

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 24.9.2008
C(2008) 5265 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

**Безопасност на въздухоплавателни средства на трети държави, които използват
летища на Общността
(Доклад за прилагането на Директива 2004/36/ЕО)**

Текст от значение за ЕИП

{SEC(2008)2484}

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Безопасност на въздухоплавателни средства на трети държави, които използват летища на Общността

(Доклад за прилагането на Директива 2004/36/ЕО)

Текст от значение за ЕИП

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Още от въвеждането си през 1996 г. под егидата на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕСАС) в сътрудничество с Обединените авиационни власти (JAA), програмата SAFA (safety assessment of foreign aircraft — оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства) непрекъснато утвърждава водещата си роля за повишаване безопасността на въздухоплаването в европейски, а така също и международен план. И това въпреки очевидните ограничения, присъщи на програмата, като човешки и технически ресурси, както и ограниченият обхват на самата „наземна инспекция“ — основният елемент от програмата.

Европейската общност (ЕО) 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 относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността¹ — т. нар. „Директива за SAFA“.

И докато задълженията на държавите-членки към Общността, произтичащи от посочената директива, биха могли да бъдат до голяма степен отменени чрез участието им в програмата SAFA на ЕСАС, чието управление е делегирано на JAA, програмата не се базира на европейска правно обвързваща основа, а на поет ангажимент от страна на генералните директори, представляващи участващите в ЕСАС държави-членки. В обхвата на инспекциите, свързани с „чуждестранни“ въздухоплавателни средства попадат тези въздухоплавателни средства, които не се използват или експлоатират под контрола на компетентен орган на държавата, в която се извършва инспекцията.

За разлика от досегашния „доброволен“ характер на участието в програмата SAFA на ЕСАС, Директива 2004/36/ЕО въвежда ясно правно задължение за държавите-членки на Европейския съюз (ЕС) да инспектират въздухоплавателни средства на трети държави, които кацат на техни летища, и да участват в събирането и обмена на информация относно проведените наземни инспекции. В този случай „въздухоплавателно средство на трета държава“ предполага въздухоплавателно средство, което не се използва и не

¹ ОВ L 143, 30.4.2004 г., стр. 76.

оперира 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.

Член 13 от Директивата за SAFA изисква от Комисията да представи до 30 април 2008 г. доклад пред Европейския парламент и Съвета относно прилагането на посочената директива. По-нататък се уточнява, че докладът на Комисията следва да бъде придружен, когато е необходимо, от предложения за преразглеждане на директивата. Основната цел на настоящия доклад е да покаже до каква степен са постигнати целите на директивата и доколко е помогнало прилагането ѝ за повишаване на безопасността на въздухоплаването в Европа.

За да даде по-цялостна представа, настоящият доклад също описва и прави оценка на промените в управлението и развитието на програмата SAFA след 2004 г. с цел да определи до каква степен регулаторната рамка на директивата е допринесла за въпросните промени. Количествената и качествена работа наложи подробен преглед на вече предприети или предвидени в законодателната програма на Комисията мерки.

2. ИЗПЪЛНЕНИЕ

Правни аспекти

Директива 2004/36/ЕО даде на държавите-членки на ЕС срок от две години за въвеждане на мерки на национално равнище, целящи транспониране на нейните разпоредби. Въпреки че определеният в член 11 краен срок за ЕС-15 беше 30 април 2006 г., бяха установени преходни периоди за прилагане на директивата от десетте нови държави-членки, които се присъединиха към съюза на 1 май 2004 г.

Както се вижда от таблица 1 по-долу, независимо, че значителен брой държави-членки не са въвели подходящи мерки за транспониране навреме, не са установени съществени проблеми за държавите-членки при прилагане разпоредбите на директивата — с две малки изключения. Това се дължи основно на факта, че основните задължения, съдържащи се в директивата, до голяма степен са отменени чрез участието в програмата SAFA на ECAC.

Таблица 1: Транспониране от държавите-членки

Държава-членка	Срокове за транспониране	Вид краен срок	Откриване на процедура за нарушение при несъобщаване на информация	Настоящ статут
Австрия	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 27.6.2007 г.
Белгия	30.4.2006 г.	Обикновен		
България	1.1.2007 г.	Обикновен		

Кипър	30.4.2006 г.	Преходен период		
Чешката република	30.4.2006 г.	Преходен период	X	Делото е приключено на 12.10.2006 г.
Дания	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 12.10.2006 г.
Ирландия	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 11.12.2007 г.
Естония	30.4.2006 г.	Преходен период		
Финландия	30.4.2006 г.	Обикновен		
Франция	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 21.3.2007 г.
Германия	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 12.10.2006 г.
Гърция	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 17.10.2007 г.
Унгария	30.4.2006 г.	Преходен период	X	Делото е приключено на 27.6.2007 г.
Италия	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 31.1.2008 г.
Латвия	30.4.2006 г.	Преходен период	X	Делото е приключено на 12.10.2006 г.
Литва	30.4.2006 г.	Преходен период		
Люксембург	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Липса на транспониране, обявено с решение на Съда на Европейските общности от 1.4.2008 г.
Малта	30.4.2006 г.	Преходен период	X	Делото е приключено на

				27.6.2007 г.
Нидерландия	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 12.12.2006 г.
Полша ²	30.4.2006 г.	Преходен период	X	Делото все още се разглежда (Съдът на Европейските общности е сезиран на 28.11.2007 г.)
Португалия	30.4.2006 г.	Обикновен		
Румъния	1.1.2007 г.	Обикновен		
Словакия	30.4.2006 г.	Преходен период		
Словения	30.4.2006 г.	Преходен период	X	Делото е приключено на 12.12.2006 г.
Испания	30.4.2006 г.	Обикновен		
Швеция	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 12.12.2006 г.
Обединеното кралство	30.4.2006 г.	Обикновен	X	Делото е приключено на 12.10.2006 г.

Оперативни аспекти

Броят на изпълняваните полети в почти всички държави-членки значително надвишава съществуващия капацитет за инспектиране. Това означава, че наземните инспекции по програмата SAFA са възможни само под формата на избирателни проверки. Поради това досега те се организират на случаен принцип или въз основа на съответна информация, посредством която може да бъде взето решение за насочване на инспекцията (*виж 5.2 по-долу*) съгласно определени критерии — например редовен анализ на базата данни от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) или издадени от Европейската комисия препоръки, или национални политики и приоритети.

² На 13.3.2008 г. Полша съобщи за поредица ревизирани мерки за прилагане, които понастоящем се разглеждат от правните служби на Комисията.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА

На първо място, Директива 2004/36/ЕО определя инспекцията на въздухоплавателни средства на трети държави, които използват летища на Общността, като правно задължение на държавите-членки.

На второ място, директивата въвежда хармонизиран подход за ефективното налагане на международните стандарти за безопасност в Общността чрез хармонизиране на правилата и процедурите за наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави, кацащи на летища в Общността. В този контекст тя полага основите за улесняване на хармонизираното обучение на инспекторите и персонала, участващи в програмата, разработването на процедури и предложения за подобряване на програмата и нейните средства, както и докладването на събраната информация.

Освен това, директивата:

- допринася по категоричен начин за значителното увеличаване на броя наземни инспекции по програмата SAFA, извършени от държавите-членки през последните години (*виж таблица 2 по-долу*);
- насърчава и улеснява обмена на информация, свързана с безопасността на въздухоплаването, между самите държави-членки, заедно с Комисията и EASA, както и с участието на чужди граждански въздухоплавателни администрации и международни организации;
- получава признание като все по-ефективно средство за обезкуражаване на оператори с потенциално опасни практики да изпълняват полети до Общността.

Освен това, правилното прилагане на директивата се оказва ключов елемент при определянето на базата на Регламент (ЕО) № 2111/2005³ на списък от въздушни превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, познат като „черният списък“.

Действително, след влизането в сила на горепосочения регламент, докладите за извършените наземни инспекции по програмата SAFA, както и водената документация за последващите действия от държавите-членки, придобиха основно значение като важен критерий в рамките на разследванията, водещи до предложение за и до възможно включване на някои оператори в „черния списък“ на Общността.

³ ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15.

Таблица 2

Брой инспекции по програмата SAFA годишно на държава
Държави-членки на ЕС 2002—2007 г.

		2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	Общо доклади
1	Австрия					42	243	285
2	Белгия	104	92	74	73	84	100	527
3	България				7			7
4	Кипър					2	9	11
5	Чешка република	32	28	18	39	40	24	181
6	Дания	51	50	50	60	60	60	331
7	Естония	10	6	11	18	30	31	106
8	Финландия	24	7	51	56	113	125	376
9	Франция	1129	1277	1536	1468	1888	2357	9655
10	Германия	1065	992	840	793	786	845	5321
11	Гърция	28	3	7	44	105	182	369
12	Унгария	2	2	9	36	8	3	60
13	Ирландия	45	52	50	41	59	24	271
14	Италия			625	879	854	883	3241
15	Латвия		4	2	3	2	21	32
16	Литва	3	1	7	21	24	14	70
17	Люксембург	4		4	15		2	25
18	Малта		4	9	13	10	9	45
19	Нидерландия	113	154	182	243	267	277	1236
20	Полша	60	25	111	141	115	135	587
21	Португалия		9	35	100	39	22	205
22	Румъния	28	40	35	108	104	133	448
23	Словакия	12	7	4		6	12	41
24	Словения	5	8	6	8	8	18	53
25	Испания	50	4	43	368	1518	1513	3496
26	Швеция	54	52	60	62	102	101	431
27	Обединено кралство	194	213	224	197	251	233	1312
	Общо:	3013	3030	3993	4793	6517	7376	28722

4. УПРАЖНЯВАНЕ КОМПЕТЕНЦИЯТА НА ОБЩНОСТТА И ПРЕМИНАВАНЕ КЪМ EASA

На 125-тата среща на генералните директори на ЕСАС, държавите, членуващи в ЕСАС, обсъдиха бъдещето на програмата SAFA и се споразумяха за принципа на нейното преминаване към институциите на Общността (т.е. към Европейската комисия и EASA), като подчертаха необходимостта да бъде запазено общоевропейското измерение на програмата чрез установяването на механизъм, позволяващ на държавите, членуващи в ЕСАС, които са извън ЕС, да продължат членството си в програмата.

Първата конкретна крачка в тази посока бе направена с приемането (чрез процедурата по комитология, както е предвидено в член 8 от Директива 2004/36/ЕО) на **Регламент (ЕО) № 768/2006 на Комисията**⁴. Този регламент предвижда прехвърляне на задачите,

⁴ ОВ L 134, 20.5.2006 г., стр. 16.

свързани с програмата SAFA (до момента изпълнявани от JAA), към EASA, като тук се включва основно отговорността за базата данни на SAFA — основата на програмата — заедно с други допълващи дейности, целящи осигуряване на общи стандарти за извършването на наземни инспекции и свързаните с тях дейности по обучение.

Въпросното прехвърляне стана постепенно през 2006 г. и бе напълно завършено в края на посочената година. Комисията отбелязва със задоволство координацията на процеса на плавното преминаване на програмата между двата субекта, което придобива още по-голямо значение предвид пречките от практическо, техническо и логистично естество, свързани с осъществяването на подобна крачка при възможно най-незначително нарушение на цялостната дейност на системата SAFA.

4.1 1-ви ЯНУАРИ 2007 г. — ПРОГРАМА SAFA НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ (ЕО)

От 1-ви януари 2007 г. пълната отговорност за управлението и по-нататъшното развитие на **програмата SAFA на Европейската общност (ЕО)** се прехвърля на Европейската комисия, подпомагана от EASA.

Продължаването на участието на държавите, членуващи в ЕСАС, които са извън ЕС, а така и общоевропейското измерение на програмата, е осигурено чрез подписването на работно споразумение между всяка отделна държава, членуваща в ЕСАС, която е извън ЕС, и EASA за събиране и обмен на информация за безопасността на въздухоплавателните средства, които използват летища на Общността и летища на територията на отделната държава.

Така програмата SAFA на ЕО днес наброява общо **42 участващи държави**, включително ЕС-27: 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, Малта, република Молдова, Монако, Нидерландия, Норвегия, Полша, Португалия, Румъния, Сърбия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Бивша югославска република Македония, Турция, Украйна, и Обединеното кралство.

Както и преди при ЕСАС/JAA, основният принцип на програмата SAFA на ЕО е, че във всяка държава, участваща в програмата SAFA, въздухоплавателните средства (на „трети държави“ за държавите от ЕС или „чужди“ за държавите, които членуват в ЕСАС, но са извън ЕС) могат да бъдат подлагани на наземни инспекции. Тези инспекции обхващат основно 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) Приложение 1 (Лицензиране на авиационния персонал), 6 (Летателна експлоатация) и 8 (Летателна годност на въздухоплавателните средства). Въпросните проверки се провеждат в съответствие с обща за всички участващи държави процедура. Резултатите от тях се оформят като доклади, които следват единен формат. В случаите на съществени нередности се уведомяват операторът и съответните въздухоплавателни власти (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 нередности от общ характер. Всички данни от докладите, както и допълнителната информация (например списък на предприятиите и завършени действия след проведена инспекция) се събират в компютризирана база данни, създадена и управлявана от EASA в град Кьолн, Германия.

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

- нейното прилагане от всичките 42 държави, участващи в SAFA, в рамките на цяла Европа;
- широкото разпространение на резултатите от инспекциите посредством централизираната база данни;
- нейният подход отдолу-нагоре, така че програмата основно се концентрира върху наземни инспекции на въздухоплавателни средства;
- нейната вътрешно присъща цел за проверка спазването на стандартите на ИКАО, които са общоприложими към всички инспектирани въздухоплавателни средства в международен план.

Оперативна структура

Както е предвидено в Директива 2004/36/ЕО и Регламент (ЕО) № 768/2006 (на Комисията) за прилагането на посочената директива, оперативната структура на програмата се състои от два основни органа:

- **Комитетът за авиационна безопасност**, учреден с Регламент (ЕО) № 3922/1991: първият оперативен компонент, на който Комисията разчита за приемане на хармонизирани мерки за прилагане на Директива 2004/36/ЕО, насочени към повишаване ефективността на програмата SAFA на ЕО, по-конкретно режимът на инспектиране/докладване, както е предвидено в членове 8 и 12 от посочената директива.
- **EASA**: вторият оперативен компонент, който е предвиден съгласно Регламент (ЕО) № 768/2006 — в допълнение към оперативните задачи, свързани с базата данни — представя предложения пред Комисията и Комитета за авиационна безопасност за по-нататъшно подобряване и развитие на програмата SAFA на ЕО, както и навременен анализ (посредством подходящи аналитични инструменти) на вкараните в базата данни доклади.

Освен тях, под егидата на Комитета за авиационна безопасност, Комисията е учредила **Ръководна група по европейската програма SAFA (ESSG)**, съставена от представители от всичките 42 участващи държави. Освен че събира заедно национални експерти в качеството им на консултанти по искане на Комисията и/или Комитета (за авиационна безопасност), тази група служи като ценен канал за комуникация между Общността и участващите държави, които остават извън ЕС, като допълнително

подчертава заявления ангажимент от страна на Комисията за запазване и дори разширяване на общоевропейското измерение на програмата.

5. УКРЕПВАНЕ НА ПРОГРАМАТА SAFA НА ЕО

Съдейки по натрупания опит след влизането в сила на Директива 2004/36/ЕО, нейната неразривна връзка с Регламента за „черния списък“ (2111/2005), както и преминаването на цялата програма SAFA в компетенцията на Общността — обстоятелство, непредвидено към момента на приемане на директивата, за Комисията стана ясно, че съществуващите разпоредби на горепосочената директива се нуждаят от спешно преразглеждане, за да се осигури безпроблемното функциониране и по-нататъшно развитие на програмата.

По тази причина през 2007 г. Комисията направи две предложения за нови законодателни инструменти, насочени съответно към процедурите за провеждане на наземни инспекции и определянето на приоритети при инспекциите, извършвани от държавите-членки (*виж точки 5.1 и 5.2 по-долу*). След подробно обсъждане в комитета за авиационна безопасност и обстоен преглед на окончателните текстове от Европейския парламент, двата нови законодателни инструмента бяха приети от Комисията на 16 април 2008 г.⁵

По-долу в точки 5.3 и 5.4 са обяснени други възможни подобрения и бъдещо развитие на програмата.

5.1 ДИРЕКТИВА НА КОМИСИЯТА ЗА ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРИЛОЖЕНИЕ II КЪМ ДИРЕКТИВА 2004/36/ЕО

Приложение II към Директива 2004/36/ЕО, във вида, в който то е прието първоначално, съдържа единствено много общи критерии, илюстриращи широката рамка за по-подробен набор от процедури за провеждане и последващо докладване на наземните инспекции от държавите-членки.

В същата връзка, предвид нарастващото значение, което се придава на резултатите от наземните инспекции, провеждани по програмата SAFA, като важен критерий, който Комисията разглежда при вземане на решения за включване на превозвачи в „черния списък“ на Общността, се появи необходимост от изменение на посоченото приложение, за да се придаде правен статут (и приложимост) на основните елементи от процедурите за хармонизирано провеждане и докладване на наземните инспекции от държавите-членки. В този смисъл измененото приложение към директивата отговаря на няколко потребности, които бяха отчетени през изминалите месеци, а именно:

- (1) Необходимостта от включване в приложението на основните елементи на наръчник с процедури за провеждане на наземни инспекции по програмата SAFA на ЕО, който се ограничава строго до разпоредбите, счетени за задължителни за държавите-членки (чрез тяхното включване в приложение II към директивата); по този начин те стават приложими и

⁵ ОВ L 109, 19.4.2008 г., стр. 7 и стр. 17.

за участващите държави извън ЕС по силата на техните работни споразумения с EASA. Тези основни елементи се отнасят до:

- квалификационни критерии и изисквания за обучение на инспекторите по програмата SAFA;
 - съответните стандарти на безопасност, които са важни за програмата SAFA на ЕО;
 - процедури при инспекция;
 - категоризиране на констатациите;
 - последващи действия, предприемани след различните възможни резултати от наземните инспекции.
- (2) Необходимостта от замяна на „контролната карта по програмата SAFA“, част от първоначалното приложение, с настоящите „процедури по програмата SAFA“, които са най-актуални.
- (3) Необходимостта от конкретни разпоредби, задължаващи участващите държави да спазват крайния срок от не повече от 15 работни дни между датата на извършване на наземната инспекция и въвеждането на доклада от инспекцията в централизираната база данни, с цел да бъде подобрена точността и актуалността на редовно извършвания от EASA анализ на въведените в базата данни доклади.
- (4) Необходимостта от установяване на стандартен „Документ за извършена инспекция“, част от който се предава на съответните служители на инспектираното въздухоплавателно средство срещу подписано потвърждение за получаване на документа.
- (5) Необходимостта от преформулиране на някои части от оригиналния текст с оглед подобряване яснотата и разбираемостта на приложението.

В изменения текст на приложението EASA поема ангажимент да допълни тези основни елементи като разработи указателен материал, който да бъде прилаган от държавите-членки. За тази цел EASA ще установи прозрачна процедура за консултиране с държавите-членки относно наличен опит, натрупан от авиационните регулаторни власти на държавите-членки и, при необходимост, с участието на подходящи експерти от съответните заинтересовани страни. За тази цел тя може да създаде работна група.

5.2 РЕГЛАМЕНТ НА КОМИСИЯТА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВА 2004/36/ЕО ПО ОТНОШЕНИЕ НА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРИОРИТЕТ ПРИ ПРОВЕЖДАНЕ НА НАЗЕМНИ ИНСПЕКЦИИ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА, КОИТО ИЗПОЛЗВАТ ЛЕТИЩА НА ОБЩНОСТТА

Комисията многократно е заявявала своя ангажимент за най-адекватно използване на всички инструменти, с които разполага, за събиране на информация относно безопасността на въздухоплаването с цел осигуряване на максимална ефективност на

ограничените налични ресурси по програмата SAFA на ЕО. С оглед на това, посочената мярка оправомощава Комисията да поиска формално „поставяне на качествено измерими цели“ посредством определяне на приоритет при провежданите от държавите-членки наземни инспекции с оглед на конкретни субекти, избрани съгласно набор от критерии (установен с регламента) като потенциално склонни да покажат недостатъци във връзка със стандартите за безопасност.

Комисията счита, че тази мярка би трябвало в разумна степен да ограничи случайния характер на програмата SAFA за наземни инспекции, като спомогне за по-точното определяне на потенциално опасни субекти, както и като предостави възможност за събиране на допълнителни данни за подобни субекти; тя би могла също и да доведе до представяне на по-добре аргументирани случаи за разглеждане във връзка с регламента относно „черния списък“ (2111/2005).

5.3 ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОЛИЧЕСТВЕНО ИЗМЕРИМИ ЦЕЛИ

Ако се върнем към таблица 2 по-горе (*виж страница 7*), ще забележим, че след 2001 г. общият брой наземни инспекции по програмата SAFA, извършени в Общността, е нараснал повече от два пъти, в същото време ще забележим явното несъответствие в броя провеждани наземни инспекции в отделните държави-членки.

Отчитайки напълно също толкова явното несъответствие, което в много случаи съществува по отношение на човешките и материални ресурси, с които разполагат различните държави-членки, Комисията счита, че независимо от наличните ресурси, постигнатите резултати от много от държавите-членки по отношение на броя проведени инспекции годишно се доближава до неприемливи стойности. По отношение на всяка отделна държава това се отнася до:

- действителния брой инспекции;
- броя проведени инспекции, съпоставен с обема на трафика към/от всяка отделна държава-членка.

В този контекст Комисията многократно е заявявала, че ситуацията трябва да се подобри. Заедно с SAFA и държавите-членки, Комисията продължава да търси начин за определяне на минимален брой инспекции, които всяка държава-членка би следвало да провежда годишно на базата, разбира се, на различни параметри, като например брой полети, международни летища, интензитет на проверките, извършени преди това в други държави-членки, и т.н.

5.4 РАЗШИРЯВАНЕ НА КОМПЕТЕНЦИИТЕ НА EASA — РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 216/2008

На 20 февруари 2008 г. Съветът и Европейският парламент приеха Регламент (ЕО) № 216/2008⁶ относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива

⁶ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

2003/36/ЕО (наричан по-нататък за краткост „Регламент за EASA“). Неговите разпоредби предвиждат замяна на Директива 2004/36/ЕО (и свързаните правила за изпълнение) с набор от правила, приети съгласно регламента за EASA, както следва:

Член 10 от този регламент, който влезе в сила на 8 април 2008 г., предвижда мерки, които до този момент са били обхванати от Директива 2004/36/ЕО. Освен това член 10, параграф 5, предвижда мерките за изпълнение, свързани с този член, да бъдат приети чрез процедурата на комитология („...в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 65, параграф 4 от регламента.“).

В допълнение, член 69 от регламента предвижда отмяна на Директива 2004/36/ЕО след влизането в сила на мерките за прилагане, посочени в член 10, параграф 5 от регламента и без да се засягат правилата за прилагане, посочени в член 8, параграф 2 от Директива 2004/36/ЕО.

И накрая, принципите, съдържащи се в член 10, се прилагат единствено от датите, определени в съответните правила за прилагане, но не по-късно от 8 април 2012 г.

6. ОБОБЩЕН ДОКЛАД⁷ ПО ПРОГРАМАТА SAFA

В член 6, параграф 2 от Директива 2004/36/ЕО е предвидено Комисията да публикува годишен обобщен информационен доклад достъпен за обществеността и заинтересованите страни от бранша, в който се съдържа анализ на цялата информация, получена чрез докладите за извършените наземни инспекции на въздухоплавателни средства, които използват летища на Общността. Този анализ би следвало да бъде опростен и лесен за разбиране и да показва дали съществува увеличен риск за пътниците на въздушния транспорт. Източниците на информацията, съдържаща се в подобен анализ, следва да не се разкриват.

В този смисъл, първият обобщен доклад, приет и публикуван от Комисията през февруари 2008 г., анализира резултатите от проведените наземни инспекции в периода 30 април 2006 г.—31 декември 2006 г. От 2008 година същият доклад постепенно ще започне да обхваща период от една година (като след това ще стане годишен), и ще покрива периода 1 януари—31 декември 2007 г., първата пълна година след прехвърлянето на отговорността за управлението и развитието на програмата SAFA от ЕСАС и JAA в компетенцията на Общността.

Комисията счита, че в интерес на повишената прозрачност и отчетност по отношение на всички заинтересовани страни, участващи в програмата и посочени в подобен документ, както и по отношение на Европейския парламент и широкото обществено мнение, наложените по член 6, параграф 2 от Директива 2004/36/ЕО ограничения би следвало да бъдат облекчени, за да се даде възможност на посочените годишни доклади да предоставят по-точна информация във връзка с постигнатите резултати в областта на безопасността от различните заинтересовани страни.

⁷

ОВ С 42, 15.2.2008 г., стр. 1.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Опитът на базата на SAFA инспекциите, 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 управлението на ресурсите на екипажа, цялостния статут на летателна годност и т.н.) поради ограниченото време за извършване на инспекциите и следователно невъзможност за разглеждане на всички детайли по време на инспекцията.

Цялостна оценка на конкретно въздухоплавателно средство или оператор може да се получи само посредством постоянен надзор от страна на отговорните въздухоплавателни власти (на държавата на оператора или държавата на регистрация). По този начин информацията, събрана чрез програмата SAFA на ЕО, е действително много полезна:

- основно като средство за превенция, което спомага за набелязването 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 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; подобни отрицателни тенденции могат да бъдат забелязани и по отношение на конкретни типове въздухоплавателни средства.
- по-конкретно, SAFA инспекциите 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.

Информацията от всички извършени инспекции се обменя, като по този начин се допринася за получаване на по-цялостна картина относно определено въздухоплавателно средство, тип въздухоплавателно средство, оператор или всички оператори от дадена държава-членка. Следователно централизираната база данни по програмата SAFA е изключително полезна, тъй като спомага за бързото придвижване на подобна информация до всички държави, които участват в програмата SAFA на ЕО.

Освен това, след влизането в сила на Регламент (ЕО) № 2111/2005 (за създаване на „черен списък на ЕО“), SAFA инспекциите придобиха по-голямо значение като един от критериите, на които Комисията обръща внимание при взимане на решения относно включването на превозвачи в списъка на Общността. Всъщност, това се случва от създаването на първия списък на Общността през март 2006 г. и неговото последващо редовно актуализиране.

В обобщение на заключенията, направени в настоящия доклад:

- Директива 2004/36/ЕО установи в Общността задължителен режим за редовно провеждане на наземни инспекции на въздухоплавателни средства

на трети държави, които използват летища на Общността, като в същото време постави основите за хармонизирани процедури във връзка с провеждането, докладването и последващите действия след подобни инспекции, както и за обмен на информация по тези въпроси между държавите-членки, Комисията и EASA.

- С някои незначителни изключения, не са отбелязани сериозни проблеми за държавите-членки при транспониране и прилагане на разпоредбите на директивата.
- Решението за прехвърляне на управлението и развитието на цялата програма SAFA на ECAC/JAA в компетенцията на Общността доведе до неотложна необходимост от допълнително законодателство към директивата, което бе прието навременно и направи възможно плавното прехвърляне на програмата.
- Посредством изменение на приложение II към директивата, основните елементи от режима на Общността за провеждане на наземни инспекции бяха направени правно обвързващи, като така бе засилена хармонизацията в държавите-членки, както и в другите 15 държави, участващи в SAFA. Тази мярка би следвало да подобри общото качество на докладите за извършените наземни инспекции, което е изключително важно в контекста на разследванията, свързани с „черния списък“ на въздушни превозвачи, предмет на оперативна забрана в Общността, съставен съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005.
- Прието е законодателство по прилагането, което предвижда правила и критерии за определяне на приоритети при наземните инспекции на конкретни субекти, които могат да бъдат определени на базата на установени критерии като представляващи потенциална опасност за безопасността на въздухоплаването.
- Въпреки че общият брой наземни инспекции по програмата SAFA, проведени в Общността, се е увеличил повече от два пъти от 2001 г. насам, съществува значително несъответствие в различния брой наземни инспекции, проведени от отделните държави-членки. Съобразно с това Комисията разглежда възможността за установяване на минимална квота за инспекциите, които отделните държави-членки следва да извършат.
- С приемането на Регламент (ЕО) № 216/2008 относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност Директива 2004/36/ЕО следва да бъде окончателно отменена най-късно до 8 април 2012 г., за да бъде постепенно заменена с разпоредбите на член 10 от посочения регламент и съответните правила за прилагане, които следва да бъдат въведени съгласно член 10, параграф 5. В този смисъл се предвижда значително увеличение на отговорностите на EASA по отношение на управлението и по-нататъшното развитие на програмата.