщят, както следва:

- прилагането ѝ от всички участващи в SAFA държави: принципно всичките 42 държави, участващи в ECAC (държави-членки на ЕС и членуващи в ECAC държави, които са извън ЕС и са подписали работното споразумение на EASA);
- широкото разпространение на резултатите от наземните инспекции по SAFA посредством централизирана база от данни;
- нейният подход отдолу-нагоре: в основата на програмата са наземните инспекции на въздухоплавателните средства;
- нейният фокус: основно върху въздухоплавателни средства от трети държави, които летят до ЕС и държави, членуващи в SAFA (въпреки че въздухоплавателни средства от държави-членки на ЕС могат да продължат да бъдат предмет на инспекции по SAFA);
- нейната вътрешноприсъща цел за проверка спазването на международните правила за безопасност (стандартите на ICAO), които са общоприложими към всички инспектирани въздухоплавателни средства в международен план.

1.4. Основен принос на програмата SAFA на ЕС към общата верига на въздухоплавателната безопасност

Опитът въз основа на инспекциите по SAFA, извършени през последните няколко години, показва, че те дават обща представа за безопасността при чуждите оператори. Тази представа обаче е ограничена, защото не показва пълната картина на безопасността при определено въздухоплавателно средство или оператор. Това се дължи на факта, че по време на инспекциите е трудно да бъдат оценени определени показатели (например управление на ресурсите на екипажа, цялостното състояние на летателна годност и т.н.) поради ограниченото време за провеждане на инспекциите и произтичащите от това ограничения относно степента на навлизане в подробности по време на инспекцията. Ценността на тези показатели ще бъде повишена допълнително чрез увеличаване и на равнището на хармонизиране между участващите държави при извършването на инспекции по SAFA.

Цялостна оценка на конкретно въздухоплавателно средство или оператор може да се получи само посредством постоянен надзор от страна на отговорната национална

въздухоплавателна администрация (на държавата на оператора или държавата на регистрация). По този начин информацията, събрана чрез програмата SAFA на ЕС, е полезна:

- основно като средство за превенция, което спомага за набеязването на потенциални отрицателни тенденции по отношение на безопасността, при което наличието на многобройни и/или повтарящи се констатации, засягащи определен оператор, е много добър показател за потенциални структурни слабости както във връзка с управлението на контрола на качеството при конкретния оператор, така и относно нивото на надзора върху безопасността, упражняван от отговорната национална въздухоплавателна администрация на държавата, в която е сертифициран въпросният оператор. Подобни отрицателни тенденции могат да бъдат разкрити и за конкретни типове въздухоплавателни средства;
- по-конкретно, инспекциите по SAFA могат да допринесат в реално време за безопасната експлоатация на дадено въздухоплавателно средство, което е било инспектирано току-що, като подтикнат инспектиращите органи да осигурят изпълнението на коригиращи действия незабавно преди по-нататъшната експлоатация на въпросното въздухоплавателно средство.

Освен това, след влизането в сила на Регламент (ЕО) № 2111/2005⁴ за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, инспекциите по SAFA придобиха по-голямо значение като един от критериите, на които Комисията обръща внимание при вземане на решения относно включването на превозвачи в списъка на Общността. Действително това се случва от създаването на първия списък на Общността през март 2006 г. и неговото последващо редовно актуализиране.

1.5. Напредък на програмата през 2009 г.

Службите на Комисията, заедно с EASA, постоянно следят как функционира настоящата програма SAFA с оглед набеязване на начини за нейното по-нататъшно подобряване.

По-специално, както е предвидено в Директива 2008/49/ЕО на Комисията⁵, EASA издаде и публикува втори комплект от подробни насоки във връзка с процедурите за наземни инспекции. Процедурите обхващат всички етапи: планиране, подготовка и провеждане на инспекциите, както и последващи действия.

През 2007 г. беше стартирана поредица от инициативи, които продължиха и през 2009 г. и се превърнаха в редовни, стандартни дейности по програмата SAFA на ЕС; сред тези дейности попадат прегледът на качеството на докладите, подадени от участващите държави в базата от данни на SAFA, и анализът на базата от данни. С този анализ, извършван на всеки четири месеца, се прави опит за възможно най-ранното откриване на потенциално отрицателни въздействия и тенденции във връзка с безопасността, за да може те да бъдат разгледани своевременно преди да се превърнат в действителна заплаха за безопасността на международното въздухоплаване.

⁴ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

⁵ ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 17.

Методологията за провеждане на въпросния анализ допълнително бе подобрена и усъвършенствана с оглед на оптимизираното използване на наличните данни от SAFA.

Освен това през 2009 г. по искане на Комисията EASA започна преговори с въздухоплавателни администрации от цял свят с цел разширяване на участието в програмата SAFA на ЕС при запазване на високо равнище на стандартизация и хармонизация.

На последно място, EASA постави началото на програма за стандартизиране, за да се гарантира, че всички инспекции по SAFA се извършват по стандартизиран начин във всички членувачи в SAFA държави. Във всички държави се извършва одит с цел проверка на транспонирането на приложимите директиви на ЕС, както и на спазването на общите процедури относно квалификацията на инспекторите и провеждането на инспекциите. Одитите се провеждат в съответствие със същите работни методи, прилагани от EASA при стандартизационните инспекции, които се отнасят за други области на безопасността на въздухоплаването, а именно съдържащите се в Регламент (ЕО) № 736/2006⁶. През 2009 г. бяха проведени одити в: Люксембург, Литва, Португалия, Швеция и Швейцария.

1.6. Въвеждане на подход, основан на риска

Регламент (ЕО) № 351/2008⁷ на Комисията въвежда идеята за определяне на приоритет при наземните инспекции по програмата SAFA в общеевропейски план, което означава, че има изискване участващите държави да определят като приоритетни част от провежданите от тях наземни инспекции върху определени субекти (отделни оператори или всички оператори, сертифицирани в определена държава). Списъкът на приоритетните инспекции се съставя от Европейската комисия и се актуализира редовно при необходимост съгласно набора от критерии, определен в съответствие с посочения регламент, а именно:

- информация, подадена от EASA след анализ на базата от данни на SAFA;
- информация от заседанията на Комитета за авиационна безопасност;
- информация, изпратена на Комисията от държавите-членки.

Освен това операторите, които са включени в приложение Б към списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана (установен по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005), както и другите оператори, сертифицирани в същата държава, и всеки оператор, включен понастоящем в списъка на Общността, преминават инспекции приоритетно.

Евроконтрол допълнително подкрепя идеята за приоритетно извършване на инспекции чрез своята основна концепция за управление на въздушното движение в Европа, чрез която предоставя на участващите държави информация в реално време за планирането на полетите на инспектираните с приоритет оператори.

⁶ ОВ L 129, 17.5.2006 г., стр. 10.

⁷ ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 7.

През 2009 г. от общо 11 349 инспекции по SAFA 2 253 (19,85 %) бяха извършени върху субекти, посочени в списъка за приоритетно извършване на инспекции.

2. ЦЕНТРАЛИЗИРАНАТА БАЗА ДАННИ НА SAFA

EASA управлява централизираната база данни на SAFA от декември 2006 г., когато тя беше прехвърлена от Централните обединени авиационни власти (CJAA) в Нидерландия на EASA в Кьолн, Германия. Отговорността за включването на доклади в базата данни остава за отделните национални въздухоплавателни администрации на 42-те държави, участващи в SAFA.

През 2009 г. участващите в SAFA държави извършиха рекордния брой от 11 349 инспекции, които доведоха до около 9 688 констатации (*вж. допълнение А към Работния документ на службите на Комисията*).

Данните, съдържащи се в базата, се считат за поверителни. Всички национални въздухоплавателни администрации на участващите държави имат достъп до базата от данни посредством (обезопасена) интернет връзка. През 2009 г. беше осигурен и онлайн достъп на въздухоплавателни администрации на трети държави по отношение на докладите за оператори, лицензирани в тяхната съответна страна.

3. ОБЛАСТИ НА ИНСПЕКЦИЯТА

Съгласно „Директивата за SAFA“ държавите-членки трябва да инспектират с приоритет въздухоплавателни средства, за които има съмнения, че не отговарят на международните стандарти за безопасност (въз основа например на редовния анализ от EASA на базата от данни). Освен това наземните инспекции по SAFA могат да бъдат извършени, като се използва процедура за внезапни проверки.

Съществуват пет области, върху които могат да се съсредоточат инспекциите:

- (1) Конкретна държава на оператор (проверка на оператори от конкретна държава).
- (2) Конкретен тип въздухоплавателно средство.
- (3) Конкретен вид услуги (редовни линии, нередовни линии, карго полети и т.н.).
- (4) Конкретен оператор от трета държава.
- (5) Конкретно въздухоплавателно средство, идентифицирано по неговия индивидуален регистрационен знак.

В допълнения Б, В и Г към Работния документ на службите на Комисията са изброени държавите на операторите, типовете въздухоплавателни средства и операторите, които са били инспектирани през 2009 г. Те дават представа за широкия обхват на програмата SAFA на ЕС и нейното недискриминационно прилагане спрямо оператори от ЕС и такива извън ЕС.

Доброто функциониране на програмата може да бъде илюстрирано също и с таблицата по-долу, в която е обобщена информацията от допълненията и която дава обща представа за дейностите.

Инспекции	11 349 инспекции...
Оператор	...на повече от 1 100 различни оператора...
Държава на оператора	...от 131 държави...
Тип въздухоплавателно средство (ВС)	...използващи 220 различни типове и варианти въздухоплавателни средства

Междувременно в таблицата по-долу е отразен фактът, че по-голямата част от всички полети в държавите-членки на ЕС се осъществяват от оператори на ЕС и че като цяло участващите в SAFA държави все още прилагат по-широките критерии на предишната програма SAFA на ECAC.

	Инспекции на оператори от ЕС	Инспекции на оператори извън ЕС
2009 г.	5 917	5 432
Дял (в %)	52,1 %	47,9 %

От общо 11 349 инспекции, 9 462 (83,4 %) бяха проведени от държави-членки на ЕС (виж притурка А); 47,9 % (5 432) от инспекциите бяха извършени на оператори, сертифицирани в трети държави, а останалите 52,1 % (5 917) — на оператори от ЕС.

4. ОСНОВНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ИНСПЕКЦИИТЕ ПО SAFA

4.1. Общи констатации от инспекциите

По време на всяка инспекция по SAFA инспекторът използва контролен списък, който съдържа общо 54 различни елемента за инспектиране, за да провери съответствието на въздухоплавателното средство с международните правила (стандартите на ICAO). Тези инспекции могат да доведат до редица констатации (обикновено наричани „отклонения от стандартите на ICAO“). В таблицата по-долу е обобщена информацията за общия брой констатации (К), съпоставен с общия брой инспекции (И) и инспектираните елементи (ИЕ). В повечето случаи обаче по време на инспекциите не се проверяват всички елементи от списъка, защото времето между пристигането на въздухоплавателното средство и неговото заминаване не е достатъчно за извършване на цялостна инспекция. Затова съотношението между общия брой констатации и общия брой инспектирани елементи би могло да даде по-добра представа отколкото съотношението, базирано единствено на броя извършени инспекции.

	Период
	1 януари 2009 г. – 31 декември 2009 г.
Общо инспекции (И)	11 349
Общо инспектирани елементи (ИЕ)	408 217
Общо констатации (К)	9 688
Среден брой на инспектираните елементи по време на една инспекция	35,99
Констатации за инспекция (К/И)	0,854
Констатации за инспектиран елемент (К/ИЕ)	0,0237

4.2. Констатации от инспекциите и тяхното категоризиране

Трябва да се вземе предвид не само абсолютният брой констатации от инспекциите, но и тяхната „тежест“. За тази цел са определени три категории констатации. Констатациите от „категория 1“ са маловажни; от „категория 2“ са значими, а от „категория 3“ са важни. Понятията „маловажни“, „значими“ и „важни“ са свързани с нивото на отклонение от стандартите на ИСАО. Основната цел при категоризирането на констатациите е да се класифицират спазването на стандартите и тежестта на неспазването.

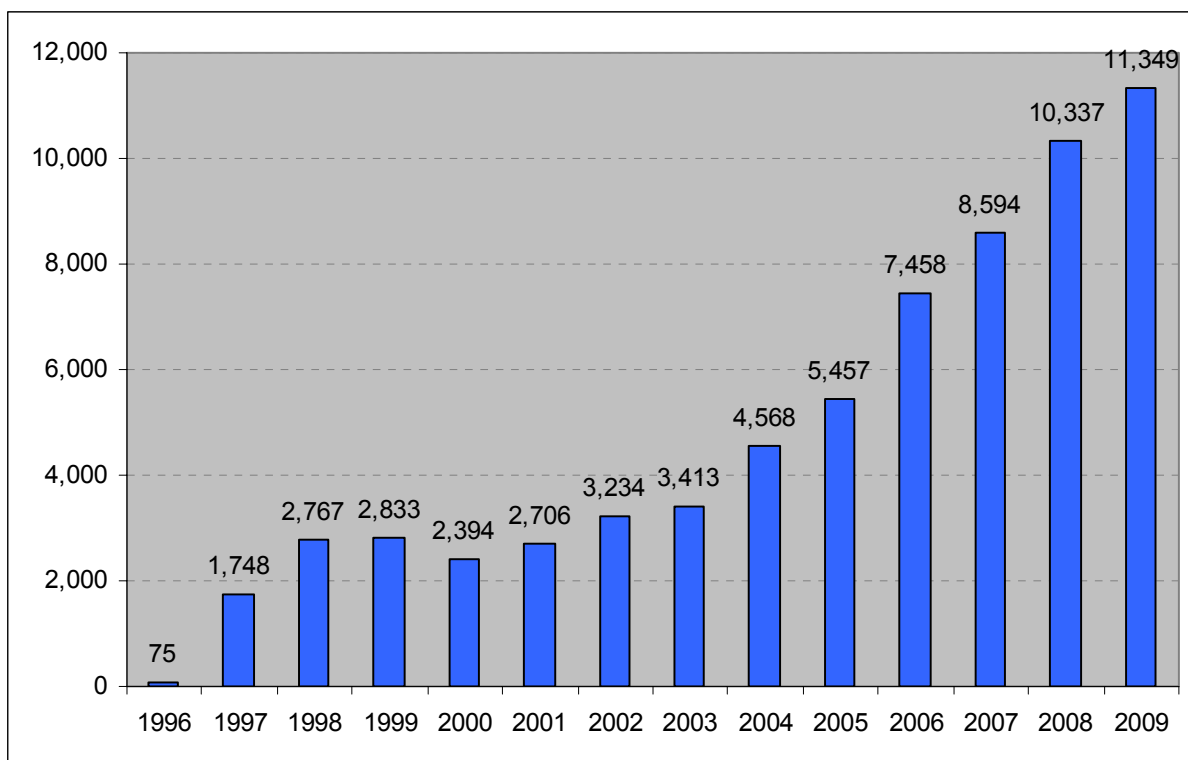
Инспекциите и категориите констатации се записват в базата от данни, а резултатите са представени в таблицата по-долу:

Годи на	Брой инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
		Категория 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
2009	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40 %	39,4 %	20,6 %	100,00 %				

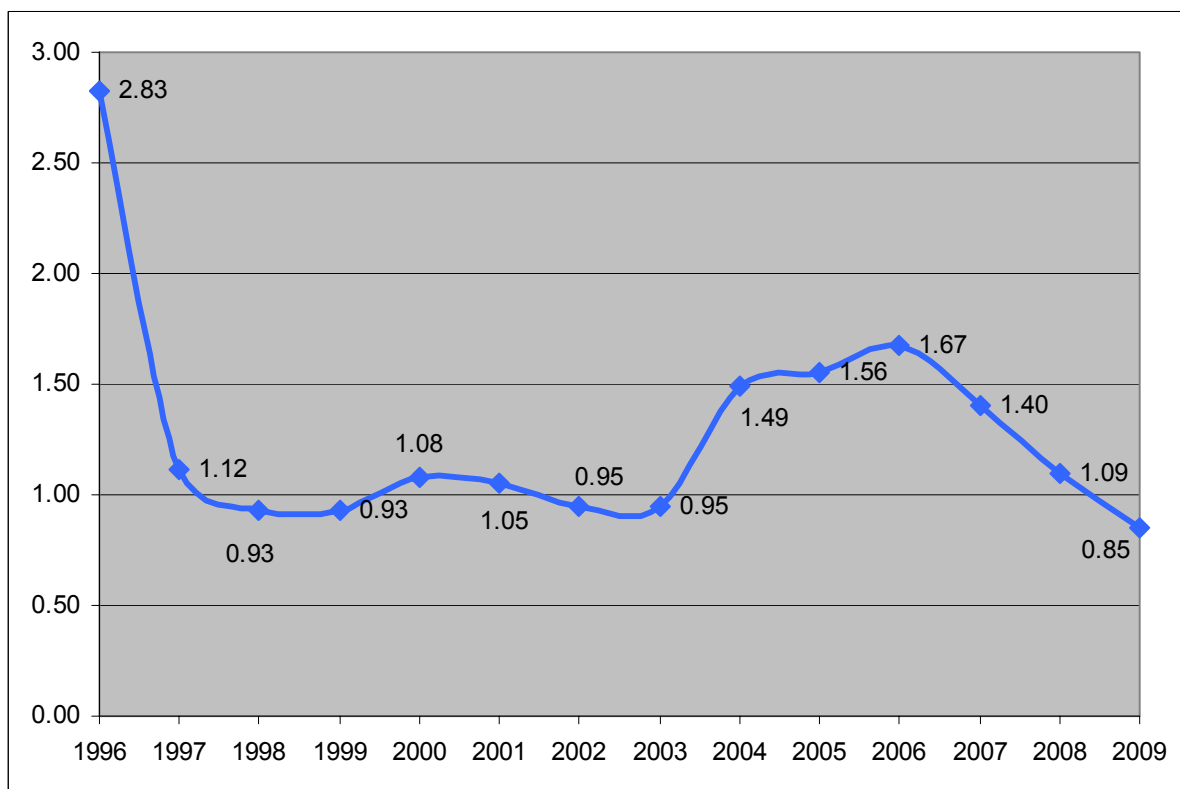
4.3. Исторически преглед

	Година														Общо 1996–2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	

Общо инспекции (И)	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	66 933
Общо инспектирани елементи (ИЕ)	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	2 231 208
Общо констатации (К)	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	79,942
Констатации за инспекция (К/И)	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
Констатации за инспектиран елемент (К/ИЕ)	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



Годишен брой на инспекциите по SAFA от започването на програмата през 1996 г.



Среден брой на констатациите от една инспекция (1996—2009 г.)

4.4. Констатации от инспекциите по региони

Регион	Брой държави с инспекции	Брой оператори с инспекции	Инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
				Кат. 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
ЕС ⁸	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
ЕВРОПА (ЕСАС) ⁹	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Руска федерация, Беларус и Централна Азия ¹⁰	7	88	931	408	381	219	1 008	0,438	0,409	0,235	1,083
Северна Америка ¹¹	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
Латинска Америка и държавите от Карибския басейн ¹²	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Държави от Близкия Изток и Северна Африка ¹³	18	94	1,284	618	650	345	1 613	0,481	0,506	0,269	1,256

⁸ ЕС — Австрия, Белгия, България, Кипър, Чехия, Дания, Естония, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Унгария, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Обединено кралство.

⁹ Европа (ЕСАС — Европейска конференция за гражданска авиация) — Албания, Армения, Австрия, Азербайджан, Белгия, Босна и Херцеговина, България, Хърватия, Кипър, Чешка република, Дания, Естония, Финландия, Франция, Грузия, Германия, Гърция, Унгария, Исландия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Бивша югославска република Македония, Малта, Република Молдова, Монако, Черна гора, Нидерландия, Норвегия, Полша, Португалия, Румъния, Сан Марино, Сърбия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Турция, Украйна, Обединеното кралство.

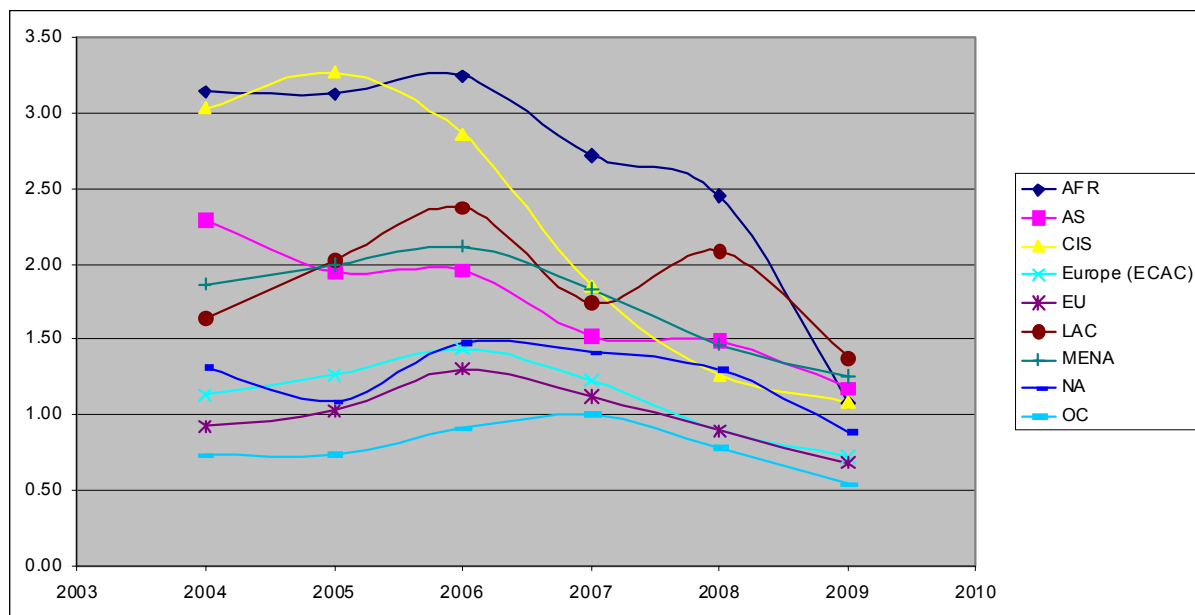
¹⁰ Руска федерация, Беларус и Централна Азия — Беларус, Казахстан, Киргизстан, Руска федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

¹¹ Северна Америка (НА) — Бермудски острови, Канада, САЩ.

¹² Латинска Америка и държавите от Карибския регион (LAC) — Ангила, Антигуа и Барбуда, Аржентина, Аруба, Бахамски острови, Барбадос, Белиз, Боливия, Бразилия, Кайманови острови, Чили, Колумбия, Коста Рика, Куба, Доминика, Доминиканска република, Еквадор, Ел Салвадор, Гренада, Гватемала, Гаяна, Хаити, Хондурас, Ямайка, Мексико, Нидерландски Антили, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Пуерто Рико, Сейнт Кийтс и Невис, Сейнт Лусия, Сейнт Винсент и Гренадини, Суринам, Тринидад и Тобаго, острови Търкс и Кайкос, Уругвай, Венецуела (Боливарска република).

¹³ Държави от Близкия Изток и Северна Африка (MENA) — Алжир, Бахрейн, Египет, Иран (Ислямска република), Ирак, Израел, Йордания, Кувейт, Ливан, Либийска арабска джамахирия, Мароко, Оман, Катар, Саудитска Арабия, Судан, Сирийска арабска република, Тунис, Обединени арабски емирства, Йемен.

Африка ¹⁴	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078
Азия ¹⁵	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Океания ¹⁶	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Средно/всички държави								0,342	0,336	0,176	0,854



Тенденциите през петгодишния период показват, че средният брой на констатациите (за инспекция) е намалял за всички географски региони.

От горната таблица се вижда, че:

- В сравнение със средните стойности, при операторите от държавите-членки на ЕС, в ЕСАС и Океания са направени по-малко констатации за една инспекция.
- Съотношението констатации/инспекции показва най-голямо подобрение за африканския регион, въпреки че за това има значение и големият брой инспекции (163), направени на анголския превозвач ТААГ; тези инспекции

¹⁴ Африка (AFR) — Ангола, Бенин, Ботсуана, Буркина Фасо, Бурунди, Камерун, Кабо Верде, Централноафриканска република, Чад, Комори, Конго, Кот д'Ивоар, Демократична република Конго, Джибути, Екваториална Гвинея, Еритрея, Етиопия, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кения, Лесото, Либерия, Мадагаскар, Малави, Мали, Мавритания, Мавриций, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Руанда, Сао Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшелски острови, Сиера Леоне, Сомалия, Южна Африка, Свазиленд, Того, Уганда, Обединена република Танзания, Замбия, Зимбабве.

¹⁵ Азия (AS) — Афганистан, Бангладеш, Бутан, Бруней Дар ес Салам, Камбоджа, Китай, Корейска народнодемократична република, Хонконг (специален административен регион на Китай), Индия, Индонезия, Япония, Лаоска народнодемократична република, Малайзия, Малдивски острови, Монголия, Мианмар, Непал, Пакистан, Филипини, Република Корея, Сингапур, Шри Ланка, Тайван, Тайланд, Източен Тимор, Виетнам.

¹⁶ Океания (OC) — Австралия, Фиджи, Кирибати, Маршалови острови, Микронезия (Федерални щати), Науру, Нова Зеландия, Палау, Папуа Нова Гвинея, Самоа, Соломонови острови, Тонга, Тувалу, Вануату.

бяха наложени след частичното изваждане на посочения превозвач от списъка на забранените в Общността превозвачи.

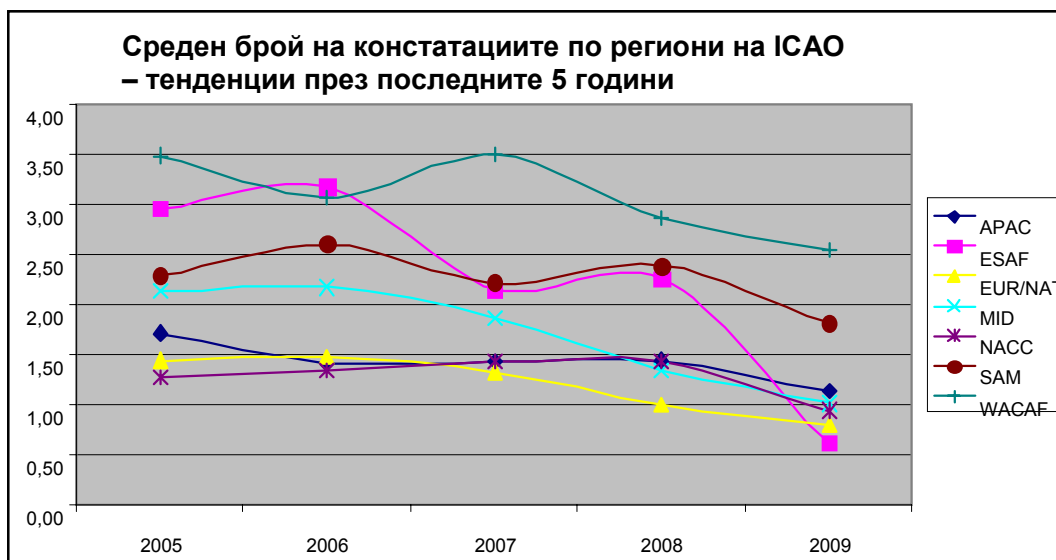
4.5. Разпределение по региони на ICAO

Регион	Брой държави с инспекции	Брой оператори с инспекции	Инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
				Кат. 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
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	8 957	2 931	2 833	1 428	7 192	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
Всички държави	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

От горната таблица се вижда, че:

- ¹⁷ APAC — азиатски и тихоокеански регион на ICAO: Австралия, Бангладеш, Бутан, Бруней Дар ес Салам, Камбоджа, Китай (вкл. Хонг Конг и Макао), острови Кук, Корейска народно-демократична република, Фиджи, Индия, Индонезия, Япония, Кирибати, Лаоска народно-демократична република, Малайзия, Малдиви, Маршалови острови, Микронезия, Монголия, Мианмар, Науру, Непал, Нова Зеландия, Палау, Папуа Нова Гвинея, Филипини, Република Корея, Самоа, Сингапур, Соломонови острови, Шри Ланка, Тайланд, Тонга, Вануату, Виетнам.
- ¹⁸ ESAF — източен и южноафрикански регион на ICAO: Ангола, Ботсуана, Бурунди, Джибути, Еритрея, Етиопия, Замбия, Зимбабве, Кения, Комори, Лесото, Мавриций, Мадагаскар, Малави, Мозамбик, Намибия, Обединена република Танзания, Руанда, Свазиленд, Сейшелски острови, Сомалия, Уганда, Южна Африка.
- ¹⁹ EUR — европейски и северноатлантически регион на ICAO: Албания, Алжир, Андора, Армения, Австрия, Азербайджан, Беларус, Белгия, Босна и Херцеговина, България, Хърватия, Чешка република, Дания, Естония, Финландия, Франция, Грузия, Германия, Гърция, Унгария, Исландия, Ирландия, Италия, Казахстан, Киргизстан, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Монако, Черна гора, Мароко, Нидерландия (без Нидерландски Антили), Норвегия, Полша, Португалия, Република Молдова, Румъния, Руска федерация, Сан Марино, Сърбия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Таджикистан, Бивша югославска република Македония, Тунис, Турция, Туркменистан, Украйна, Обединено кралство (без Кайманови острови и Бермудски острови), Узбекистан.
- ²⁰ MID — близоизточен регион на ICAO: Афганистан, Бахрейн, Египет, Израел, Ирак, Иран, Йемен, Йордания, Катар, Кипър, Кувейт, Либийска арабска джамахирия, Ливан, Обединени арабски емирства, Оман, Пакистан, Саудитска Арабия, Сирийска арабска република, Судан.
- ²¹ NACC — северноамерикански, централноамерикански и карибски регион на ICAO: Антигуа и Барбуда, Барбадос, Бахамски острови, Белиз, Гватемала, Гренада, Доминиканска република, Ел Салвадор, Канада, Коста Рика, Куба, Мексико, Никарагуа, Сейнт Винсент и Гренадини, Сейнт Кийтс и Невис, Сейнт Лусия, САЩ, Тринидад и Тобаго, Хаити, Хондурас, Ямайка.
- ²² SAM — южноамерикански регион на ICAO: Аржентина, Боливия, Бразилия, Венецуела, Гайана, Еквадор, Колумбия, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили.
- ²³ WACAF — западен и централноафрикански регион на ICAO: Бенин, Буркина Фасо, Камерун, Кабо Верде, Централноафриканска република, Чад, Конго, Кот д'Ивоар, Демократична република Конго, Екваториална Гвинея, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Либерия, Мали, Мавритания, Нигер, Нигерия, Сао Томе и Принсипи, Сенегал, Сиера Леоне, Того.

- В сравнение със средните стойности, при операторите от държавите, принадлежащи към EUR, са направени по-малко констатации за една инспекция.
- В сравнение със средните стойности, при операторите от държавите, принадлежащи към MID, SAM, WACAF, NACC, APAC и ESAF са направени повече констатации за една инспекция.



Съотношението констатации/инспекции показва подобрене за всички региони. Въпреки че регионът ESAF видимо показва най-голямо подобрене, това се дължи на факта, че повече от половината инспекции на оператори от този регион са направени на анголския превозвач TAAG (163 инспекции). През 2007 г. TAAG беше включен в списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана. През 2009 г. TAAG получи разрешение да започне отново за изпълнява някои полети до Европейския съюз (с конкретни въздухоплавателни средства и само до Лисабон, Португалия) при условие, че всеки полет се инспектира от португалската въздухоплавателна администрация.

Сравнение между ЕС, ЕСАС и останалата част на света

Регион	Брой държави с инспекции	Брой оператори с инспекции	Инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
				Кат. 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
ЕС	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
Останалата част от ЕВРОПА (държави, участващи в ЕСАС, но нечленувачи в ЕС)	16	149	1 653	599	611	219	1 429	0,362	0,370	0,132	0,864

ЕВРОПА (ЕСАС)	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Държави, които не членуват в ЕС	107	586	5 432	2 277	2 254	1 147	5 678	0,419	0,415	0,211	1,045
Всички държави	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

4.6. Констатации от инспекциите, свързани с елементи от контролните списъци

В допълнение Е към Работния документ на службите на Комисията са представени резултатите за всеки отделен елемент от контролния списък, който е бил инспектиран (ОИЕ). Посочва се колко пъти е проверяван конкретен елемент от контролния списък, броят направени констатации и съотношението К/ОИЕ.

4.7. 3-те най-често срещани констатации от категориите „значими“ и „важни“, направени при инспекциите и свързани с елементите от контролните списъци

Контролните списъци, използвани при инспекциите, се състоят от четири основни части. Част А се отнася до елементи, които се инспектират в пилотската кабина на въздухоплавателното средство. Част Б от контролните списъци засяга елементите, които се инспектират в (пътническият) салон и обхваща основно оборудването за безопасност. Част В е свързана с общото техническо състояние на въздухоплавателното средство, което се проверява по време на предполетната проверка (walk around check). Елементите от част Г на контролния списък са свързани с товарния отсек на въздухоплавателното средство и превозваните товари.

Всички общи констатации, които не попадат в части А, Б, В или Г могат да се впишат в част Д (обща) на контролния списък.

При разглеждане на констатациите, направени по време на инспекцията по SAFA, класифицираните в категории 2 (значими) и 3 (важни) констатации изискват най-голямо внимание, когато става въпрос за необходимостта от коригиращи мерки. В таблиците под допълнения Г и Д към Работния документ на службите на Комисията са представени трите най-често срещани констатации от категории 2 и 3 за всяка част от контролния списък, съотнесени към броя на инспекциите.

5. ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ СЛЕД НАЗЕМНИТЕ ИНСПЕКЦИИ

На базата на категорията, броя и естеството на констатациите могат да бъдат предприети няколко вида действия.

Ако констатациите покажат, че е застрашена безопасността на въздухоплавателното средство и лицата в него, ще бъдат изискани коригиращи действия. Обикновено командирът на въздухоплавателното средство ще бъде призован да обърне внимание на сериозните недостатъци, за които е уведомен. В редки случаи, когато инспекторите имат причина да вярват, че командирът на въздухоплавателното средство не възнамерява да предприеме необходимите мерки по докладваните му недостатъци, те

официално спират въздухоплавателното средство от експлоатация. Официалното действие по спиране на въздухоплавателното средство от експлоатация от инспектиращата държава означава, че на въздухоплавателното средство е забранено да извършва полети, докато не бъдат предприети необходимите коригиращи мерки.

Един друг вид действия се наричат „коригиращи действия преди разрешаване на полета“. Преди да бъде позволено на въздухоплавателното средство да продължи своя полет, се изисква извършване на коригиращи действия с цел отстраняване на всички установени недостатъци.

В други случаи въздухоплавателното средство може да отпътува с експлоатационни ограничения. Пример за подобно ограничение е случаят, когато са отбелязани недостатъци по пътническите кресла. Експлоатацията на въздухоплавателното средство е възможна, при условие че креслата, по които са установени недостатъци, не се заемат от пътници.

Стандартна практика е да се уведомява командирът на въздухоплавателното средство, което току-що е било инспектирано, относно констатациите. Освен това, констатации от категории 2 и 3 се съобщават на отговорните въздухоплавателни администрации и в основната база на оператора с молба за предприемане на подходящи действия за предотвратяване на повторното възникване на недостатъците.

Тясното сътрудничество с гражданските въздухоплавателни администрации на всички държави, чиито оператори и въздухоплавателни средства са били подложени на инспекции по програмата SAFA, е задължително, за да бъдат постигнати по най-добър начин целите на програмата SAFA на ЕС. От въпросните администрации се изисква да осигуряват правилното изпълнение на коригиращите действия с оглед отстраняване на докладваните по SAFA констатации като част от тяхната отговорност по отношение на надзора върху безопасността, упражняван върху техните национални оператори съгласно съответните международни стандарти за безопасност.

В някои случаи, когато констатациите, направени за дадено въздухоплавателно средство са счестени за важни, отделни държави, участващи в програмата SAFA, могат да решат да отнемат разрешението на въпросното въздухоплавателно средство за влизане. Това означава, че на конкретното въздухоплавателно средство повече не е позволено да каца на летища или да лети във въздушното пространство на съответната държава. Подобна забрана може да бъде отменена, ако операторът на въздухоплавателното средство докаже, че проблемите са били отстранени по подходящ начин. Поради това последствията от такива забрани за влизане могат да бъдат, и обикновено са, с временен характер.

По отношение на подобни забрани и тяхната последваща отмяна държавите, участващи в програмата SAFA, които са и държави-членки на Европейския съюз, действат в съответствие с разпоредбите, предвидени в Регламент (ЕО) № 2111/2005 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността.

	Брой инспекции	11 349
	Брой констатации	9 688

ДЕЙСТВИЯ, КОИТО СА БИЛИ ПРЕДПРИЕТИ	информация, предадена на администрацията и оператора	3 328
	експлоатационни ограничения за въздухоплавателното средство	95
	коригиращи действия преди разрешаване на полетите	1 358
	спиране на въздухоплавателното средство от експлоатация	10
	незабавна оперативна забрана	1*

*с изключение на забраните/оперативните ограничения, наложени от ЕО по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005

Съгласно изискванията, предвидени в Директива 2008/49 на Комисията, държавите, участващи в SAFA, изпращат ежесмесчно на EASA доклади за предприетите последващи действия. Тази информация отразява способността и желанието на операторите да отстранят констатираните по време на инспекциите по SAFA недостатъци.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

През 2009 г. беше проведен рекорден брой инспекции, които в сравнение с предишни години обхванаха повече оператори. В резултат на това програмата стана по-добър инструмент за набелязване на потенциални отрицателни тенденции по отношение на безопасността, който допринася в реално време за безопасната експлоатация на инспектираните въздухоплавателни средства.

През 2009 г. бяха положени усилия за подобряване функционирането на програмата SAFA на ЕС, по-специално чрез издаване на насоки, анализиране на качеството на докладите по SAFA и стартиране на програмата за стандартизиране, която — казано накратко — цели да гарантира, че всички инспекции по SAFA се извършват по стандартизиран начин във всички страни.