



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 7.3.2012 г.  
COM(2012) 91 final

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

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2012) 38 final}

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

## ПРОГРАМА SAFA НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

(текст от значение за ЕИП)

### 1. ПРОГРАМА SAFA НА ЕС

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

Безопасността на въздухоплаването е приоритет за Европейския съюз (ЕС) и неговите държави-членки. В контекста на тази цел основна роля изпълнява програмата на ЕС за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (програмата SAFA). Участващите в нея държави са длъжни да провеждат наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави с цел да се провери спазването на международните изисквания за безопасност по отношение на въздухоплавателните средства, екипажите и летателната експлоатация. Още от 1996 г., когато SAFA бе въведена под егидата на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА), програмата системно доказва своята ефективност като водещ фактор за укрепване на безопасността на въздухоплаването както в европейски, така и в международен аспект.

На 21 април 2004 г., в рамките на своята обща стратегия 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 Общността<sup>1</sup> („Директива за SAFA“). С нея бе въведено правно задължение за държавите-членки на ЕС да извършват наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави, които кацат на летищата 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 Съюза. На държавите-членки на ЕС беше даден срок от две години за въвеждане на посочената директива чрез приемане на законодателство на национално равнище<sup>2</sup>.

В допълнение и след решение на съответните генерални директори от държавите-членки на ЕКГА програмата SAFA премина към правомощията на Общността на 1 януари 2007 г., когато отговорността за нейното управление и по-нататъшно развитие

---

<sup>1</sup> ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.

<sup>2</sup> Вж. по-специално доклада на Комисията от 24.9.2008 г. относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети държави, които използват летища на Общността. С(2008) 5265 окончателен.

бе възложена на Европейската комисия, подпомагана от Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) в съответствие с Регламент (ЕО) № 768/2006<sup>3</sup>.

С подписването на работно споразумение между ЕААБ и всяка от петнадесетте държави-членки на ЕКГА, които не членуват в ЕС, е осигурено тяхното постоянно участие в програмата, а с това — и нейното общоевропейско измерение. По този начин в програмата SAFA участват общо 42 държави, включително 27-те държави-членки на ЕС (вж. допълнение А към придружаващия работен документ на службите на Комисията)<sup>4</sup>.

## **1.2. Какви са причините за изготвянето на настоящия доклад?**

Общественото доверие в безопасността на въздушния транспорт зависи от наличието на адекватна информация за прилагането на международните стандарти за безопасност. В този контекст и по силата на член 6, параграф 2 от Директива 2004/36/ЕО Комисията е длъжна да публикува годишен обобщен информационен доклад, достъпен за обществеността и заинтересованите страни от сектора.

Настоящият документ представлява петият годишен доклад и обхваща периода от 1 януари до 31 декември 2010 г.

## **1.3. Дейност на програмата SAFA на ЕС**

Въздухоплавателните средства (на трети държави за страните от ЕС или чуждестранните такива за страните от ЕКГА, които не членуват в ЕС), пристигащи във всяка държава по SAFA, могат да бъдат подлагани на наземни инспекции най-вече 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 (ИКАО) — приложения 1 („Лицензиране на авиационния персонал“), 6 („Летателна експлоатация“) и 8 („Летателна годност на въздухоплавателните средства“).

Проверките се извършват в съответствие с обща за всички участващи държави процедура. Резултатите от тях се оформят като доклади, които също следват единен формат. Ако бъдат установени съществени недостатъци, те се съобщават на оператора и на съответната въздухоплавателна администрация (държава на оператора или държава на регистрация) с цел да се предприемат 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 и допълнителната информация се обменят и се събират в компютризирана база данни, създадена и управлявана от ЕААБ.

Дейността на програмата SAFA на ЕС се характеризира със следното:

- тя се прилага от всички 42 държави, участващи в нея;

---

<sup>3</sup> ОВ L 134, 20.5.2006 г., стр. 16.

<sup>4</sup> РДСК(2012) 38.

- резултатите от наземните инспекции по SAFA получават широко разпространение посредством централизирана база данни;
- прилага се подход във възходяща посока; в основата на програмата са наземните инспекции на въздухоплавателните средства;
- вниманието на програмата е насочено най-вече към въздухоплавателни средства от трети държави, които летят до ЕС и до държавите, членуващи в SAFA (въпреки че инспекциите по SAFA могат да продължат да бъдат извършвани върху въздухоплавателни средства от държави-членки на ЕС);
- нейната основна цел е да се проверява спазването на международните правила за безопасност (стандартите на ИКАО).

#### **1.4. Съществен принос на програмата SAFA на ЕС към безопасността на въздухоплаването**

Опитът, натрупан при инспекциите по SAFA, показва, че те дават обща представа за безопасността на чуждите оператори. Тази представа обаче е ограничена, защото не показва комплексното състояние 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. Значимостта на тези показатели ще бъде повишена допълнително и чрез засиленото хармонизиране между участващите държави при извършването на инспекции по SAFA.

Цялостна оценка на конкретно въздухоплавателно средство или оператор може да се получи само чрез постоянен надзор от страна на отговорните национални органи за гражданско въздухоплаване (на държавата на оператора или държавата на регистрация). В този смисъл информацията, събрана чрез програмата SAFA на ЕС, е полезна:

- най-вече като средство за превенция, спомагащо за набелязването на потенциални отрицателни тенденции по отношение на безопасността, при което наличието на многобройни и/или повтарящи се констатации относно определен оператор е много добър показател за потенциални структурни слабости както в управлението на контрола на качеството при конкретния оператор, така и в нивото на надзора върху безопасността, упражняван от отговорните национални органи за гражданско въздухоплаване на държавата, в която е сертифициран въпросният оператор;
- 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 прилагането на коригиращи действия незабавно преди по-нататъшната експлоатация.

Същевременно, след влизането в сила на Регламент (ЕО) № 2111/2005<sup>5</sup>, с който се създава списък на въздушните превозвачи, чиито полети в ЕС са забранени, инспекциите по SAFA придобиха по-голямо значение като един от критериите, отчитани от Комисията при решенията относно включването на превозвачи в списъка за безопасност на Общността.

#### **1.5. Напредък на програмата през 2010 г.**

Службите на Комисията и ЕААБ извършват непрекъснато наблюдение върху дейността на сегашната програма SAFA с оглед установяване на възможности за по-нататъшни подобрения, най-вече: i) относно начина, по който се извършват инспекциите, ii) относно начина, по който получената при инспекциите информация впоследствие се събира и анализира и iii) с цел да се осигури участието на трети държави в системата SAFA и по този начин да се способства за подобряване на безопасността на гражданското въздухоплаване в цяла Европа.

Като конкретно постижение през 2010 г. може да се посочи споразумението за въвеждане (от 2011 г.) на определен брой инспекционни пунктове, който трябва да бъде постигнат на доброволна основа от всяка държава по SAFA. Броят на националните инспекционни пунктове е изчислен въз основа на разнообразието и обема на чуждестранния трафик. Същевременно значението на инспекциите се определя по различен начин в зависимост от спазването на критериите, които са пряко свързани с подобряване на безопасността (приоритетна инспекция, разстояние от централния офис, време на инспекцията).

Редица инициативи, предприети през 2007 г., продължиха и през 2010 г. Те се отнасят до извършването от страна на ЕААБ на преглед на качеството на базата данни, събрани в докладите на участващите държави. С този анализ, провеждан на всеки четири месеца, се прави опит за възможно най-ранното откриване на потенциалните отрицателни въздействия и тенденции във връзка с безопасността, за да може те да бъдат разгледани своевременно и преди да се превърнат в заплаха за безопасността на международното въздухоплаване. През 2010 г. Комисията продължи да използва заключенията от тези доклади при изготвянето на решения относно включването на въздушни превозвачи в европейския списък за безопасност съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.

Освен това през 2010 г., по искане на Комисията, ЕААБ продължи преговорите с въздухоплавателни органи на държави от целия свят с цел постигането на по-широко участие в системата SAFA на ЕС.

Поради това и предвид колективния характер на SAFA от изключително значение е всички инспекции по програмата да се извършват по стандартизиран начин във всички участващи в нея държави. През 2010 г. ЕААБ продължи изпълнението на своята програма за стандартизация в съответствие с Регламент (ЕО) № 736/2006. По-конкретно бяха проведени 24 одита в Албания, Австрия, Белгия, Босна и Херцеговина, България, Чешката република, Кипър, Дания, Естония, Финландия, бившата югославска република Македония, Гърция, Унгария, Ирландия, Норвегия, Полша,

---

<sup>5</sup> ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

Румъния, Сърбия, Словакия, Словения, Испания, Турция, Украйна и Обединеното кралство.

Накрая следва да се посочи, че съгласно предвиденото в Директива 2008/49/ЕО на Комисията<sup>6</sup> ЕААБ продължи с преразглеждането на втория набор от подробни насоки относно процедурите, свързани с наземните инспекции, които бяха публикувани през 2009 г.

#### **1.6. Въвеждане на подход, основан на риска. Определяне на приоритет при инспекциите**

С Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията<sup>7</sup> се въвежда концепцията за определяне на приоритет при инспекциите по SAFA в общоевропейски аспект. От участващите държави се изисква да третираят приоритетно част от извършваните от тях наземни инспекции на някои оператори. Списъкът на приоритетните инспекции се съставя от Комисията съгласно информация, подадена от ЕААБ след анализ на базата от данни на SAFA, или получена от заседанията на Комитета за авиационна безопасност, или въз основа на данните, предоставени от държавите-членки.

Същевременно операторите, посочени в приложение Б към списъка на Общността на въздушните превозвачи, които са 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.

Списъкът на приоритетните инспекции се актуализира непрекъснато, а базата данни на SAFA, за която отговаря ЕААБ, позволява на всички участващи държави да добият представа за общоевропейското измерение на процеса на приоритетно третиране. Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Евроконтрол) също подкрепя концепцията за приоритизиране чрез своя инструмент за управление на европейското въздушно движение, който предоставя на участващите държави информация в реално време относно полетните планове на операторите, третирани като приоритетни.

През 2010 г. 2 215 (18,9 %) от общо 11 703 инспекции по SAFA бяха извършени по отношение на оператори, посочени в списъка на приоритетни инспекции.

## **2. ЦЕНТРАЛИЗИРАНА БАЗА ДАННИ НА SAFA**

ЕААБ управлява централизираната база данни на SAFA от декември 2006 г., когато тя беше прехвърлена от Централните обединени авиационни власти (CJAA) в Нидерландия към ЕААБ в германския град Кьолн.

Данните, съдържащи се в базата, се считат за поверителни. Всички национални въздухоплавателни администрации на участващите държави имат достъп до базата данни посредством (обезопасена) интернет връзка.

---

<sup>6</sup> ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 17.

<sup>7</sup> ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 7.

През 2010 г. бе въведена нова функция, позволяваща на органите за гражданско въздухоплаване на трети държави онлайн достъп до базата данни на ЕААБ и програмата SAFA, който обаче е ограничен до доклади относно операторите, лицензирани в съответната държава. В края на 2010 г. тази функция се използваше от десет въздухоплавателни органа на трети държави. Европейската комисия и ИКАО също имат достъп до базата данни, който обаче е ограничен до възможност за преглед на информацията, без да позволява въвеждането на данни.

### **3. ОБЛАСТИ НА ИНСПЕКЦИЯТА**

Съгласно Директивата за SAFA държавите-членки трябва да инспектират въздухоплавателните средства, за които има съмнения, че не отговарят на международните стандарти за безопасност (например въз основа на редовния анализ на базата данни, извършван от ЕААБ). Освен това наземните инспекции по SAFA могат да бъдат извършвани, като се използва процедура за внезапни проверки. Възможно е да се вземе решение инспекцията да бъде съсредоточена върху определени критерии, които са изброени по-долу. Това решение се основава на препоръки, изготвени от Европейската комисия, или на национални политики и приоритети.

Инспекциите са насочени към следните пет области:

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

В допълнения Б, В и Г към съпровождащия работен документ на службите на Комисията<sup>8</sup> са изброени държавите на операторите, типовете въздухоплавателни средства и операторите, които са били инспектирани през 2010 г.

Доброто функциониране на програмата може да бъде онагледено и чрез таблица 1, в която е обобщена информацията от допълненията и която дава обща представа за дейностите през 2010 г.

---

<sup>8</sup>

РДСК(2012) 38.

**Таблица 1: Дейност на програмата SAFA през 2010 г.**

|                                                   |                                                                   |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <b>Брой извършени проверки</b>                    | 11 703                                                            |
| <b>Инспектирани въздухоплавателни средства</b>    | 6200 регистрации на въздухоплавателни средства                    |
| <b>Инспектирани оператори</b>                     | над 1076                                                          |
| <b>Инспектирани държави на оператора</b>          | 130 държави и територии                                           |
| <b>Инспектиран тип въздухоплавателно средство</b> | 219 различни типове и разновидности на въздухоплавателни средства |

Макар Директивата за SAFA да урежда извършването на наземни инспекции по отношение на въздухоплавателните средства на трети държави, тя също така признава правото на държавите-членки да проверяват въздухоплавателни средства, използвани от оператори, които са сертифицирани в друга държава-членка. През 2011 г. малко над половината от общия брой инспекции по SAFA бяха проведени по отношение на оператори от ЕС. Следва обаче да се отбележи, че броят на кацанията, извършени от оператори от ЕС (в други европейски държави) е приблизително 4 пъти по-висок от броя на кацанията в европейски държави, извършени от оператори на трети държави.

**Таблица 2: Инспекции на оператори от ЕС и от трети държави**

|                | <b>Инспекции на оператори от ЕС</b> | <b>Инспекции на оператори от трети държави</b> |
|----------------|-------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>2010 г.</b> | 5990                                | 5713                                           |
| <b>Процент</b> | 51,2 %                              | 48,8 %                                         |

От общо 11 703 инспекции 9 798 (83,4 %) бяха проведени от държави-членки на ЕС (вж. притурка А); 48,8 % (5713) от инспекциите бяха извършени по отношение на оператори, сертифицирани в трети държави, а останалите 51,2 % (5990) — на оператори от ЕС. Тези данни онагледяват широкия обхват на програмата SAFA на ЕС и нейното недискриминационно прилагане спрямо оператори от ЕС и от трети държави.

## **4. ОСНОВНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ИНСПЕКЦИИТЕ ПО SAFA**

### **4.1. Общи констатации от инспекциите**

По време на всяка инспекция по SAFA инспекторът използва контролен списък с общо 54 различни елемента за инспектиране, за да провери съответствието на въздухоплавателното средство с международните правила (стандартите на ИКАО). Тези инспекции могат да доведат до определени констатации (обикновено наричани „отклонения от стандартите на ИКАО“). В таблица 3 се съдържа преглед на общия брой констатации (К) спрямо общия брой инспекции (И) и инспектираните елементи (ИЕ). В повечето случаи обаче не се проверяват всички елементи от списъка, защото времето между пристигането и отпътуването на въздухоплавателното средство не е достатъчно



за извършване на цялостна инспекция. Ето защо 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.

**Таблица 3: Преглед на констатациите и инспектираните елементи по програмата SAFA**

|                                                                          | Период                               |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
|                                                                          | 1 януари 2010 г.—31 декември 2010 г. |
| <b>Общо инспекции (И)</b>                                                | 11 703                               |
| <b>Общо инспектирани елементи (ИЕ)</b>                                   | 437 519                              |
| <b>Общо констатации (К)</b>                                              | 11 019                               |
| <b>Среден брой на инспектираните елементи по време на една инспекция</b> | 37,39                                |
| <b>Констатации за инспекция (К/И)</b>                                    | 0,942                                |
| <b>Констатации за инспектиран елемент (К/ИЕ)</b>                         | 0,0252                               |

#### 4.2. Констатации от инспекциите и тяхното категоризиране

Необходимо е 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 — важни. Понятията „маловажни“, „значими“ и „важни“ са свързани с нивото на отклонение от стандартите на ИКАО. Основната цел при категоризирането на констатациите е да се класифицират спазването на стандартите и тежестта на неспазването.

Данните за инспекциите и категориите констатации са обобщени в следната таблица:

**Таблица 4: Констатации по SAFA (по категории)**

| Годи на | Брой инспекции (И) | Брой констатации (К) |                  |                |          | Съотношение на констатациите (кат. К/И) |            |            |          |
|---------|--------------------|----------------------|------------------|----------------|----------|-----------------------------------------|------------|------------|----------|
|         |                    | Кат. 1 (маловажни)   | Кат. 2 (значими) | Кат. 3 (важни) | Общо     | К кат. 1/И                              | К кат. 2/И | К кат. 3/И | К общо/И |
| 2010    | 11 703             | 3424                 | 4719             | 2876           | 11 019   | 0,293                                   | 0,403      | 0,246      | 0,942    |
|         |                    | 31 %                 | 42,8 %           | 26,1 %         | 100,00 % |                                         |            |            |          |

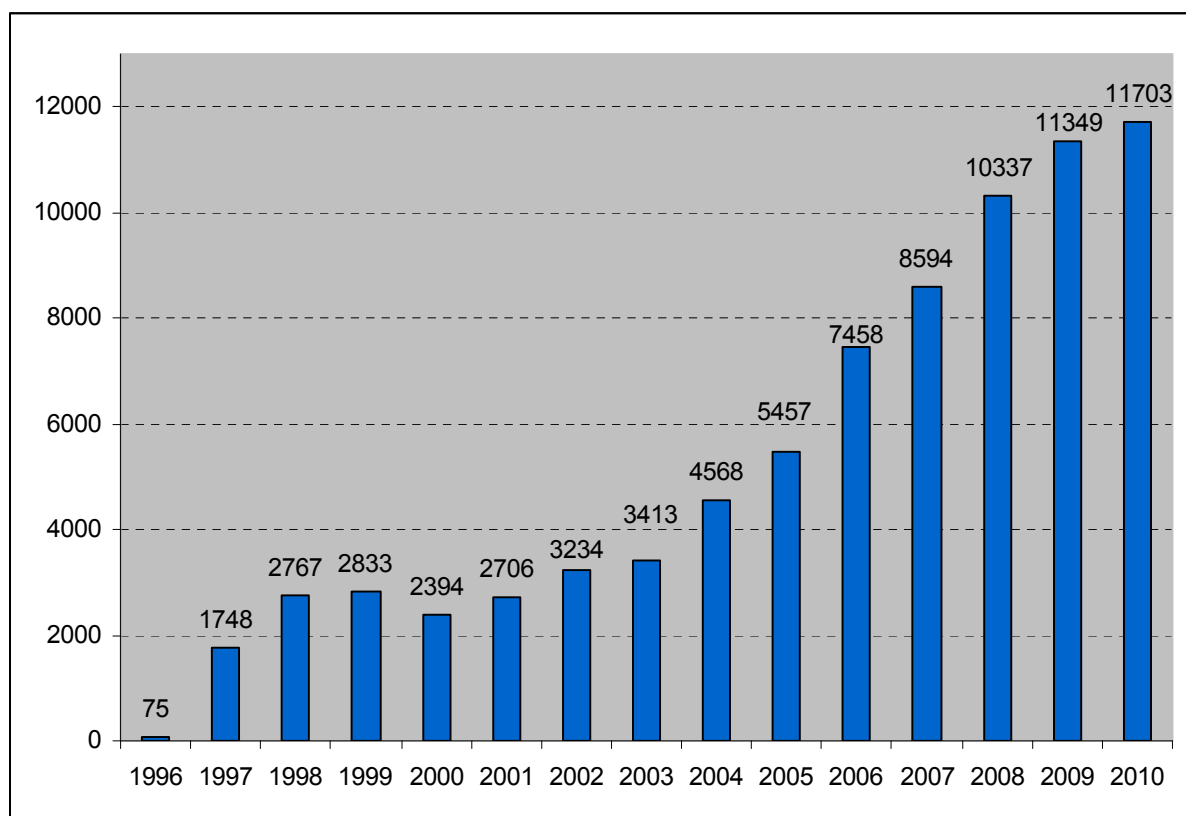
### 4.3. Хронологични данни

Целесъобразно е да се представят хронологични данни за развитието на горепосочените показатели от 1996 г. насам.

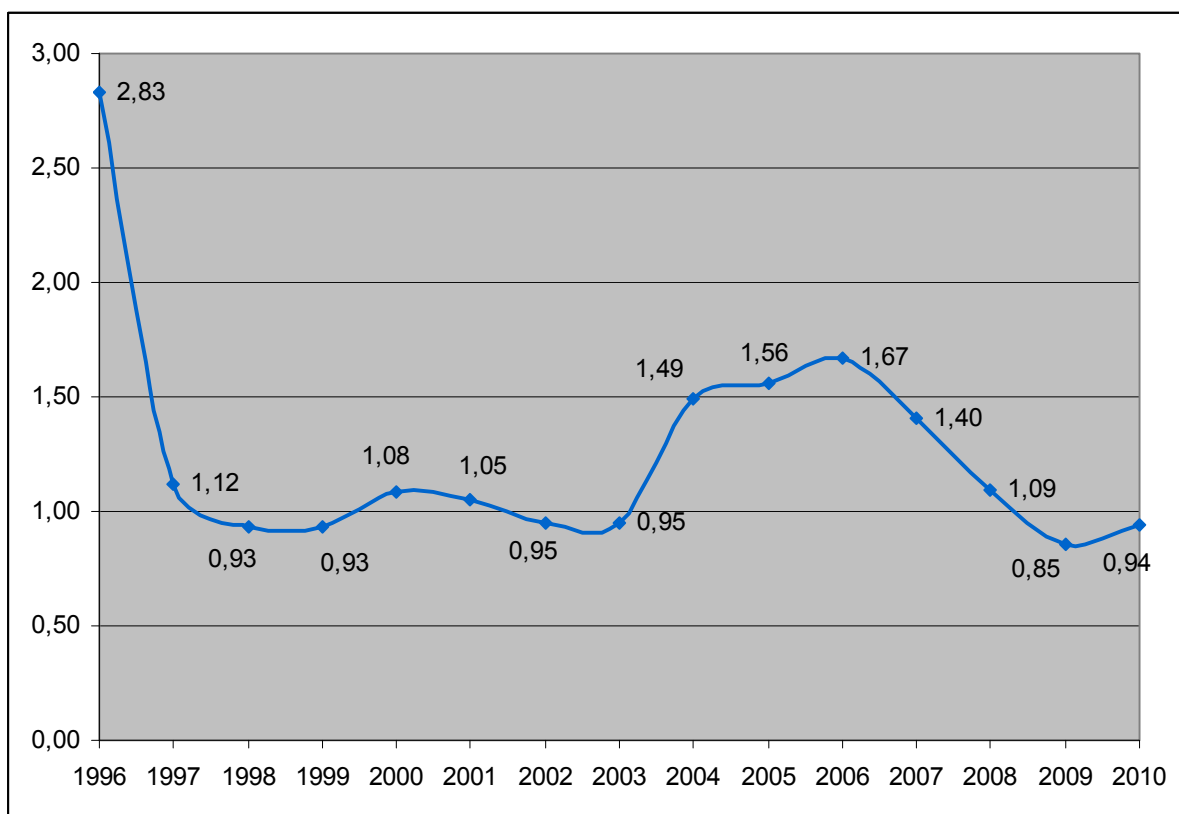
**Таблица 5: Преглед на развитието на констатациите по SAFA**

|                                                  | Година |        |        |        |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         | Общо<br>1996—<br>2009 |
|--------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|
|                                                  | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    |                       |
| <b>Общо инспекции (И)</b>                        | 75     | 1748   | 2767   | 2833   | 2394   | 2706   | 3234   | 3413    | 4568    | 5457    | 7458    | 8594    | 10 337  | 11 349  | 11 703  | 66 933                |
| <b>Общо инспектирани елементи (ИЕ)</b>           | 1675   | 31 413 | 88 400 | 95 524 | 80 454 | 82 935 | 93 681 | 100 014 | 148 850 | 181 440 | 260 524 | 300 035 | 358 046 | 408 217 | 437 519 | 2 231 208             |
| <b>Общо констатации (К)</b>                      | 212    | 1951   | 2573   | 2631   | 2587   | 2851   | 3064   | 3242    | 6799    | 8492    | 12 481  | 12 073  | 11 298  | 9688    | 11 019  | 79 942                |
| <b>Констатации за инспекция (К/И)</b>            | 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                 |
| <b>Констатации за инспектиран елемент (К/ИЕ)</b> | 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                 |

**Таблица 6: Годишен брой на инспекциите по SAFA от 1996 г. насам**



**Таблица 7: Среден брой на констатациите от една инспекция (1996—2010 г.)**



Както е показано в таблица 7 и след спада, отбелязан в продължение на три последователни години, през 2010 г. средното съотношение констатации/инспекция е нараснало с 13 %. По всичко личи, че това увеличение е пряка последица от законодателните актове, приети през 2008 г. (по-конкретно Регламент (ЕО) № 351/2008/ЕО на Комисията за определяне на приоритет при наземните инспекции и Директива 2008/49/ЕО на Комисията, с която се въвеждат по-подробни процедурни елементи), публикуваните от ЕААБ подробни насоки и тяхното прилагане от участващите в програмата държави, както и въведената от ЕААБ програма за стандартизация на SAFA. Всички тези мерки са спомогнали за по-ефективното извършване на инспекциите в 42 държави, участващи в програмата SAFA.

#### 4.4. Констатации от инспекциите по региони

От таблици 8, 9 и 10 по-долу става ясно, че макар през 2010 г. средният брой на констатациите (за всяка отделна инспекция) да се е увеличил, петгодишната тенденция отбелязва спад за всички географски региони.

Въз основа на таблиците могат да се направят следните изводи:

- при операторите от ЕС, ЕКГА и Океания са направени по-малко констатации за една инспекция в сравнение със средните стойности;
- въпреки че средната стойност за африкански оператори показва най-голямо подобрение през 2009 г., тази тенденция е претърпяла обрат през 2010 г., когато цифрите сочат най-голямо увеличение на съотношението при тези оператори.

**Таблица 8: 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)   | Кат. 2 (значими) | Кат. 3 (важни) | Общо | К кат.1/И                               | К кат.2/И | К кат.3/И | К общо/И |
| ЕС <sup>9</sup>             | 27                       | 521                        | 5990          | 1296                 | 1984             | 1193           | 4473 | 0.22                                    | 0.33      | 0.20      | 0.75     |
| ЕВРОПА (ЕКГА) <sup>10</sup> | 44                       | 662                        | 7776          | 1865                 | 2675             | 1603           | 6143 | 0.24                                    | 0.34      | 0.21      | 0.79     |

<sup>9</sup> EU - Austria, Belgium, Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom.

<sup>10</sup> Европа (ЕКГА) — 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, Обединено кралство.

|                                                         |    |     |      |     |     |     |      |      |      |      |      |
|---------------------------------------------------------|----|-----|------|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|
| Руска федерация, Беларус и Централна Азия <sup>11</sup> | 6  | 88  | 1002 | 474 | 484 | 233 | 1191 | 0,47 | 0,48 | 0,23 | 1,19 |
| Северна Америка <sup>12</sup>                           | 3  | 97  | 610  | 207 | 188 | 178 | 573  | 0,34 | 0,31 | 0,29 | 0,94 |
| Латинска Америка и Карибски регион <sup>13</sup>        | 21 | 32  | 165  | 81  | 94  | 78  | 253  | 0,49 | 0,57 | 0,47 | 1,53 |
| Държави от Близкия Изток и Северна Африка <sup>14</sup> | 17 | 101 | 1422 | 543 | 824 | 497 | 1864 | 0,38 | 0,58 | 0,35 | 1,31 |
| Африка <sup>15</sup>                                    | 19 | 39  | 311  | 84  | 215 | 149 | 448  | 0,27 | 0,69 | 0,48 | 1,44 |
| Азия <sup>16</sup>                                      | 17 | 46  | 377  | 165 | 231 | 130 | 526  | 0,44 | 0,61 | 0,34 | 1,40 |
| Океания <sup>17</sup>                                   | 3  | 11  | 40   | 5   | 8   | 8   | 21   | 0,13 | 0,20 | 0,20 | 0,53 |
| Средно/всички държави                                   |    |     |      |     |     |     |      | 0,29 | 0,40 | 0,25 | 0,94 |

<sup>11</sup> Руска федерация, Беларус и Централна Азия — Беларус, Казахстан, Киргизстан, Руска федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

<sup>12</sup> Северна Америка (NA) — Бермудски острови, Канада, САЩ.

<sup>13</sup> 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).

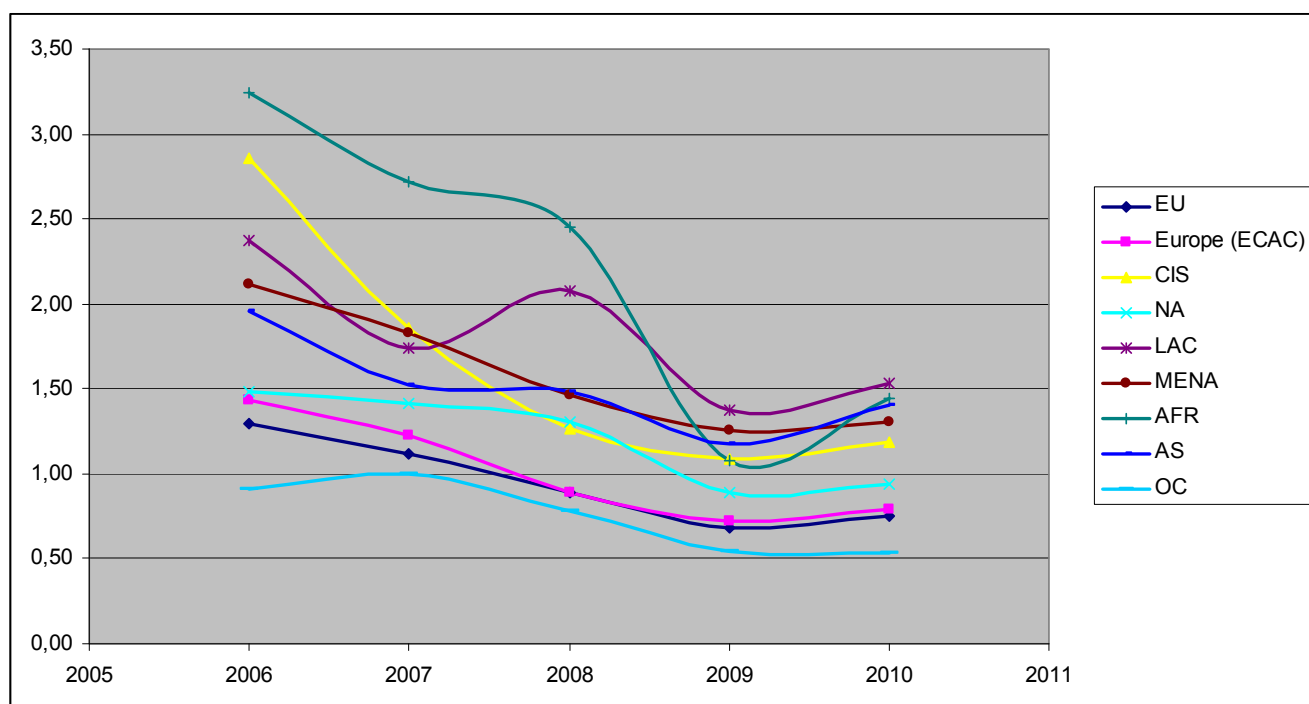
<sup>14</sup> Държави от Близкия Изток и Северна Африка (MENA) — Алжир, Бахрейн, Египет, Иран (Ислямска република), Ирак, Израел, Йордания, Кувейт, Ливан, Либийска арабска джамахирия, Мароко, Оман, Катар, Саудитска Арабия, Судан, Сирийска арабска република, Тунис, Обединени арабски емирства, Йемен.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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, Малдиви, Монголия, Мианмар, Непал, Пакистан, Филипини, Република Корея, Сингапур, Шри Ланка, Тайван, Тайланд, Източен Тимор, Виетнам.

<sup>17</sup> Океания (OC) — Австралия, Фиджи, Кирибати, Маршалови острови, Микронезия (Федерални щати), Науру, Нова Зеландия, Палау, Папуа Нова Гвинея, Самоа, Соломонови острови, Тонга, Тувалу, Вануату.

**Таблица 9: Развитие на констатациите от инспекциите в регионален аспект**



Сравнението между резултатите от SAFA за оператори от ЕС и такива от трети държави показва, че общата средна стойност на К/И е значително по-малка (с 35 %). Тези резултати са представени по-подробно в таблица 10.

**Таблица 10: Сравнение между ЕС, ЕКГА 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)   | Кат. 2 (значими) | Кат. 3 (важни) | Общо | К кат.1/И                               | К кат.2/И | К кат.3/И | К общо/И |
| ЕС                                                                  | 27                       | 521                        | 5990          | 1296                 | 1984             | 1193           | 4473 | 0,22                                    | 0,33      | 0,2       | 0,75     |
| Останалата част от Европа (държави, членуващи в ЕКГА, но не и в ЕС) | 17                       | 141                        | 1786          | 569                  | 691              | 410            | 1670 | 0,32                                    | 0,39      | 0,23      | 0,94     |

#### 4.5. Разпределение по региони на ИКАО

Докато таблиците в раздел 4.4 съдържат резултатите от инспекциите по SAFA от 2010 г., обобщени по общоприети географски региони, настоящият раздел представя същите данни за инспекциите от 2010 г., отнесени към регионите на ИКАО, в резултат на което се наблюдават различия в резултатите. Тези различия обаче не влияят на заключенията, формулирани в настоящия доклад. Въз основа на таблици 11 и 12 могат да се направят следните изводи:

- при операторите от държавите, принадлежащи към регионите EUR<sup>18</sup> и ESAF<sup>19</sup>, са налице по-малко констатации за една инспекция в сравнение със средните стойности;
- при операторите от държавите, принадлежащи към регионите MID<sup>20</sup>, SAM<sup>21</sup>, WACAF<sup>22</sup>, NACC<sup>23</sup> и APAC<sup>24</sup>, са налице повече констатации за една инспекция в сравнение със средните стойности;
- съотношението констатации/инспекции показва увеличение при почти всички региони. Единственото изключение е регионът SAM, при който това съотношение все още е по-високо от средното. Регионът WACAF остава с най-висока средна стойност, като запазва стабилна относителна разлика.

---

<sup>18</sup> EUR — европейски и северноатлантически регион на ИКАО:

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.

<sup>19</sup> ESAF — източен и южноафрикански регион на ИКАО:

Ангола, Ботсуана, Бурунди, Комори, Джибути, Еритрея, Етиопия, Кения, Лесото, Мадагаскар, Малави, Мавриций, Мозамбик, Намибия, Руанда, Сейшели, Сомалия, Южна Африка, Свазиленд, Уганда, Обединена република Танзания, Замбия, Зимбабве.

<sup>20</sup> MID — близоизточен регион на ИКАО:

Афганистан, Бахрейн, Кипър, Египет, Иран, Ирак, Израел, Йордания, Кувейт, Ливан, Либийска арабска джамахирия, Оман, Пакистан, Катар, Саудитска Арабия, Судан, Сирийска арабска република, Обединени арабски емирства, Йемен.

<sup>21</sup> SAM — южноамерикански регион на ИКАО:

Аржентина, Боливия, Бразилия, Чили, Колумбия, Еквадор, Гаяна, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Венецуела.

<sup>22</sup> WACAF — западен и централноафрикански регион на ИКАО:

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.

<sup>23</sup> NACC — северноамерикански, централноамерикански и карибски регион на ИКАО:

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.

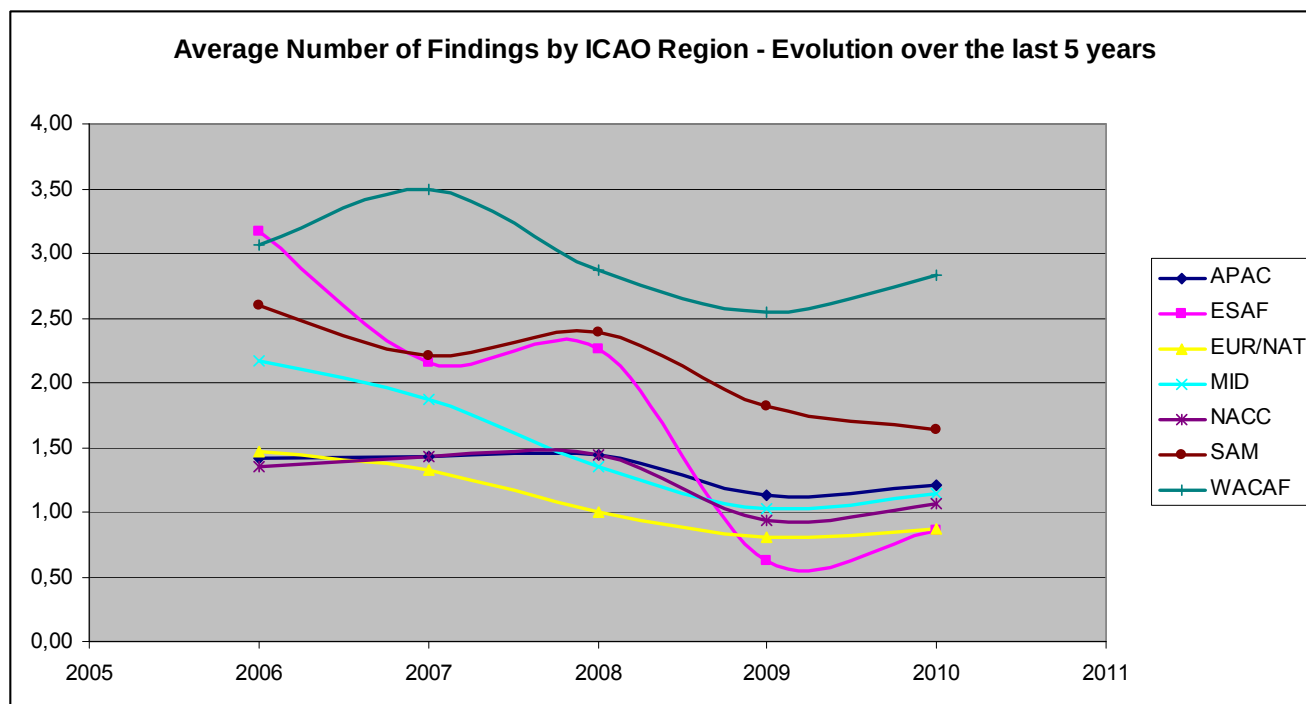
<sup>24</sup> APAC — азиатски и тихоокеански регион на ИКАО:

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.

**Таблица 11: Констатации от инспекциите в регионален аспект (по региони на ИКАО)**

| Регион         | Брой държави с инспекции | Брой оператори с инспекции | Инспекции (И) | Брой констатации (К) |                  |                |        | Съотношение на констатациите (кат. К/И) |           |           |          |
|----------------|--------------------------|----------------------------|---------------|----------------------|------------------|----------------|--------|-----------------------------------------|-----------|-----------|----------|
|                |                          |                            |               | Кат. 1 (маловажни)   | Кат. 2 (значими) | Кат. 3 (важни) | Общо   | К кат.1/И                               | К кат.2/И | К кат.3/И | К общо/И |
| 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     |
| Всички държави | 130                      | 1076                       | 11 703        | 3424                 | 4719             | 2876           | 11 019 | 0,29                                    | 0,40      | 0,25      | 0,94     |

**Таблица 12: Среден брой констатации по региони на ИКАО — развитие през последните 5 години**





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

В допълнение Е към съпровождащия работен документ на службите на Комисията<sup>25</sup> са представени резултатите за всеки отделен елемент от контролния списък, който е бил инспектиран (ОИЕ). Там се посочва колко пъти е проверяван конкретен елемент от контролния списък, броят направени констатации и съотношението К/ОИЕ.

Повечето от констатациите са свързани с общото състояние на въздухоплавателното средство (C01), докладването на дефекти и отстраняването им (A23), свидетелствата за правоспособност на летателния екипаж (A20) и общото състояние на пилотската кабина (A01).

#### **4.7. Трите най-често срещани констатации от категориите „значими“ и „важни“ във връзка 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 засяга елементите, които се инспектират в (пътническият) салон и обхваща най-вече 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 на 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 при инспекцията по SAFA, тези, които попадат в категории 2 (значими) и 3 (важни), изискват най-голямо внимание в случай на необходимост от коригиращи мерки. В таблиците под допълнения Г и Д към придружаващия работен документ на службите на Комисията<sup>26</sup> са представени трите най-често срещани констатации от категории 2 и 3 за всяка част на контролния списък, съотнесени към броя на инспекциите.

### **5. ПРЕДПРИЕТИ ДЕЙСТВИЯ СЛЕД НАЗЕМНИТЕ ИНСПЕКЦИИ**

Националните компетентни органи могат да предприемат няколко вида действия в зависимост от категорията, броя и естеството на извършените констатации.

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.

---

<sup>25</sup> РДСК(2012) 38.

<sup>26</sup> РДСК(2012) 38.

Съществуват и т. нар. „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.

Стандартна практика е командирът на въздухоплавателното средство, което току-що е било инспектирано, да бъде уведомен относно констатациите. Наред с това констатациите по категории 2 и 3 се съобщават на отговорните въздухоплавателни органи и в основната база на оператора с искане да бъдат предприети подходящи действия за предотвратяване на повторното възникване на недостатъците.

С оглед на оптималното постигане на целите на програмата SAFA на ЕС е задължително да се установи тясното сътрудничество с националните органи за гражданско въздухоплаване на всички държави, чиито оператори и въздухоплавателни средства са били подложени на инспекции по тази програма. Поради това от националните органи за гражданско въздухоплаване се изисква да осигуряват правилното изпълнение на коригиращите действия с цел отстраняване на недостатъците, констатирани при инспекциите по SAFA.

В някои случаи, когато констатациите по отношение на дадено въздухоплавателно средство са счестени за важни, отделни държави, участващи в програмата SAFA, могат да решат да отнемат разрешението за влизане на въпросното въздухоплавателно средство. По този начин то губи правото си 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 членуват и в ЕС, 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.

|                                |                                                                    |               |
|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>ПРЕДПРИЕТИ<br/>ДЕЙСТВИЯ</b> | <b>Брой инспекции</b>                                              | <b>11 703</b> |
|                                | <b>Брой констатации</b>                                            | <b>11 019</b> |
|                                | <b>информация, предадена на администрацията и оператора</b>        | <b>4108</b>   |
|                                | <b>експлоатационни ограничения за въздухоплавателното средство</b> | <b>120</b>    |
|                                | <b>коригиращи действия преди разрешаване на полетите</b>           | <b>1922</b>   |
|                                | <b>спиране на въздухоплавателното средство от експлоатация</b>     | <b>12</b>     |
|                                | <b>незабавна оперативна забрана</b>                                | <b>0*</b>     |

\*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 ежемесечно до ЕААБ доклади за предприетите последващи действия. Тази информация отразява способността и готовността на операторите да отстранят недостатъците, констатирани по време на инспекциите по SAFA.

## **6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

През 2010 г. бяха проведени рекорден брой инспекции, които в сравнение с предишни години обхванаха повече оператори и елементи за инспектиране. По всичко личи, че това увеличение е пряка последица от законодателните актове, приети през 2008 г. Наред с това цифрите в настоящия доклад свидетелстват за широкия обхват на програмата SAFA на ЕС и нейното недискриминационно прилагане спрямо оператори от ЕС и от трети държави. В резултат на тези подобрения програмата се превърна в по-ефективен инструмент за набелязване на потенциални отрицателни тенденции по отношение на безопасността, който допринася в реално време за безопасната експлоатация на инспектираните въздухоплавателни средства.

Същевременно през 2010 г. бяха положени усилия за подобряване на дейността на програмата SAFA на ЕС, по-конкретно чрез ефективност на инспекциите (въвеждане на минимална квота за инспекциите, които трябва да се извършват на доброволна основа от държави, участващи в програмата) и приключването на програмата за стандартизация.

Резултатите от провеждания от ЕААБ редовен анализ на протоколите, съдържащи данни за сериозни пропуски по отношение на безопасността или системен отказ на превозвача да предприеме действия за отстраняването на недостатъци, установени при наземните инспекции по програмата SAFA, продължиха да бъдат използвани от Комисията при подготовката през 2010 г. на списък на Общността на въздушните превозвачи, които по смисъла на Регламент (ЕО) № 2111/2005 са предмет на оперативна забрана в границите на Общността.