

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.3.2011
KOM(2011) 159 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

PROGRAM UNII EUROPEJSKIEJ SAFA

SEK(2011) 301 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

PROGRAM UNII EUROPEJSKIEJ SAFA

Tekst mający znaczenie dla EOG

1. UNIJNY PROGRAM SAFA

1.1. Bezpieczeństwo lotnicze jako kluczowy priorytet dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich

Bezpieczeństwo lotnicze stanowi kluczowy priorytet dla Unii Europejskiej (UE) i jej państw członkowskich. Zasadniczym narzędziem realizacji powyższego celu jest unijny program SAFA (ocena bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych). Program ten wymaga od państw uczestniczących przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych z państw trzecich w celu sprawdzenia, czy statki powietrzne, załogi i operacje lotnicze spełniają obowiązujące międzynarodowe normy bezpieczeństwa. Od momentu powstania programu SAFA w 1996 r. – pod auspicjami Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) we współpracy z Zrzeszeniem Władz Lotniczych (JAA) – potwierdzana jest stale jego awangardowa rola w poprawie bezpieczeństwa lotniczego na poziomie europejskim, a także międzynarodowym.

Od początku UE w pełni propagowała i wspierała program SAFA, uczestnicząc w nim czynnie poprzez członkostwo w Komitecie Doradczym SAFA, a także zapewniając Zrzeszeniu Władz Lotniczych środki finansowe udostępniane przez Komisję Europejską.

W ramach ogólnej strategii wspólnotowej na rzecz ustanowienia i utrzymania wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie Wspólnota przyjęła dyrektywę 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty¹ (tak zwaną „dyrektywę SAFA”). Dyrektywa ta nałożyła na państwa członkowskie UE prawny obowiązek przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych z państw trzecich lądujących w ich portach lotniczych, gdzie „statek powietrzny z państwa trzeciego” oznacza statek powietrzny, który nie jest wykorzystywany lub eksploatowany pod nadzorem właściwego organu państwa członkowskiego UE. Przy czym dyrektywa absolutnie nie zabrania państwu członkowskiemu UE przeprowadzenia kontroli statku powietrznego pochodzącego z innego państwa członkowskiego UE. Państwa członkowskie miały okres dwóch lat na wdrożenie przepisów wspomnianej dyrektywy poprzez przyjęcie przepisów krajowych².

Ponadto decyzją dyrektorów generalnych z państw członkowskich ECAC kompetencje dotyczące programu SAFA zostały przekazane Wspólnocie Europejskiej i w związku z tym, począwszy od dnia 1 stycznia 2007 r., za zarządzanie unijnym programem SAFA i jego dalszy rozwój odpowiada Komisja Europejska wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). EASA to agencja Komisji Europejskiej z siedzibą

¹ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, s. 76.

² Zob. sprawozdanie Komisji dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych z państw trzecich korzystających z portów lotniczych Wspólnoty z dnia 24 września 2008 r. C(2008) 5265 wersja ostateczna.

w Kolonii, która odpowiedzialna jest za operacyjne zarządzanie unijnym programem SAFA w imieniu Komisji, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 768/2006³.

Do 2006 r. wdrażaniem operacyjnych elementów programu SAFA zajmowało się Centralne Zrzeszenie Władz Lotniczych (CJAA). Na koniec 2006 r. działania w zakresie koordynacji SAFA zostały przeniesione z CJAA do EASA, wraz z centralną bazą danych.

Dalszy udział w pracach ECAC 15 państw członkowskich ECAC spoza UE, a tym samym utrzymanie paneuropejskiego charakteru programu, możliwy był dzięki podpisaniu roboczego porozumienia między poszczególnymi państwami a EASA. Zatem wraz z 27 państwami członkowskimi UE unijny program SAFA obejmuje w sumie 42 państwa uczestniczące (*zob. dodatek A do dokumentu roboczego służb Komisji*).

1.2. Czemu służy niniejsze sprawozdanie?

Niniejsze sprawozdanie stanowi wyraźne potwierdzenie wysiłków UE na rzecz bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Europie. Przejrzystość informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz wymiana najważniejszych wniosków wynikających z kontroli SAFA stanowią podstawowe założenia systemu bezpiecznego transportu lotniczego. Zaufanie społeczne do bezpieczeństwa transportu lotniczego zależy także od dostępu do właściwej informacji dotyczącej przestrzegania międzynarodowych norm bezpieczeństwa. W związku z tym art. 6 ust. 2 dyrektywy 2004/36/WE zobowiązuje Komisję do publikowania co roku sprawozdania zawierającego informacje zbiorcze, podawanego do wiadomości publicznej oraz do wiadomości zainteresowanych stron z branży, obejmującego analizę otrzymanych informacji. Analiza ta powinna być prosta i łatwa do zrozumienia oraz wskazywać, czy występuje podwyższone zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów statków powietrznych.

Jest to czwarte roczne sprawozdanie, obejmujące okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2009 roku.

1.3. Funkcjonowanie unijnego programu SAFA

W każdym państwie uczestniczącym w programie SAFA statek powietrzny (pochodzący z państwa trzeciego w przypadku państw UE lub zagraniczny w przypadku państw ECAC nienależących do UE) może zostać poddany kontroli na ziemi, obejmującej głównie dokumentację i podręczniki, licencje załogi, stan ogólny statku powietrznego oraz obecność i stan obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa kabiny. Kontrole te opierają się na standardach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zawartych w załącznikach 1 (licencjonowanie personelu), 6 (eksploatacja statków powietrznych) i 8 (zdadność do lotu statków powietrznych).

Kontrole są przeprowadzane według procedury wspólnej dla wszystkich państw uczestniczących w programie. Ich wyniki są następnie przedstawiane w formie sprawozdań przygotowywanych według wspólnego wzoru. W przypadku poważnych nieprawidłowości informowany jest przewoźnik i odpowiedni urząd lotnictwa (państwo przewoźnika lub rejestru) w celu ustalenia środków naprawczych, jakie należy podjąć nie tylko w stosunku do przedmiotowego statku powietrznego, ale także pozostałych statków powietrznych, których również mogą dotyczyć stwierdzone nieprawidłowości o charakterze ogólnym. Wszystkie

³ Dz.U. L 134 z 20.5.2006, s. 16.

dane ze sprawozdań oraz dodatkowe informacje są upowszechniane i umieszczane w centralnej bazie komputerowej utworzonej i prowadzonej przez EASA.

Najważniejsze cechy unijnego programu SAFA można podsumować w następujący sposób:

- program stosowany jest przez wszystkie państwa uczestniczące w programie SAFA: zasadniczo wszystkie 42 państwa członkowskie ECAC (państwa członkowskie UE i państwa członkowskie ECAC spoza UE, które podpisały porozumienie robocze EASA);
- wyniki prowadzonych na ziemi kontroli SAFA rozpowszechniane są na szeroką skalę poprzez centralną bazę danych;
- w odniesieniu do programu stosuje się podejście oddolne: program opiera się na kontrolach na ziemi statków powietrznych,
- ukierunkowane działania: program koncentruje się przede wszystkim na statkach powietrznych państw trzecich odbywających loty do UE i państw uczestniczących w programie SAFA (choć kontrolom SAFA nadal można poddawać także statki powietrzne pochodzące z państw członkowskich UE);
- najważniejszy cel programu to zapewnienie zgodności ze standardami ICAO, które są powszechnie stosowane na świecie w odniesieniu do wszystkich kontrolowanych statków powietrznych.

1.4. Zasadniczy wkład unijnego programu SAFA na rzecz całego łańcucha bezpieczeństwa lotniczego

Z przeprowadzonych w okresie ostatnich pięciu lat kontroli SAFA wynika, że są one źródłem ogólnych informacji o bezpieczeństwie zagranicznych przewoźników. Informacja ta jest jednak niepełna, gdyż brak jest pełnego obrazu bezpieczeństwa danego statku powietrznego lub przewoźnika. Spowodowane jest to tym, że niektóre aspekty trudno jest ocenić w trakcie kontroli (na przykład zarządzanie załogami, stan zdatności do lotu itp.) ze względu na ograniczenia czasowe dotyczące przeprowadzania kontroli, a tym samym brak możliwości przeprowadzenia kontroli w sposób szczegółowy. Wartość wymienionych wskaźników zostanie poprawiona przez podniesienie poziomu harmonizacji w zakresie przeprowadzania kontroli SAFA we wszystkich uczestniczących państwach.

Pełna ocena danego statku powietrznego lub przewoźnika możliwa jest tylko dzięki stałemu nadzorowi ze strony odpowiedzialnego urzędu lotnictwa (w państwie przewoźnika lub państwie rejestru). W związku z tym informacje uzyskane dzięki unijnemu programowi SAFA są użyteczne:

- przede wszystkim jako narzędzie prewencji pozwalające określić ewentualne negatywne tendencje w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto liczne lub powtarzające się ustalenia odnoszące się do danego przewoźnika stanowią doskonały wskaźnik potencjalnych słabych punktów zarówno w zakresie zarządzania kontrolą jakości u tego przewoźnika, jak i poziomu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa sprawowanego przed właściwy krajowy urząd lotnictwa cywilnego państwa, w którym przewoźnikowi wydano certyfikat. Podobnie, negatywne tendencje mogą

być również stwierdzone w odniesieniu do określonych typów statków powietrznych;

- w bardziej bezpośrednim wymiarze kontrole SAFA mogą przyczynić ze skutkiem natychmiastowym do bezpieczniejszej eksploatacji konkretnego statku powietrznego, który został właśnie skontrolowany, zmuszając organy kontrolujące do bezzwłocznego podjęcia działań naprawczych przed ponownym wykorzystaniem danego statku powietrznego.

Ponadto, od czasu wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005⁴ ustanawiającego wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Unii Europejskiej, kontrole SAFA nabrały większego znaczenia jako jedno z kryteriów uwzględnianych przez Komisję przy podejmowaniu decyzji dotyczącej umieszczenia przewoźników lotniczych we wspomnianym wspólnotowym wykazie. Dzieje się tak od momentu sporządzenia pierwszego wspólnotowego wykazu w marcu 2006 r. i dotyczy wszystkich kolejnych aktualizacji wykazu.

1.5. Rozwój programu w 2009 r.

Służby Komisji wraz z EASA stale monitorują funkcjonowanie obecnego programu SAFA, aby stwierdzić, czy możliwe jest jego dalsze udoskonalenie.

W szczególności, zgodnie z dyrektywą Komisji 2008/49/WE⁵, EASA wydała i opublikowała drugą edycję szczegółowego poradnika dotyczącego procedur kontroli na ziemi. Procedury obejmują wszystkie stosowne obszary: planowanie, przygotowanie i przeprowadzenie kontroli, a także działania pokontrolne.

W 2009 r. kontynuowano wiele inicjatyw, które zostały zapoczątkowane w 2007 r. i zyskały charakter standardowych działań w ramach unijnego programu SAFA. Przykładowo dotyczy to wprowadzania sprawozdań z przeglądu jakości przez państwa członkowskie do bazy danych SAFA oraz analizy bazy danych. Przeprowadzana co cztery miesiące wspomniana analiza ma na celu możliwie najwcześniejsze zidentyfikowanie potencjalnie negatywnych aspektów i tendencji, aby można było im w porę zaradzić, zanim zaczną stwarzać faktyczne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego. Metody przeprowadzania takiej analizy następnie udoskonalono i rozszerzono w celu maksymalnego wykorzystania dostępnych danych SAFA.

Ponadto, zgodnie z wnioskiem Komisji, EASA brała w 2009 r. udział w negocjacjach z różnymi władzami lotniczymi na całym świecie, mających na celu zwiększenie udziału w unijnym programie SAFA przy równoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu normalizacji i harmonizacji.

EASA uruchomiła także program normalizacji, aby zapewnić we wszystkich państwach uczestniczących w programie SAFA przeprowadzanie kontroli w sposób znormalizowany. We wszystkich państwach przeprowadzono audyty pod kątem transpozycji obowiązujących dyrektyw unijnych, a także przestrzegania wspólnych procedur w zakresie kwalifikacji inspektorów i przeprowadzania kontroli. Audyty te przeprowadzono z zastosowaniem tych samych metod pracy, które zastosowała EASA w trakcie kontroli normalizacyjnych odnoszących się do innych dziedzin bezpieczeństwa lotniczego, a mianowicie tych zawartych

⁴ Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15.

⁵ Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 17.

w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 736/2006⁶. W 2009 r. przeprowadzono 5 audytów: na Litwie, w Luksemburgu, Portugalii, Szwajcarii i Szwecji.

1.6. Wprowadzenie podejścia opartego na ryzyku

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 351/2008⁷ wprowadza pojęcie priorytetowego traktowania kontroli SAFA w wymiarze paneuropejskim, zobowiązując państwa uczestniczące do priorytetowego traktowania kontroli na ziemi określonych podmiotów (pojedynczych przewoźników lub wszystkich przewoźników, którym koncesje wydano w danym państwie). Wykaz na potrzeby takiego priorytetowego traktowania jest sporządzany przez Komisję Europejską i, w razie potrzeby, regularnie aktualizowany zgodnie z zestawem kryteriów ustanowionych na podstawie wspomnianego rozporządzenia, tzn.:

- informacji uzyskanych z EASA na podstawie analizy bazy danych SAFA;
- informacji z posiedzeń Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;
- informacji uzyskanych przez Komisję od państw członkowskich.

Ponadto kontrolom traktowanym priorytetowo podlegają przewoźnicy wymienieni w załączniku B do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty (ustanowionego na mocy rozporządzenia (WE) nr 2111/2005) oraz pozostali przewoźnicy koncesjonowani w tym samym państwie, w którym koncesjonowany jest którykolwiek z przewoźników figurujących w wykazie wspólnotowym.

Eurocontrol dodatkowo wspiera tę koncepcję priorytetowego traktowania poprzez główny element zarządzania europejskim ruchem lotniczym, zapewniający uczestniczącym państwom informacje w czasie rzeczywistym o sytuacji w zakresie planowania lotów przez przewoźników traktowanych priorytetowo.

Spośród 11 349 kontroli SAFA przeprowadzonych w 2009 r. 2 253 (19,85%) przeprowadzono w stosunku do podmiotów figurujących w wykazie priorytetowego traktowania.

2. CENTRALNA BAZA DANYCH PROGRAMU SAFA

EASA zarządza centralną bazą danych SAFA od grudnia 2006 r., czyli od momentu przeniesienia bazy z Centralnego Zrzeszenia Władz Lotniczych (CJAA) w Niderlandach do siedziby EASA w Kolonii, w Niemczech. Za wprowadzenie sprawozdań do bazy danych odpowiadają poszczególne krajowe organy lotnictwa cywilnego (NAA) z 42 państw uczestniczących w programie SAFA.

W 2009 r. państwa uczestniczące w programie SAFA przeprowadziły 11 349 kontroli, w wyniku których zarejestrowano około 9 688 ustaleń (*zob. dodatek A do dokumentu roboczego służb Komisji*).

Dane znajdujące się w bazie danych uważa się za poufne. Dostęp do bazy danych za pośrednictwem (bezpiecznego) połączenia internetowego mają wszystkie krajowe urzędy lotnictwa państw uczestniczących w programie. W 2009 r. dostęp przez Internet uzyskiwały władze lotnicze państw trzecich w odniesieniu do sprawozdań dotyczących przewoźników, którym koncesje wydano w danym kraju.

⁶ Dz.U. L 129 z 17.5.2006, s. 10.

⁷ Dz.U. L 109 z 19.4.2008, s. 7.

3. OBSZARY PODLEGAJĄCE KONTROLI

Zgodnie z „dyrektywą SAFA” państwa członkowskie zobowiązane są skontrolować w pierwszej kolejności statki powietrzne, w odniesieniu do których istnieje podejrzenie, iż nie spełniają one międzynarodowych norm bezpieczeństwa (między innymi na podstawie okresowych analiz bazy danych przeprowadzanych przez EASA). Ponadto kontrole na ziemi SAFA mogą być przeprowadzane z zastosowaniem procedury kontroli na miejscu.

Kontrole mogą dotyczyć pięciu obszarów:

- 1) określonego kraju przewoźnika (kontrola przewoźników z danego kraju);
- 2) określonego typu statku powietrznego;
- 3) określonego charakteru działalności (loty rozkładowe, nierozkładowe, przewóz ładunku itp.);
- 4) określonego przewoźnika z państwa trzeciego;
- 5) określonego statku powietrznego oznaczonego indywidualnym znakiem rejestracyjnym.

Dodatki B, C i D do dokumentu roboczego służb Komisji zawierają wykaz państw przewoźników, typów statków powietrznych oraz operatorów skontrolowanych w 2009 r. Wskazują one na szeroki zasięg unijnego programu SAFA i jego niedyskryminujące stosowanie w odniesieniu do przewoźników unijnych i przewoźników spoza Unii.

Sprawne działanie programu można również zilustrować poniższą tabelą, która podsumowuje informacje znajdujące się w dodatkach i stanowi przegląd podejmowanych działań.

Kontrole	11 349 kontroli.....
Przewoźnik	objęło ponad 1 100 różnych przewoźników.....
Państwo przewoźnika	ze 131 państw.....
Typ statku powietrznego	...eksploatujących 220 różnych (pod)typów statków powietrznych

Natomiast tabela poniżej wskazuje na fakt, że zdecydowana większość wszystkich lotów na terytorium państw członkowskich UE wykonywana jest przez przewoźników UE oraz że zasadniczo państwa uczestniczące w programie SAFA stosują w dalszym ciągu bardziej rozbudowane kryteria poprzedniego programu SAFA ECAC.

	Kontrole przewoźników z UE	Kontrole przewoźników spoza UE
2009	5 917	5 432
Udział procentowy	52,1%	47,9%

Spośród 11 349 kontroli 9 462 (83,4%) przeprowadzonych zostało przez państwa członkowskie UE (zob. dodatek A). 47,9% kontroli (5 432) dotyczyło przewoźników, którym koncesje wydano w państwach trzecich, natomiast pozostałe 52,1% (5 917) przeprowadzono w stosunku do przewoźników z UE.

4. NAJWAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI SAFA

4.1. Ogólne ustalenia pokontrolne

W trakcie kontroli SAFA inspektor SAFA korzysta z listy kontrolnej, obejmującej 54 różne pozycje, w celu sprawdzenia zgodności statku powietrznego z normami międzynarodowymi (normy ICAO). Wynikiem tych kontroli są ustalenia (zazwyczaj zwane „odchyleniami od norm ICAO”). Poniższa tabela zawiera całkowitą liczbę ustaleń (F) w odniesieniu do całkowitej liczby kontroli (I) oraz skontrolowanych pozycji (II). Jednak w większości przypadków nie wszystkie pozycje są sprawdzane, ponieważ ilość czasu między przylotem statku powietrznego a jego odlotem nie wystarcza do przeprowadzenia kompletnej kontroli. Dlatego też związek pomiędzy całkowitą liczbą ustaleń a całkowitą liczbą skontrolowanych pozycji może być bardziej zrozumiały niż wskaźnik odnoszący się jedynie do liczby kontroli.

	Okres
	1 stycznia 2009 r. – 31 grudnia 2009 r.
Ogółem liczba kontroli (I)	11 349
Ogółem liczba skontrolowanych pozycji (II)	408 217
Ogółem liczba ustaleń (F)	9 688
Średnia liczba skontrolowanych pozycji w trakcie jednej kontroli	35,99
Ustalenia/kontrole (F/I)	0,854
Ustalenia/skontrolowane pozycje (F/II)	0,0237

4.2. Ustalenia pokontrolne i ich kategorie

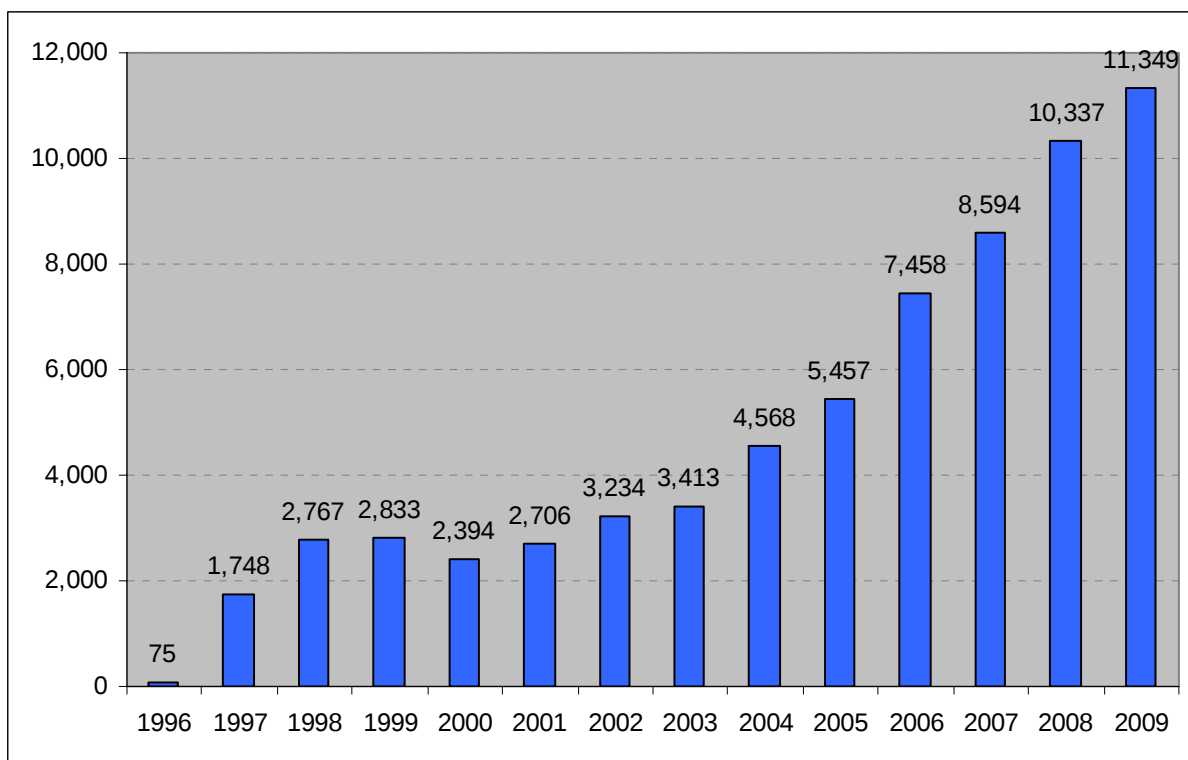
Należy uwzględnić nie tylko bezwzględną liczbę ustaleń pokontrolnych, ale również ich „wagę”. W tym celu określono trzy kategorie ustaleń. „Kategoria 1” oznacza ustalenia o mniejszym znaczeniu, „kategoria 2” oznacza istotne ustalenia, natomiast „kategoria 3” – ustalenia poważne. Wyrażenia „o mniejszym znaczeniu”, „istotne” i „poważne” odnoszą się do poziomu odstępstwa od standardu ICAO. Zasadniczym celem kategoryzacji ustaleń jest sklasyfikowanie zgodności ze standardem i stopnia niezgodności z danym standardem.

Kontrole i kategorie ustaleń odnotowuje się w bazie danych, a ich wyniki przedstawia poniższa tabela:

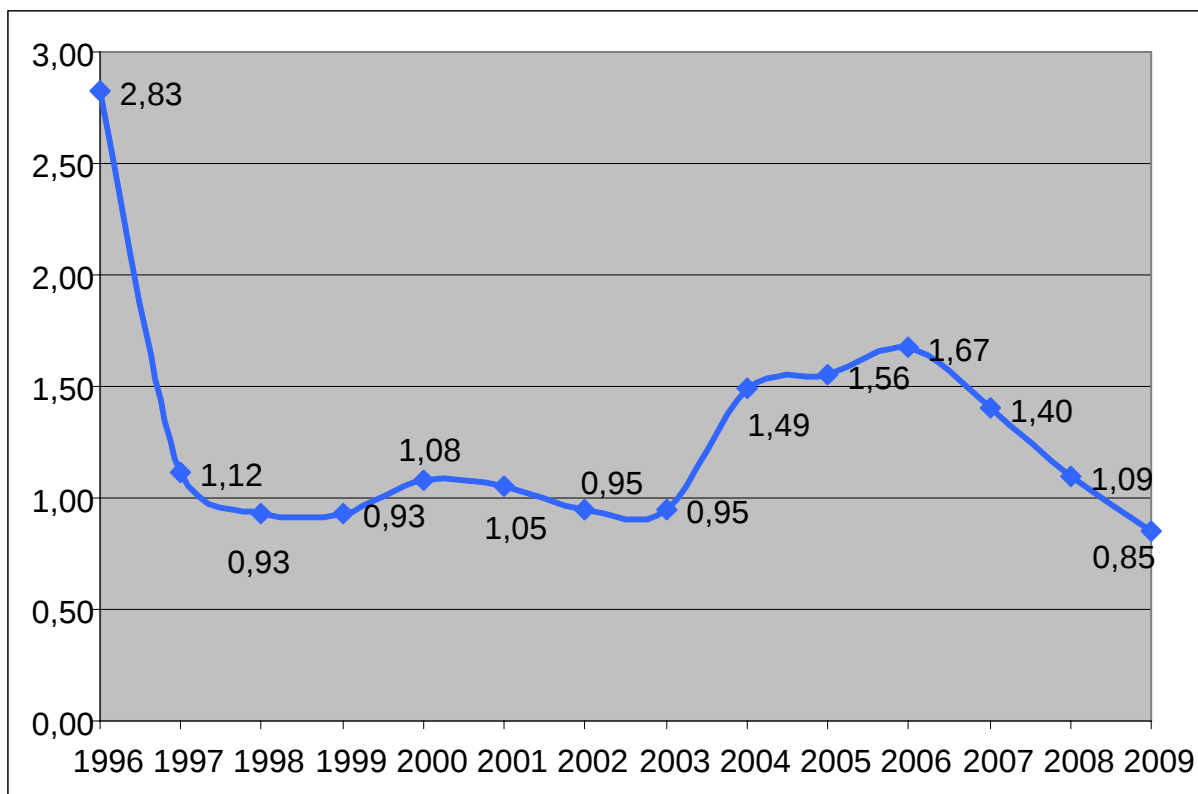
		Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
Rok	Liczba kontroli (I)	Kat. 1 (o mniejszy m znaczeni u)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważn e)	Ogółem	F kat. 1/I	F kat. 2/I	F kat. 3/I	F ogółem /I
2009	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40%	39,4%	20,6%	100,00%				

4.3. Rys historyczny

	Rok														Ogółem 1996- 2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Ogółem liczba kontroli (I)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	11 349	66 933
Ogółem liczba skontrolowanych pozycji (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	2 231 208
Ogółem liczba ustaleń (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	79 942
Ustalenia/kontrole (F/I)	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	0,854	1,194
Ustalenia/skontrolowane pozycje (F/II)	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,024	0,036



Rocznie liczba kontroli SAFA od początku programu w 1996 r.



Średnia liczba ustaleń na jedną kontrolę (1996-2009)

4.4. Ustalenia pokontrolne w zależności od regionu

Region	Liczba skontrolowanych państw	Liczba skontrolowanych przewoźników	Kontrolę (I)	Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
				Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Ogółem	F kat. 1/I	F kat. 2/I	F kat. 3/I	F ogółem /I
UE ⁸	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
EUROPA (ECAC) ⁹	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Federacja Rosyjska, Białoruś i Azja Środkowa ¹⁰	7	88	931	408	381	219	1 008	0,438	0,409	0,235	1,083
Ameryka Północna ¹¹	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
Ameryka Łacińska i Karaiby ¹²	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Bliski Wschód i Afryka Północna ¹³	18	94	1 284	618	650	345	1 613	0,481	0,506	0,269	1,256

⁸ UE - Austria, Belgia, Bułgaria, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niderlandy, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

⁹ Europa (ECAC) – Albania, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Cypr, Czarnogóra, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Monako, Niderlandy, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Republika Mołdowy, Rumunia, San Marino, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Ukraina, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

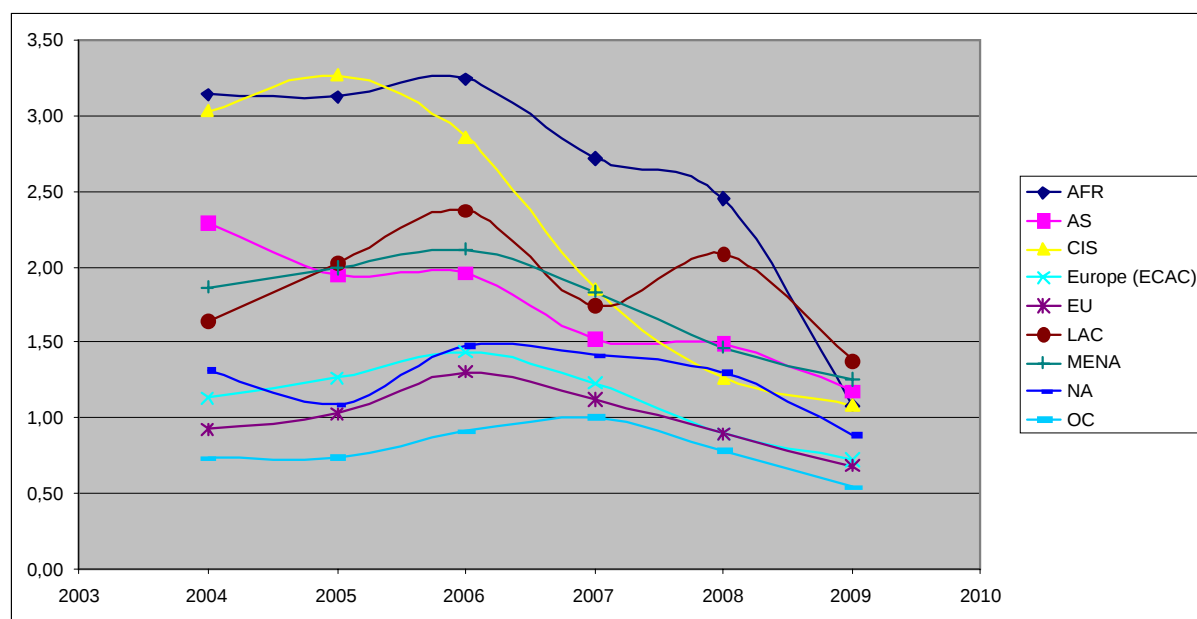
¹⁰ Federacja Rosyjska, Białoruś i Azja Środkowa – Białoruś, Federacja Rosyjska, Kazachstan, Kirgistan, Tadżykistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

¹¹ Ameryka Północna – Bermudy, Kanada, Stany Zjednoczone Ameryki.

¹² Ameryka Łacińska i Karaiby – Anguilla, Antigua i Barbuda, Antyle Holenderskie, Argentyna, Aruba, Bahamy, Barbados, Belize, Boliwia, Brazylia, Chile, Dominika, Ekwador, Grenada, Gujana, Gwatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Kajmany, Kolumbia, Kostaryka, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Panama, Paragwaj, Peru, Portoryko, Republika Dominikańska, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Salwador, Surinam, Trynidad i Tobago, Turks i Caicos, Urugwaj, Wenezuela (Boliwariańska Republika Wenezueli).

¹³ Bliski Wschód i Afryka Północna – Algieria, Arabia Saudyjska, Bahrajn, Egipt, Iran (Islamska Republika Iranu), Irak, Izrael, Jemen, Jordania, Katar, Kuwejt, Liban, Maroko, Oman, Sudan, Syryjska Republika Arabska, Tunezja, Wielka Arabska Libijska Dżamahirijja Ludowo-Socjalistyczna, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

Afryka ¹⁴	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078
Azja ¹⁵	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Oceania ¹⁶	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Średnia/wszystkie państwa								0,342	0,336	0,176	0,854



Na przestrzeni pięciu lat widoczny jest spadek średniej liczby ustaleń (na jedną kontrolę) we wszystkich regionach geograficznych.

Z tabeli wynika, że:

- przewoźnicy z państw UE, ECAC i Oceanii mają mniej ustaleń pokontrolnych niż wynosi średnia,
- stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli pokazuje największą poprawę w Afryce, chociaż miała na nią wpływ bardzo duża liczba kontroli (163)

¹⁴ Afryka – Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Dżibuti, Etiopia, Erytrea, Gabon, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea-Bissau, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kenia, Komory, Kongo, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretania, Mauritius, Mozambik, Namibia, Niger, Nigeria, Republika Południowej Afryki, Republika Środkowoafrykańska, Rwanda, Senegal, Seszele, Sierra Leone, Somalia, Suazi, Togo, Uganda, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, Wyspy Zielonego Przylądka, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczona Republika Tanzanii.

¹⁵ Azja – Afganistan, Bangladesz, Bhutan, Brunei Darussalam, Chiny, Kambodża, Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Hong Kong (Specjalny Region Administracyjny Chin) Indie, Indonezja, Japonia, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna.

¹⁶ Oceania – Australia, Fidżi, Kiribati, Mikronezja (Sfederowane Stany Mikronezji), Nauru, Nowa Zelandia, Palau, Papua Nowa Gwinea, Samoa, Tonga, Tuvalu, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona, Vanuatu.

przeprowadzonych u angolskiego przewoźnika TAAG; kontrole te zostały wymuszone w związku z częściowym wykreśleniem tego przewoźnika ze wspólnotowego wykazu przewoźników objętych zakazem wykonywania przewozów.

4.5. Sytuacja według regionów ICAO

Region	Liczba skontrolowanych państw	Liczba skontrolowanych przewoźników	Kontrole (I)	No. Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
				Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Ogółem	F kat. 1/I	F kat. 2/I	F kat. 3/I	F ogółem /I
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

¹⁷ APAC – Region ICAO Azji i Pacyfiku: Australia, Bangladesz, Bhutan, Brunei Darussalam, Chiny (w tym Hong Kong i Makau), Fidzi, Filipiny, Indie, Indonezja, Japonia, Kambodża, Kiribati, Koreańska Republika Demokratyczno-Ludowa, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malediwy, Malezja, Mikronezja, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nowa Zelandia, Palau, Papua Nowa Gwinea, Republika Korei, Samoa, Singapur, Sri Lanka, Tajlandia, Tonga, Wyspy Cooka, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona, Wietnam, Vanuatu.

¹⁸ ESAF – Region ICAO Afryki Wschodniej i Południowej: Angola, Botswana, Burundi, Dżibuti, Erytrea, Etiopia, Kenia, Komory, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mozambik, Namibia, Republika Południowej Afryki, Rwanda, Seszele, Somalia, Suazi, Uganda, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczona Republika Tanzanii.

¹⁹ EUR – Region ICAO Europy i Północnego Atlantyku: Albania, Algieria, Andora, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Czarnogóra, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Kazachstan, Kirgistan, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Maroko, Monako, Niderlandy (z wyłączeniem Antyli Holenderskich), Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Republika Mołdowy, Rumunia, San Marino, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tadżykistan, Tunezja, Turcja, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo (z wyłączeniem Bermudów, Kajmanów).

²⁰ MID – Region ICAO Bliskiego Wschodu: Afganistan, Arabia Saudyjska, Bahrajn, Cypr, Egipt, Irak, Iran, Izrael, Jemen, Jordania, Katar, Kuwejt, Liban, Oman, Pakistan, Sudan, Syryjska Republika Arabska, Wielka Arabska Libijska Dżamahirijja Ludowo-Socjalistyczna, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

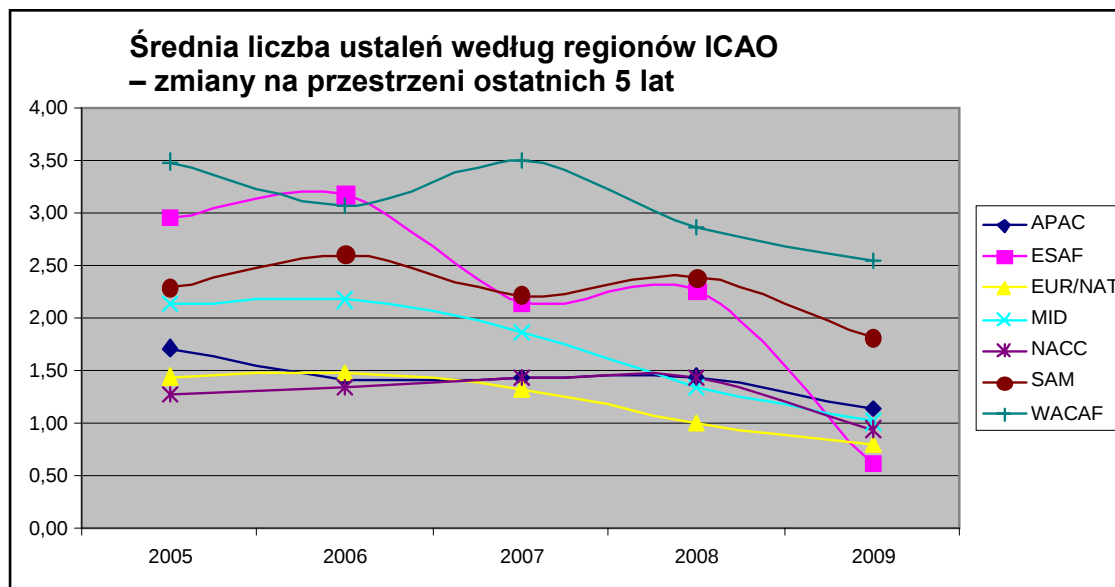
²¹ NACC – Region ICAO Ameryki Północnej, Ameryki Środkowej i Karaibów: Antigua i Barbuda, Bahamy, Barbados, Belize, Grenada, Gwatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Kanada, Kostaryka, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Republika Dominikańska, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Salwador, Stany Zjednoczone Ameryki, Trynidad i Tobago.

²² SAM – Region ICAO Ameryki Południowej: Argentyna, Boliwia, Brazylia, Chile, Kolumbia, Ekwador, Gujana, Panama, Paragwaj, Peru, Surinam, Urugwaj, Wenezuela.

WACAF ²³	12	21	98	65	122	62	249	0,663	1,245	0,633	2,541
Wszystkie państwa	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

Z tabeli wynika, że:

- przewoźnicy z państw przynależących do EUR mają mniej ustaleń pokontrolnych niż wynosi średnia,
- przewoźnicy z państw przynależących do MID, SAM, WACAF, NACC, APAC i ESAF mają więcej ustaleń pokontrolnych niż wynosi średnia.



Dla wszystkich regionów stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli wykazuje poprawę. Region ESAF wykazuje największą poprawę, lecz spowodowane to jest tym, że ponad połowa kontroli u przewoźników z tego regionu dotyczyła angolskiego przewoźnika TAAG (163 kontrole). W 2007 r. TAAG został wpisany do wspólnotowego wykazu przewoźników objętych zakazem wykonywania przewozów. W 2009 r. przewoźnikowi TAAG zezwolono na częściowe wznowienie przewozów do Unii Europejskiej (określonymi statkami powietrznymi i tylko do Lizbony w Portugalii) pod warunkiem, że każdy lot zostanie skontrolowany przez władze portugalskie.

Porównanie UE, ECAC i reszty świata

²³

WACAF – Region ICAO Afryki Zachodniej i Środkowej: Benin, Burkina Faso, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Gabon, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea-Bissau, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kongo, Liberia, Mali, Mauretania, Niger, Nigeria, Republika Środkowoafrykańska, Republika Zielonego Przylądka, Senegal, Sierra Leone, Togo, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca.

				Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
Region	Liczba skontrolowanych państw	Liczba skontrolowanych przewoźników	Kontrole (I)	Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Ogółem	F kat. 1/I	F kat. 2/I	F kat. 3/I	F ogółem /I
UE	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
Reszta Europy (państwa ECAC spoza UE)	16	149	1 653	599	611	219	1 429	0,362	0,370	0,132	0,864
EUROPA (ECAC)	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Państwa spoza UE	107	586	5 432	2 277	2 254	1 147	5 678	0,419	0,415	0,211	1,045
Wszystkie państwa	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

4.6. Ustalenia pokontrolne odnoszące się do pozycji z listy kontrolnej

Dodatek F do dokumentu roboczego służb Komisji zawiera wyniki dotyczące każdej skontrolowanej pozycji z listy kontrolnej (III). Pokazuje on, ile razy dana pozycja była kontrolowana, liczbę ustaleń oraz stosunek F/III.

4.7. Trzy najważniejsze istotne i poważne ustalenia pokontrolne odnoszące się do pozycji z listy kontrolnej

Lista kontrolna składa się z czterech głównych części. Część A dotyczy pozycji, które należy sprawdzić w kabinie pilotów statku powietrznego. Część B listy dotyczy pozycji, które należy sprawdzić w kabinie pasażerskiej, i odnosi się głównie do wyposażenia bezpieczeństwa. Część C odnosi się do ogólnego stanu technicznego statku powietrznego, który należy sprawdzić w trakcie kontroli polegającej na obejściu dookoła statku powietrznego. Część D listy dotyczy przedziału ładunkowego statku powietrznego i przewożonego ładunku.

Wszelkie ogólne ustalenia nie objęte częściami A, B, C lub D można wpisać w części E (ogólnej) listy.

Analizując ustalenia wynikające z kontroli SAFA, szczególną uwagę należy poświęcić ustaleniom kategorii 2 (istotne) i kategorii 3 (poważne), gdyż w ich przypadku konieczne jest podjęcie działań naprawczych. Najważniejsze trzy ustalenia kategorii 2 i 3 odnoszące się do liczby kontroli dla każdej części listy kontrolnej podane zostały w tabelach w dodatkach D i E do dokumentu roboczego służb Komisji.

5. DZIAŁANIA PODEJMOWANE NA PODSTAWIE KONTROLI NA ZIEMI

W zależności od kategorii, liczby i charakteru ustaleń możliwe są różne działania.

Jeżeli ustalenia wskazują, że bezpieczeństwo statku powietrznego oraz osób znajdujących się w nim jest zagrożone, wymagane będą działania naprawcze. Zazwyczaj kapitan statku powietrznego jest proszony o usunięcie poważnych nieprawidłowości, na które została zwrócona jego uwaga. W ekstremalnych przypadkach, gdy kontrolerzy mają powody sądzić, że kapitan statku powietrznego nie zamierza podjąć koniecznych działań w stosunku do zgłoszonych mu nieprawidłowości, następuje formalne uziemienie statku powietrznego. Formalne uziemienie przez państwo kontrolujące oznacza, że statek powietrzny nie może wznowić lotu do czasu podjęcia odpowiednich działań naprawczych.

Innym rodzajem działań są tak zwane „działania naprawcze przed zezwoleniem na lot”. Zanim statek powietrzny otrzyma zezwolenie na wznowienie lotu, konieczne jest przeprowadzenie działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości.

W pozostałych przypadkach statek powietrzny może odlecieć, podlega jednak ograniczeniom operacyjnym. Przykładem takiego ograniczenia może być sytuacja, gdy nieprawidłowości dotyczą foteli pasażerów. Eksploatacja statku powietrznego jest możliwa pod warunkiem, że niesprawne fotele nie będą zajmowane przez pasażerów.

Standardową praktyką jest poinformowanie kapitana statku powietrznego, który został właśnie poddany kontroli, o stwierdzonych nieprawidłowościach. Ponadto informacje na temat ustaleń kategorii 2 i 3 są przekazywane właściwemu organowi lotnictwa cywilnego oraz macierzystemu portowi lotniczemu przewoźnika wraz z żądaniem podjęcia odpowiednich działań zapobiegających powtórному wystąpieniu nieprawidłowości.

W celu jak najpełniejszej realizacji celów unijnego programu SAFA bezwzględnie konieczna jest ścisła współpraca z urzędami lotnictwa cywilnego wszystkich państw, których przewoźnicy i statki powietrzne zostały poddane kontroli SAFA. Urzędy lotnictwa cywilnego, w ramach swoich zadań związanych z nadzorem w zakresie bezpieczeństwa nad swoimi krajowymi przewoźnikami, są proszone o zapewnienie prawidłowego wdrożenia działań naprawczych w celu usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w ramach kontroli SAFA, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi normami bezpieczeństwa.

W niektórych przypadkach, gdy ustalenia dotyczące statku powietrznego uznaje się za poważne, państwo uczestniczące w programie SAFA może podjąć decyzję o cofnięciu zezwolenia na przylot dla tego statku powietrznego. Oznacza to, że dany statek powietrzny nie może lądować w portach lotniczych ani korzystać z przestrzeni powietrznej danego państwa. Zakaz taki może zostać cofnięty, jeśli przewoźnik statku powietrznego udowodni, że usterki zostały prawidłowo usunięte. Tego rodzaju reperkusje związane z zezwoleniami na przylot mogą zatem mieć, i zazwyczaj mają, charakter tymczasowy.

W przypadku tego typu zakazów i ich późniejszego cofnięcia państwa członkowskie Unii Europejskiej uczestniczące w programie SAFA działają zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

	Liczba kontroli	11 349
--	------------------------	---------------

	Liczba ustaleń	9 688
PODJĘTE DZIAŁANIA	Informacja dla urzędu i przewoźnika	3 328
	Ograniczenie eksploatacji statku powietrznego	95
	Działania naprawcze przed zezwoleniem na lot	1 358
	Uziemienie statku powietrznego	10
	Zakaz eksploatacji ze skutkiem natychmiastowym	1*

*nie obejmuje zakazów/ograniczeń eksploatacyjnych nałożonych przez WE zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005

Zgodnie z wymogami określonymi dyrektywą Komisji (WE) 2008/49 państwa uczestniczące w programie SAFA co miesiąc przekazują EASA sprawozdania z podjętych działań pokontrolnych. Informacje te obrazują możliwości i wolę przewoźników odnośnie do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli SAFA.

6. PODSUMOWANIE

W 2009 r., w porównaniu do lat poprzednich, przeprowadzono rekordową liczbę kontroli, które objęły większą liczbę przewoźników. Dzięki temu program stał się jeszcze lepszym narzędziem w wykrywaniu potencjalnych negatywnych tendencji w zakresie bezpieczeństwa światowego lotnictwa, przyczyniając się także do bieżącego zapewniania bezpieczeństwa operacji wykonywanych przez kontrolowane statki powietrzne.

W 2009 r. podjęto także działania na rzecz poprawy funkcjonowania unijnego programu SAFA, obejmujące w szczególności wydanie poradnika, przeprowadzenie analizy jakości sprawozdań SAFA czy uruchomienie programu normalizacji, którego celem jest zapewnienie przeprowadzania kontroli w sposób znormalizowany we wszystkich krajach.