



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 03 07
COM(2012) 91 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

EUROPOS SĄJUNGOS PROGRAMA SAFA

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2012) 38 final}

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

EUROPOS SĄJUNGOS PROGRAMA SAFA

(Tekstas svarbus EEE)

1. ES PROGRAMA SAFA

1.1. Aviacijos sauga – pagrindinis Europos Sąjungos ir jos valstybių narių prioritetas

Aviacijos sauga – Europos Sąjungos (ES) ir jos valstybių narių prioritetas. Pagrindinė priemonė, padedanti siekti šio tikslo, yra ES Užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimo (SAFA, angl. *Safety Assessment of Foreign Aircraft*) programa. Šioje programoje dalyvaujančios valstybės turi atlikti trečiųjų šalių orlaivių patikrinimus perone ir nustatyti, ar orlaiviai, įgula ir veikla atitinka tarptautinius saugos reikalavimus. Nuo pat savo sukūrimo 1996 m. (programos SAFA pradininkė – Europos civilinės aviacijos konferencija (ECAC, angl. *European Civil Aviation Conference*)) programa SAFA yra svarbiausias Europos ir tarptautinės aviacijos saugumo stiprinimo veiksnys.

Igyvendinant bendrąją Bendrijos strategiją užtikrinti ir palaikyti visoje Europoje vienodą aukštą civilinės aviacijos saugos lygį, 2004 m. balandžio 21 d. Bendrijoje priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/36/EB dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos (SAFA direktyva)¹. Šioje direktyvoje ES valstybėms narėms nustatytas teisinis įpareigojimas atlikti jų oro uostuose nutūpusių trečiųjų šalių orlaivių (trečiosios šalies orlaivis – tai orlaivis, kuris naudojamas arba kuriuo skrydžiai atliekami nekontroliuojant ES valstybės narės kompetentingai institucijai) patikrinimus perone. Tačiau pagal direktyvą ES valstybėms narėms nedraudžiama tikrinti kitų ES valstybių narių orlaivius. ES valstybėms narėms buvo nurodyta per dvejus metus priimti nacionalinės teisės aktus šiai direktyvai įgyvendinti².

Be to, ECAC valstybių narių generalinių direktorių sprendimu, 2007 m. sausio 1 d. programa SAFA perduota Bendrijos kompetencijai. Taigi nuo tos dienos už programos administravimą ir tolesnį plėtojimą pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 768/2006³ atsako Europos Komisija, o jai padeda Europos aviacijos saugos agentūra (EASA, angl. *European Aviation Safety Agency*).

Tęstinis penkiolikos ES nepriklausančių ECAC valstybių dalyvavimas – taigi ir europinis programos mastas – užtikrintas EASA ir kiekvienos iš tų valstybių pasirašytais darbiniais

¹ OL L 143, 2004 4 30, p. 76.

² Žr. 2008 m. rugsėjo 24 d. Komisijos ataskaitą dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos. C(2008) 5265 galutinis.

³ OL L 134, 2006 5 20, p. 16.

susitarimais. ES programoje SAFA iš viso dalyvauja 42 valstybės, įskaitant 27 ES valstybes nares (žr. *pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento A priedėlį*)⁴.

1.2. Šios ataskaitos tikslas

Visuomenės pasitikėjimą oro susisiekimo sauga lemia tai, ar jai sudarytos sąlygos gauti tinkamos informacijos apie tarptautinių saugos standartų įgyvendinimą. Todėl Direktyvos 2004/36/EB 6 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad Komisija turi kasmet skelbti suvestinę informacijos ataskaitą, su kuria gali susipažinti visuomenė bei sektoriaus suinteresuotosios šalys.

Ši ataskaita yra penktoji metinė (2010 m. sausio 1 d. – gruodžio 31 d.) ataskaita.

1.3. ES programos SAFA taikymo principai

Kiekvienoje programoje SAFA dalyvaujančioje valstybėje gali būti atliekami orlaivių (ES valstybėse narėse – trečiųjų šalių orlaivių, o Europos Sąjungai nepriklausančiose ECAC valstybėse – užsienio valstybių orlaivių) patikrinimai perone, daugiausia susiję su orlaivio dokumentais ir žinynais, orlaivio įgulos licencijomis, akivaizdžia orlaivio būkle ir privalomos keleivių salono saugos įrangos buvimu ir būkle. Šie patikrinimai atliekami remiantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO, angl. *International Civil Aviation Organisation*) standartų 1 (Personalo licencijavimas), 6 (Orlaivių naudojimas) ir 8 (Orlaivių tinkamumas skraidyti) priedais.

Tikrinama laikantis visoms dalyvaujančioms valstybėms bendros tvarkos. Patikrinimų rezultatai pateikiami bendros formos ataskaitose. Jei nustatoma didelių trūkumų, kreipiamasi į oro vežėją ir atitinkamą (oro vežėjo arba registracijos valstybės) aviacijos administraciją siekiant susitarti dėl taisomųjų priemonių, kurios bus taikomos ne tik tikrintam orlaiviui, bet ir kitiems susijusiems orlaiviams – jei trūkumas yra bendro pobūdžio. Visais ataskaitų duomenimis ir papildoma informacija keičiamasi, tie duomenys ir informacija kaupiami EASA sukurtoje ir administruojamoje centrinėje kompiuterinėje duomenų bazėje.

ES programos SAFA taikymą galima apibendrinti taip:

- ji taikoma visose 42 programoje SAFA dalyvaujančiose valstybėse;
- perone atliktų SAFA patikrinimų rezultatai plačiai skelbiami naudojantis centrine duomenų baze;
- taikomas principas „iš apačios į viršų“ – programa pagrįsta orlaivių patikrinimais perone;
- pagal programą daugiausia dėmesio skiriama trečiųjų šalių orlaiviams, skraidantiems į ES ir į programoje SAFA dalyvaujančias valstybes (nors pagal programą SAFA gali būti tikrinami ir ES valstybių narių orlaiviai);
- jos svarbiausias tikslas – patikrinti atitiktį tarptautinėms saugos taisyklėms (ICAO standartams).

⁴ SWD(2012) 38.

1.4. Didelis ES programos SAFA indėlis į aviacijos saugą

Iš patirties, sukauptos atliekant SAFA patikrinimus, matyti, kad, remiantis SAFA patikrinimų rezultatais, galima bendrai įvertinti užsienio oro vežėjų saugą. Tačiau toks vertinimas yra ribotas, nes neįmanoma visapusiškai įvertinti tam tikro orlaivio arba oro vežėjo saugos. Laikas, per kurį reikia atlikti patikrinimą, yra ribotas, todėl sunku įvertinti tam tikrus aspektus (pvz., įgulos išteklių valdymą, visą tinkamumo skraidyti būklę ir kt.) – dėl šios priežasties per tokį patikrinimą gaunami duomenys yra nepakankamai išsamūs. Programoje dalyvaujančiose valstybėse labiau suderinus SAFA patikrinimų tvarką šių rodiklių vertė dar labiau padidės.

Išsamiai įvertinti tam tikrą orlaivį ar oro vežėją galima tik tuo atveju, jei atsakinga nacionalinė civilinės aviacijos administracija (oro vežėjo ar registracijos valstybės) užtikrina nuolatinę priežiūrą. Vykdamas ES programą SAFA gaunama informacija:

- pirmiausia yra naudinga kaip prevencinė priemonė, padedanti nustatyti galimas neigiamas saugos tendencijas. Tai, kad nustatoma daug ir (arba) pasikartojančių su tam tikru oro vežėju susijusių pažeidimų, labai aiškiai rodo galimus struktūrinius trūkumus, būdingus to oro vežėjo kokybės kontrolės valdymui ir valstybės, kurioje tam oro vežėjui išduotas oro vežėjo pažymėjimas, atsakingos nacionalinės civilinės aviacijos administracijos vykdomai saugos priežiūrai;
- tiesioginė nauda – atliekant SAFA patikrinimus galima realiuoju laiku prisidėti prie kuo tik patikrinto orlaivio naudojimo saugumo, nes patikrinimą atliekančios institucijos skatinamos užtikrinti, kad prieš atnaujinant skrydžius būtų imtasi taisomųjų veiksmų.

Be to, įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 2111/2005⁵ dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo, SAFA patikrinimai tapo dar svarbesni, kadangi jie yra vienas iš kriterijų, į kuriuos Komisija atsižvelgia sprendama dėl oro vežėjų įtraukimo į Bendrijos sąrašą.

1.5. Programos įgyvendinimo pažanga 2010 m.

Komisijos tarnybos kartu su EASA nuolatos stebi, kaip įgyvendinama dabartinė programa SAFA. Tokios stebėsenos tikslas – nustatyti galimus tobulintinus jos aspektus, visų pirma, i) patikrinimų būdus, ii) per patikrinimus gaunamos informacijos tolesnio rinkimo ir analizės būdus, taip pat iii) siekiama į SAFA sistemą įtraukti trečiąsias šalis ir taip veiksmingiau didinti civilinės aviacijos saugą visoje Europoje.

2010 metų naujovė – susitarimas nuo 2011 m. įdiegti patikrinimo taškų sistemą, pagal kurią kiekviena SAFA valstybė turi savanoriškai surinkti tam tikrą skaičių patikrinimo taškų. Šie nacionaliniai patikrinimo taškai apskaičiuojami atsižvelgiant į užsienio valstybių oro vežėjų, vykdančių skrydžius į konkrečią valstybę, skrydžių įvairovę ir apimtį. Be to, skirtingos vertės patikrinimams suteikiamos atsižvelgiant dar ir į atitiktį įvairiems kriterijams, kurie tiesiogiai susiję su saugos didinimu (prioritetiniai patikrinimai, atstumas nuo pagrindinės buveinės, patikrinimo laikas).

Tam tikras skaičius 2007 m. pradėtų iniciatyvų buvo toliau įgyvendinama 2010 m. Pavyzdžiui, EASA peržiūri programoje dalyvaujančių valstybių ataskaitų, užregistruotų

⁵ OL L 344, 2005 12 27, p. 15.

duomenų bazėje, kokybę. Šios kas keturis mėnesius atliekamos EASA analizės tikslas – kuo anksčiau nustatyti galimas saugos problemas ir neigiamas tendencijas, kad būtų galima laiku užkirsti joms kelią, kol jos netapo realia grėsme tarptautinės aviacijos saugai. 2010 m. Komisija kaip ir ankstesniais metais pasinaudojo tų ataskaitų išvadomis, kad parengtų savo sprendimus dėl oro vežėjų įtraukimo į oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Europoje, sąrašą pagal Reglamentą Nr. 2111/2005.

Be to, siekiant į ES SAFA sistemą įtraukti daugiau dalyvių, 2010 m. EASA Komisijos prašymu tęsė derybas su įvairių pasaulio šalių aviacijos administracijomis.

Kadangi ES programa SAFA yra kolektyvinė, labai svarbu, kad visose programoje SAFA dalyvaujančiose valstybėse visi SAFA patikrinimai būtų atliekami pagal standartinę procedūrą. 2010 m. EASA, vadovaudamasi Komisijos reglamentu (EB) Nr. 736/2006, vykdė standartizacijos programą. Atlikti 24 patikrinimai: Albanijoje, Austrijoje, Belgijoje, Bosnijoje ir Hercegovinoje, Bulgarijoje, Čekijoje, Kipre, Danijoje, Estijoje, Suomijoje, buvusiojoje Jugoslavijos Respublikoje Makedonijoje, Graikijoje, Vengrijoje, Airijoje, Norvegijoje, Lenkijoje, Rumunijoje, Serbijoje, Slovakijoje, Slovėnijoje, Ispanijoje, Turkijoje, Ukrainoje ir Jungtinėje Karalystėje.

EASA ir toliau vykdė Komisijos direktyvoje 2008/49/EB⁶ jai pavestą užduotį peržiūrėti antrą patikrinimų perone procedūroms skirtų išsamių gairių rinkinį, kuris paskelbtas 2009 m.

1.6. Rizika pagrįstas metodas. Prioritetiniai patikrinimai

Komisijos reglamente (EB) Nr. 351/2008⁷ pasiūlyta europinė prioritetinių SAFA patikrinimų koncepcija. Programoje dalyvaujančių valstybių prašoma, kad dalį patikrinimų perone sudarytų tam tikrų oro vežėjų orlaivių patikrinimai pirmumo tvarka. Pirmumo tvarka tikrintinų oro vežėjų sąrašą sudaro Komisija. Šiuo tikslu ji vadovaujasi informacija, kurią EASA perduoda išanalizavusi SAFA duomenų bazę, arba informacija, gauta per Skrydžių saugos komiteto posėdžius, arba iš valstybių narių gauta informacija.

Pirmumo tvarka taip pat tikrinami ir oro vežėjai, išvardyti oro vežėjų, kuriems draudžiama vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo (sudaryto pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005) B priede, taip pat kiti oro vežėjai, kurie pažymėjimą yra gavę valstybėje, kurioje buvo išduoti pažymėjimai tuo metu į Bendrijos sąrašą įtrauktiems oro vežėjams.

Pirmumo tvarka tikrintinų oro vežėjų sąrašas nuolatos atnaujinamas, o EASA tvarkoma SAFA duomenų bazė visoms programoje dalyvaujančioms valstybėms leidžia europiniu mastu pažvelgti į visą prioritetinių patikrinimų procedūrą. Europos saugios oro navigacijos organizacija (EUROKONTROLÉ) padeda įgyvendinti šią prioritetinių patikrinimų koncepciją: jos priemonė – Europos oro eismo valdymo sistema – padeda valstybėms dalyvėms realiuoju laiku gauti informaciją apie pirmumo tvarka tikrintinų oro vežėjų planuojamus skrydžius.

2010 m. iš 11 703 SAFA patikrinimų 2 215 (18,9 %) sudarė oro vežėjų, įtrauktų į pirmumo tvarka tikrintų vežėjų sąrašą, orlaivių patikrinimai.

⁶ OL L 109, 2008 4 19, p. 17.

⁷ OL L 109, 2008 4 19, p. 7.

2. CENTRINĖ SAFA DUOMENŲ BAZĖ

EASA administruoja centrinę SAFA duomenų bazę nuo 2006 m. gruodžio mėn., kai Nyderlanduose įsikūrusi Centrinė jungtinė aviacijos administracija (CJAA) perdavė ją Kelne (Vokietijoje) įsikūrusiai EASA.

Duomenų bazėje esantys duomenys laikomi konfidencialiais. Prie šios duomenų bazės visų programoje dalyvaujančių valstybių nacionalinės aviacijos administracijos gali prieiti internete (prieiga yra apsaugota).

2010 m. įdiegta nauja funkcija: trečiųjų šalių aviacijos administracijoms suteikta galimybė naudotis EASA SAFA duomenų baze internete, tačiau prieiga yra ribojama – šios administracijos gali susipažinti tik su ataskaitomis apie oro vežėjus, kuriems pažymėjimas išduotas šalyje, kurioje ta administracija veikia. 2010 m. pabaigoje tokia funkcija naudojosi 10 trečiųjų šalių aviacijos administracijų. Be to, duomenų baze gali naudotis Europos Komisija ir ICAO – joms suteikiama prieiga informaciją tik skaityti.

3. TIKRINIMO SRITYS

SAFA direktyvoje nustatyta, kad įtarus, jog orlaiviai neatitinka tarptautinių saugos standartų (pavyzdžiui, remiantis periodine EASA atliekama duomenų bazės analize), valstybės narės turi tuos orlaivius tikrinti. Be to, SAFA patikrinimai perone gali būti atliekami atsitiktinės atrankos tvarka. Gali būti nuspręsta atlikti tikslius patikrinimus pagal tam tikrus kriterijus, kurie išvardyti toliau. Toks sprendimas grindžiamas Europos Komisijos priimtomis rekomendacijomis arba nacionaline politika ir prioritetais.

Tikrinant daugiausia dėmesio skiriama šioms penkioms sritims:

- (1) konkreti oro vežėjo valstybė (konkrečios valstybės oro vežėjų tikrinimas);
- (2) tam tikras orlaivio tipas;
- (3) konkretus skrydžių pobūdis (reguliarieji, nereguliarieji, krovinių gabenimas ir kt.);
- (4) tam tikras trečiosios šalies oro vežėjas;
- (5) tam tikras orlaivis, nustatomas pagal jo individualų registracijos ženklą.

2010 m. patikrintų oro vežėjų valstybių, orlaivių tipų ir oro vežėjų sąrašai pateikti pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento⁸ B, C ir D priedėliuose.

Tai, kad programa įgyvendinama sklandžiai, taip pat matyti iš toliau pateiktos 1 lentelės, kurioje apibendrinta priedėliuose pateikta informacija ir apžvelgiama 2010 m. vykdyta veikla.

⁸ SWD(2012) 38.

1 lentelė. Programos SAFA įgyvendinimo pažanga 2010 m.

Atliktų patikrinimų skaičius	11 703
Patikrinti orlaiviai	6 200 registruotų orlaivių
Patikrinti oro vežėjai	daugiau kaip 1 076
Patikrintos oro vežėjo valstybės	130 valstybių ir teritorijų
Patikrinti orlaivių tipai	219 skirtingų orlaivių tipų ir atmainų

Nors SAFA direktyvoje suteikiami įgaliojimai perone atlikti trečiųjų šalių orlaivių patikrinimus, joje taip pat nurodoma, kad valstybės narės turi teisę tikrinti orlaivius, kuriais skrydžius vykdo kitoje valstybėje narėje išduotą pažymėjimą turintys oro vežėjai. 2011 m. šiek tiek daugiau kaip pusę visų SAFA patikrinimų sudarė ES oro vežėjų orlaivių patikrinimai. Reikia pažymėti, kad ES oro vežėjų tūpimų (kitose Europos valstybėse) skaičius maždaug 4 kartus viršija trečiųjų šalių oro vežėjų tūpimų Europos valstybėse skaičių.

2 lentelė. ES ir ne ES oro vežėjų patikrinimai

	ES oro vežėjų patikrinimai	Ne ES oro vežėjų patikrinimai
2010 m.	5 990	5 713
Procentinė dalis	51,2 %	48,8 %

Iš 11 703 patikrinimų 9 798 patikrinimus (83,4 %) atliko ES valstybės narės (žr. A priedėlį). 48,8 % (5 713) patikrinimų sudarė oro vežėjų, kuriems pažymėjimas išduotas trečiojoje šalyje, orlaivių patikrinimai, o 51,2 % (5 990) patikrinimų – ES oro vežėjų orlaivių patikrinimai. Iš šių duomenų aiškiai matyti plati ES programos SAFA aprėptis ir nediskriminacinis pobūdis, t. y. kad ši programa taikoma ir ES, ir ne ES oro vežėjams.

4. PAGRINDINIAI SAFA PATIKRINIMŲ REZULTATAI

4.1. Bendroji informacija apie patikrinimų rezultatus

Per SAFA patikrinimą SAFA inspektorius, tikrindamas orlaivio atitiktį tarptautinėms taisyklėms (ICAO standartams), naudoja kontrolinį sąrašą, kuriame išvardyti iš viso 54 įvairūs tikrinimo punktai. Per šiuos patikrinimus gali būti nustatyta įvairių neatitikties faktų (paprastai vadinamų „nukrypimais nuo ICAO standartų“). 3 lentelėje bendras neatitikties faktų (F) skaičius lyginamas su bendru patikrinimų (P) ir patikrintų punktų (PP) skaičiais. Tačiau dažniausiai tikrinami ne visi punktai, kadangi laiko nuo orlaivio atvykimo iki jo išvykimo nepakanka visam patikrinimui atlikti. Todėl bendro neatitikties faktų skaičiaus ir bendro patikrintų punktų skaičiaus santykis gali būti reikšmingesnis nei vien pagal patikrinimų skaičių nustatytas santykis.

3 lentelė. Per SAFA patikrinimus nustatytų neatitikties faktų ir SAFA tikrinimo punktų apžvalga

	Laikotarpis
	2010 m. sausio 1 d.–2010 m. gruodžio 31 d.
Iš viso patikrinimų (P)	11 703
Iš viso patikrintų punktų (PP)	437 519
Iš viso neatitikties faktų (F)	11 019
Vidutinis per vieną patikrinimą patikrintų punktų skaičius	37,39
Neatitikties faktų skaičiaus ir patikrinimų skaičiaus santykis (F/P)	0,942
Neatitikties faktų skaičiaus ir patikrintų punktų skaičiaus santykis (F/PP)	0,0252

4.2. Per patikrinimus nustatyti neatitikties faktai ir jų kategorijos

Atsižvelgiama ne vien į bendrą tikrinant nustatytų neatitikties faktų skaičių, bet ir į tų neatitikties faktų sunkumą. Todėl nustatytos trys neatitikties faktų kategorijos. 1 kategorijos neatitikties faktas vadinamas neesminiu faktu; 2 kategorijos neatitikties faktas yra reikšmingas, o 3 kategorijos – esminis. Sąvokos „neesminis“, „reikšmingas“ ir „esminis“ susijusios su nukrypimo nuo ICAO standarto laipsniu. Pagrindinis neatitikties faktų skirstymo į kategorijas tikslas – įvertinti atitiktį standartui ir neatitikties tam standartui sunkumą.

Patikrinimus ir neatitikties faktų kategorijas apibendrinanti informacija pateikiama lentelėje toliau:

4 lentelė. Per SAFA patikrinimus nustatyti neatitikties faktai pagal kategorijas

		Neatitikties faktų skaičius				Neatitikties faktų santykis			
		(F)				(F kat./P)			
Metai	Patikrinimų skaičius (P)	1 kat. (neesminiai)	2 kat. (reikšmingi)	3 kat. (esminiai)	Iš viso	1 kat. F/P	2 kat. F/P	3 kat. F/P	Iš viso F/P
2010 m.	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31 %	42,8 %	26,1 %	100,00 %				

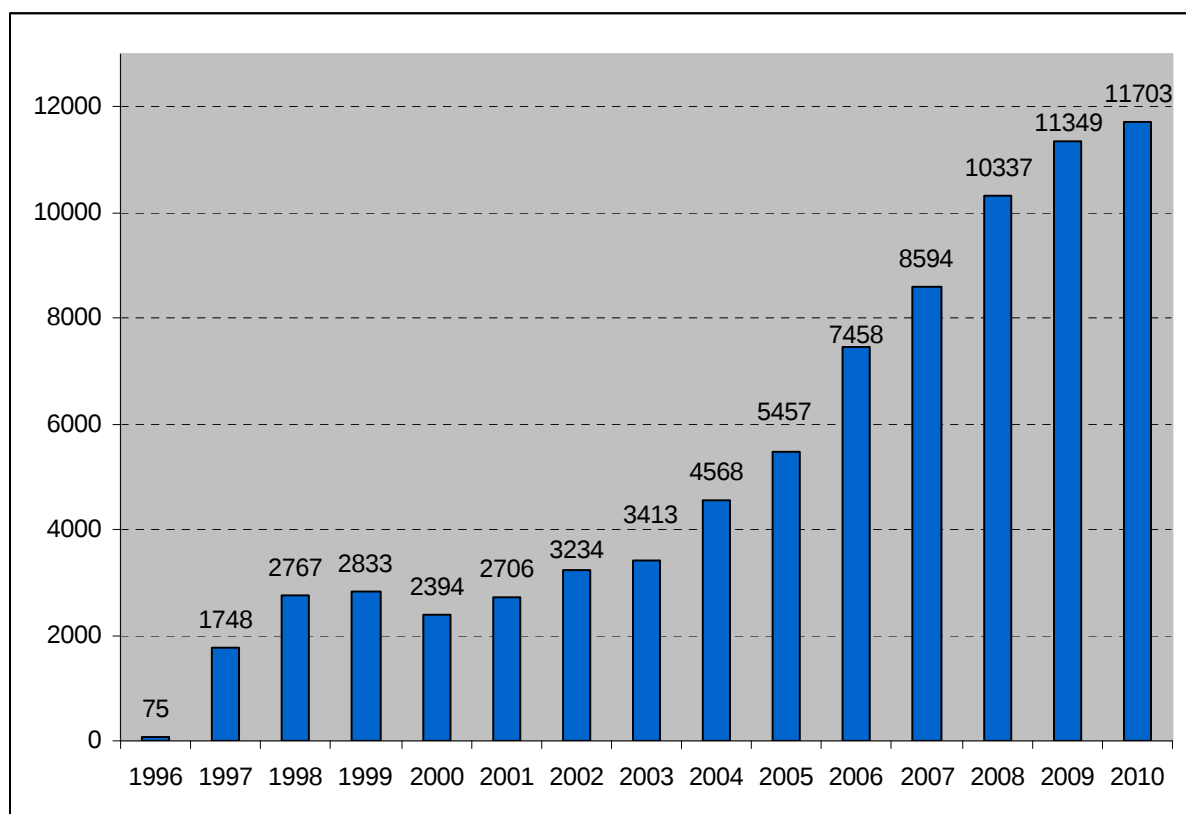
4.3. Praėjusių laikotarpių apžvalga

Vertėtų pateikti praėjusių laikotarpių apžvalgą, iš kurios matyti, kaip nuo 1996 m. keitėsi pirmiau nurodyti statistiniai duomenys.

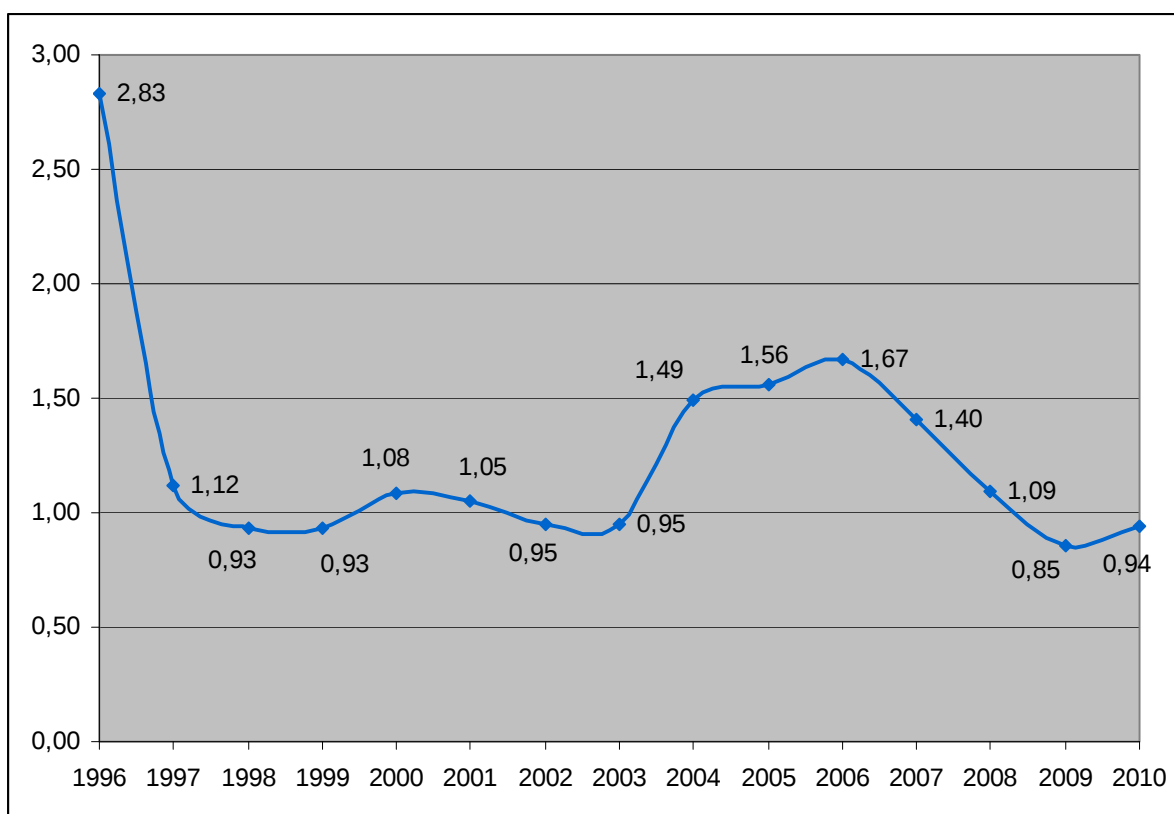
5 lentelė. Per SAFA patikrinimus nustatytų neatitikties faktų skaičiaus kitimo apžvalga

	Metai															Iš viso 1996– 2009 m.
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Iš viso patikrinimų (P)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	11 349	11 703	66 933
Iš viso patikrintų punktų (PP)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	437 519	2 231 208
Iš viso neatitikties faktų (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	11 019	79 942
Neatitikties faktų skaičiaus ir patikrinimų skaičiaus santykis (F/P)	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
Neatitikties faktų skaičiaus ir patikrintų punktų skaičiaus santykis (F/PP)	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

6 lentelė. Metinis SAFA patikrinimų skaičius nuo 1996 m.



7 lentelė. Vidutinis per vieną patikrinimą nustatytų neatitikties faktų skaičius (1996–2010 m.)



Kaip matyti iš 7 lentelės, vidutinis neatitikties faktų skaičiaus ir patikrinimų skaičiaus santykis 2010 m. padidėjo 13 %, nors prieš tai trejus metus iš eilės mažėjo. Atrodo, kad tokią didėjimo tendenciją tiesiogiai nulėmė 2008 m. priimti teisės aktai (Komisijos reglamentas 351/2008/EB dėl prioritetų teikimo patikrinimams perone ir Komisijos direktyva 2008/49/EB, kuria nustatoma išsamesnė procedūrinė tvarka), EASA paskelbtos labai išsamios gairės ir tų gairių taikymas programoje SAFA dalyvaujančiose valstybėse, taip pat tai, kad EASA pradėjo įgyvendinti SAFA standartizacijos programą. Visos šios priemonės padėjo geriau atlikti patikrinimus 42 programoje SAFA dalyvaujančiose valstybėse.

4.4. Per patikrinimus nustatyti neatitikties faktai pagal regionus

Iš toliau pateikiamų 8, 9 ir 10 lentelių matyti, kad nors vidutinis neatitikties faktų, nustatytų per vieną patikrinimą, skaičius 2010 m. padidėjo, per penkerių metų laikotarpį to skaičiaus mažėjimo tendencija pastebėta visuose geografiniuose regionuose.

Iš šių lentelių galima daryti tokias išvadas:

- per vieną ES, ECAC ir Okeanijos valstybių oro vežėjų orlaivių patikrinimą nustatyta mažiau neatitikties faktų, nei vidutinis neatitikties faktų skaičius;
- nors 2009 m. Afrikos oro vežėjų orlaiviuose nustatytų neatitikties faktų skaičiaus vidurkis sumažėjo labiausiai, 2010 m. pastebima priešinga tendencija: Afrikos oro vežėjų neatitikties faktų skaičiaus vidurkio padidėjimas buvo reikšmingiausias.

8 lentelė. Patikrinimų rezultatai pagal regionus

Regionas	Patikrintų valstybių skaičius	Patikrintų oro vežėjų skaičius	Patikrinimai (P)	Neatitikties faktų skaičius (F)				Neatitikties faktų santykis (F kat./P)			
				1 kat. (neesminiai)	2 kat. (reikšmingi)	3 kat. (esminiai)	Iš viso	1 kat. F/P	2 kat. F/P	3 kat. F/P	Iš viso F/P
ES ⁹	27	521	5 990	1 296	1 984	1 193	4 473	0,22	0,33	0,20	0,75
EUROPA (ECAC) ¹⁰	44	662	7 776	1 865	2 675	1 603	6 143	0,24	0,34	0,21	0,79
Rusija, Baltarusija ir Vidurinė Azija ¹¹	6	88	1 002	474	484	233	1 191	0,47	0,48	0,23	1,19
Šiaurės Amerika ¹² :	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
Lotynų Amerika ir Karibų jūros šalys ¹³	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Artimieji Rytai ir Šiaurės Afrika ¹⁴	17	101	1 422	543	824	497	1 864	0,38	0,58	0,35	1,31
Afrika ¹⁵	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44

⁹ ES – Airija, Austrija, Belgija, Bulgarija, Čekija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Kipras, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Vengrija, Vokietija.

¹⁰ Europa (ECAC) – Airija, Albanija, Armėnija, Austrija, Azerbaidžanas, Belgija, Bosnija ir Hercegovina, Bulgarija, buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija, Čekija, Danija, Estija, Graikija, Gruzija, Islandija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Juodkalnija, Kipras, Kroatija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Malta, Moldovos Respublika, Monakas, Nyderlandai, Norvegija, Portugalija, Prancūzija, Rumunija, San Marinas, Serbija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Šveicarija, Turkija, Ukraina, Vengrija, Vokietija.

¹¹ Rusija, Baltarusija ir Vidurinė Azija – Baltarusija, Kazachstanas, Kirgizija, Rusija, Tadžikistanas, Turkmėnistanas, Uzbekistanas.

¹² Šiaurės Amerika (NA, angl. *North America*) – Bermudų salos, Jungtinės Amerikos Valstijos, Kanada.

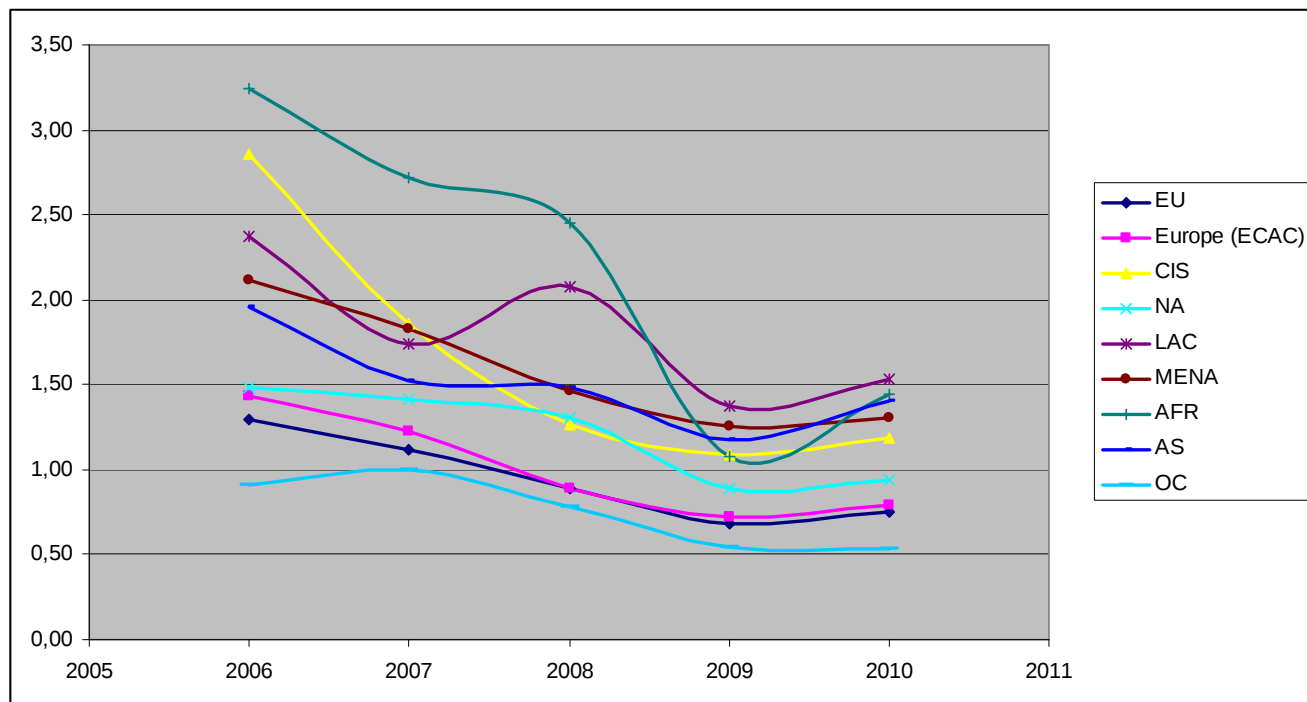
¹³ Lotynų Amerika ir Karibų jūros regionas (LAC, angl. *Latin America & the Caribbean*) – Angilija, Antigva ir Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamos, Barbadosas, Belizas, Bolivija, Brazilija, Čilė, Dominika, Dominikos Respublika, Ekvadoras, Gajana, Grenada, Gvatemala, Haitis, Hondūras, Jamaika, Kaimanų salos, Kolumbija, Kosta Rika, Kuba, Meksika, Nikaragva, Olandijos Antilai, Panama, Paragvajus, Peru, Puerto Rikas, Salvadoras, Sent Kitsas ir Nevis, Sent Lusija, Sent Vinsentas ir Grenadinai, Surinamas, Terksas ir Kaikosas, Trinidadas ir Tobagas, Urugvajus, Venesuela.

¹⁴ Artimieji Rytai ir Šiaurės Afrika (MENA, angl. *Middle East and North Africa*) – Alžyras, Bahreinas, Egiptas, Irakas, Iranas, Izraelis, Jemenas, Jordanija, Jungtiniai Arabų Emyratai, Kataras, Kuveitas, Libanas, Libija, Marokas, Omanas, Saudo Arabija, Sirija, Sudanas, Tunisas.

¹⁵ Afrika (AFR, angl. *Africa*) – Angola, Beninas, Bisau Gvinėja, Botsvana, Burkina Fosas, Burundis, Centrinės Afrikos Respublika, Čadas, Dramblio Kaulo Krantas, Džibutis, Eritėja, Etiopija, Gabonas, Gambija, Gana, Gvinėja, Kamerūnas, Kenija, Komorai, Kongas, Kongo Demokratinė Respublika, Lesotas, Liberija, Madagaskaras, Malavis, Malis, Mauricijus, Mauritanija, Mozambikas, Namibija, Nigerija, Nigeris, Pietų Afrika, Pusiaujo Gvinėja, Ruanda, San Tomė ir Prinsipė, Seišeliai, Senegalas, Siera Leonė, Somalis, Svazilandas, Tanzanija, Togas, Uganda, Zambija, Zimbabvė, Žaliasis Kyšulys.

Azija ¹⁶	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Okeanija ¹⁷	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Visų valstybių vidurkis								0,29	0,40	0,25	0,94

9 lentelė. Per patikrinimus nustatytų neatitikties faktų pagal regionus pokytis



Lyginant ES oro vežėjų SAFA patikrinimų rezultatus su ne ES oro vežėjų rezultatais galima pastebėti, kad neatitikties faktų skaičiaus ir patikrinimų skaičiaus santykio bendras vidurkis yra gerokai mažesnis (35 procentiniais punktais). 10 lentelėje šie rezultatai pristatomi išsamiau.

¹⁶ Azija (AS, angl. *Asia*) – Afganistanas, Bangladešas, Brunėjus, Butanas, Filipinai, Honkongas (Kinijos specialusis administracinis regionas), Indija, Indonezija, Japonija, Kambodža, Kinija, Šiaurės Korėja, Pietų Korėja, Laosas, Malaizija, Maldyvai, Mianmaras, Mongolija, Nepalas, Pakistanas, Rytų Timoras, Singapūras, Šri Lanka, Tailandas, Taivanas, Vietnamas.

¹⁷ Okeanija (OC, angl. *Oceania*) – Australija, Fidžis, Kiribatis, Maršalo Salos, Mikronezija, Naujoji Zelandija, Nauru, Palau, Papua Naujoji Gvinėja, Saliamono Salos, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

10 lentelė. ES, ECAC ir kitų pasaulio regionų palyginimas

Regionas	Patikrintų valstybių skaičius	Patikrintų oro vežėjų skaičius	Patikrini mai (P)	Neatitikties faktų skaičius (F)				Neatitikties faktų santykis (F kat./P)			
				1 kat. (neesminiai)	2 kat. (reikšmingi)	3 kat. (esminiai)	Iš viso	1 kat. F/P	2 kat. F/P	3 kat. F/P	Iš viso F/P
ES	27	521	5 990	1 296	1 984	1 193	4 473	0,22	0,33	0,2	0,75
Kita EUROPOS dalis (ne ES ECAC valstybės)	17	141	1 786	569	691	410	1 670	0,32	0,39	0,23	0,94

4.5. Pasiskirstymas pagal ICAO regionus

4.4 skirsnyje pateikiami 2010 metų SAFA patikrinimų rezultatai, suskirstyti pagal visuotinai žinomus geografinius regionus, o šiame skirsnyje pateikiami tie patys 2010 metų patikrinimų duomenys, tačiau suskirstyti pagal ICAO apibrėžtus regionus. Tas ICAO skirstymas yra kitoks, todėl ir rezultatai skiriasi. Tie skirtumai neturi poveikio šioje ataskaitoje daromoms išvadoms. Todėl iš 11 ir 12 lentelių galima daryti išvadas, kad:

- per oro vežėjų iš EUR¹⁸ ir ESAF¹⁹ grupės valstybių orlaivių patikrinimą nustatoma mažiau neatitikties faktų nei vidutinis neatitikties faktų skaičius;
- per vieną MID²⁰, SAM²¹, WACAF²², NACC²³, APAC²⁴ regionų valstybių oro vežėjų orlaivių patikrinimą nustatoma daugiau neatitikties faktų nei vidutinis neatitikties faktų skaičius.

¹⁸ EUR – Europos ir Šiaurės Atlanto ICAO regionas:

Airija, Albanija, Alžyras, Andora, Armėnija, Austrija, Azerbaidžanas, Baltarusija, Belgija, Bosnija ir Hercegovina, Bulgarija, buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija, Čekija, Danija, Estija, Graikija, Gruzija, Islandija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė (įskaitant Kaimanų salas ir Bermudų salas), Juodkalnija, Kazachstanas, Kirgizija, Kroatija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Malta, Marokas, Moldova, Monakas, Nyderlandai (įskyrus Olandijos Antilus), Norvegija, Portugalija, Prancūzija, Rumunija, Rusija, San Marinas, Serbija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Šveicarija, Tadžikistanas, Tunisas, Turkija, Turkmėnistanas, Ukraina, Uzbekistanas, Vengrija, Vokietija.

¹⁹ ESAF – Rytų ir Pietų Afrikos ICAO regionas:

Angola, Botsvana, Burundis, Džibutis, Eritrėja, Etiopija, Kenija, Komorai, Lesotas, Madagaskaras, Malavis, Mauricijus, Mozambikas, Namibija, Pietų Afrika, Ruanda, Seišeliai, Somalis, Svazilandas, Tanzanija, Uganda, Zambija, Zimbabvė.

²⁰ MID – Artimųjų Rytų ICAO regionas:

Afganistanas, Bahreinas, Egiptas, Irakas, Iranas, Izraelis, Jemenas, Jordanija, Jungtiniai Arabų Emyratai, Kataras, Kipras, Kuveitas, Libanas, Libija, Omanas, Pakistanas, Saudo Arabija, Sirija, Sudanas.

²¹ SAM – Pietų Amerikos ICAO regionas:

Argentina, Bolivija, Brazilija, Čilė, Ekvadoras, Gajana, Kolumbija, Panama, Paragvajus, Peru, Surinamas, Urugvajus, Venesuela.

²² WACAF – Vakarų ir Centrinės Afrikos ICAO regionas:

Beninas, Bisau Gvinėja, Burkina Faso, Centrinės Afrikos Respublika, Čadas, Dramblio Kaulo Krantas, Gabonas, Gambija, Gana, Gvinėja, Kamerūnas, Kongas, Kongo Demokratinė Respublika, Liberija, Malis, Mauritanija, Nigerija, Nigeris, Pusiaujo Gvinėja, San Tomė ir Prinsipė, Senegalas, Siera Leonė, Togas, Žaliasis Kyšulys.

²³ NACC – Šiaurės Amerikos, Centrinės Amerikos ir Karibų jūros ICAO regionas:

- Iš neatitikties faktų skaičiaus ir patikrinimų skaičiaus santykio matyti, kad neatitikties faktų padaugėjo beveik visuose regionuose. Vienintelė išimtis yra SAM regionas, tačiau jame minėtas rodiklis vis dėlto viršija vidurkį. WACAF regione neatitikties faktų skaičiaus ir patikrinimų skaičiaus santykio vidurkis išlieka didžiausias, ir gerokai skiriasi nuo kitų regionų.

11 lentelė. Per patikrinimus nustatyti neatitikties faktai pagal regionus (ICAO regionus)

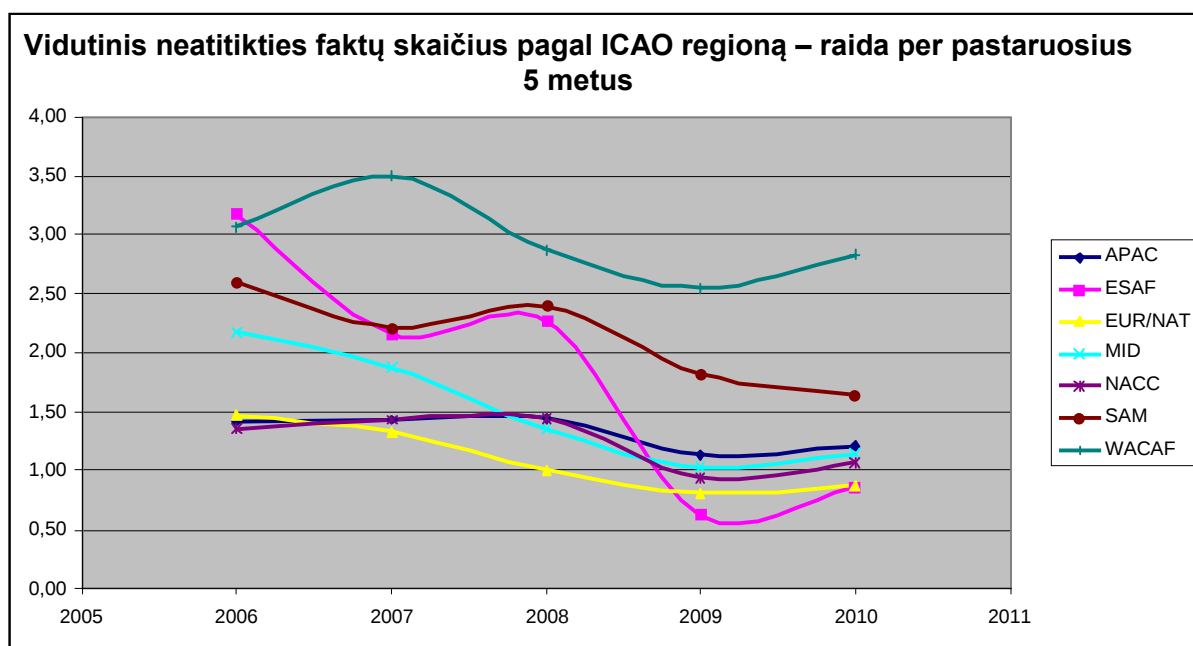
Regionas	Patikrintų valstybių skaičius	Patikrintų oro vežėjų skaičius	Patikrinimai (P)	Neatitikties faktų skaičius (F)				Neatitikties faktų santykis (F kat./P)			
				1 kat. (neesminiai)	2 kat. (reikšmingi)	3 kat. (esminiai)	Iš viso	1 kat. F/P	2 kat. F/P	3 kat. F/P	Iš viso F/P
APAC	18	51	364	154	178	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	9 218	2 568	3 491	2 018	8077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1 103	342	567	354	1 263	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
Visos valstybės	130	1 076	1 1703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,29	0,40	0,25	0,94

Antigva ir Barbuda, Bahamos, Barbadosas, Belizas, Dominikos Respublika, Grenada, Gvatemala, Haitis, Hondūras, Jamaika, Jungtinės Amerikos Valstijos, Kanada, Kosta Rika, Kuba, Meksika, Nikaragva, Salvadoras, Sent Kitsas ir Nevis, Sent Lusija, Sent Vinsentas ir Grenadinai, Trinidadas ir Tobagas.

²⁴ APAC – Azijos ir Ramiojo vandenyno ICAO regionas:

Australija, Bangladešas, Brunėjus, Butanas, Fidžis, Filipinai, Indija, Indonezija, Japonija, Kambodža, Kinija (įskaitant Honkongą ir Makao), Kiribatis, Šiaurės Korėja, Pietų Korėja, Kuko Salos, Laosas, Malaizija, Maldivai, Maršalo Salos, Mianmaras, Mikronezija, Mongolija, Naujoji Zelandija, Nauru, Nepalas, Palau, Papua Naujoji Gvinėja, Saliamono Salos, Samoa, Singapūras, Šri Lanka, Tailandas, Tonga, Vanuatu, Vietnamas.

12 lentelė. Vidutinis neatitikties faktų skaičius pagal ICAO regioną – raida per pastaruosius 5 metus



4.6. Su kontrolinio sąrašo punktais susiję neatitikties faktai

Pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento²⁵ F priedėlyje pateikti kiekvieno atskiro patikrinimo punkto (APP) neatitikties faktai. Tame priedėlyje nurodytas tam tikro punkto patikrinimų skaičius, neatitikties faktų skaičius, taip pat neatitikties faktų skaičiaus ir atskirų patikrinimo punktų skaičiaus santykis (F/APP).

Dauguma neatitikties faktų susiję su bendra orlaivio būkle (C01), pranešimu apie trūkumus ir jų šalinimu (A23), orlaivio įgulos licencijomis (A20) ir bendrąja pilotų kabinos būkle (A01).

4.7. Trys pagal kontrolinio sąrašo punktus dažniausiai nustatomi reikšmingi ir esminiai neatitikties faktai

Patikrinimo kontrolinį sąrašą sudaro keturios pagrindinės dalys. A dalyje išvardyti orlaivio įgulos kabinoje tikrintini dalykai. Kontrolinio sąrašo B dalis susijusi su (keleivių) salone tikrintiniais dalykais (daugiausia saugos įranga). C dalis susijusi su bendrąja technine orlaivio būkle, kuri patikrinama apeinant orlaivį. Kontrolinio sąrašo D dalis susijusi su orlaivio krovinių skyriumi ir gabenamu kroviniu.

Visus A, B, C ir D dalyse nenumatytus bendruosius neatitikties faktus galima įrašyti kontrolinio sąrašo E (bendroje) dalyje.

Šalinant trūkumus daugiausia dėmesio turi būti skiriama 2 kategorijos (reikšmingiems) ir 3 kategorijos (esminiams) neatitikties faktams, nustatytiems atliekant SAFA patikrinimą. Kiekvienos kontrolinio sąrašo dalies trys pagrindiniai su patikrinimų skaičiumi susiję 2 ir 3

²⁵ SWD(2012) 38.

kategorijos neatitikties faktai pateikti pridedamo Komisijos tarnybų darbinio dokumento²⁶ D ir E priedėlių lentelėse.

5. VEIKSMAI, KURIŲ IMTASI PO PATIKRINIMŲ PERONE

Atsižvelgdamos į neatitikties faktų kategoriją, skaičių ir pobūdį, nacionalinės kompetentingos institucijos gali imtis kelių veiksmų.

Jei iš nustatytų neatitikties faktų matyti, kad orlaivio ir jame esančių žmonių saugos lygis sumažėjo, bus reikalaujama imtis taisomųjų veiksmų. Paprastai orlaivio kapitonui nurodoma pašalinti didelius trūkumus, apie kuriuos jam pranešta. Retais atvejais, turėdami pagrindą manyti, kad orlaivio kapitonas neketina imtis būtinų priemonių trūkumams, apie kuriuos jam pranešta, pašalinti, inspektoriai oficialiai uždraudžia orlaiviui išskristi.

Kita veiksmų rūšis – taisomieji veiksmai prieš išduodant leidimą skristi. Prieš suteikiant leidimą toliau vykdyti skrydžius orlaiviu, reikalaujama imtis taisomųjų veiksmų, kad būtų pašalinti visi nustatyti trūkumai. Kitais atvejais orlaivis gali išskristi taikant orlaivio naudojimo apribojimus. Toks apribojimas, pavyzdžiui, galėtų būti taikomas nustačius trūkumą, susijusį su keleivių krėslais.

Laikantis įprastos tvarkos orlaivio kapitonas supažindinamas su neatitikties faktais, nustatytais tikrinant orlaivį. Be to, apie 2 ir 3 kategorijų neatitikties faktus pranešama atsakingai aviacijos administracijai ir pagrindinei oro vežėjo bazei, ir reikalaujama imtis atitinkamų veiksmų, kad trūkumai nesikartotų.

Siekiant geriausiai įgyvendinti ES programos SAFA tikslus, būtina glaudžiai bendradarbiauti su visų valstybių, kurių oro vežėjams ir orlaiviams taikyti SAFA patikrinimai, civilinės aviacijos administracijomis. Todėl nacionalinių civilinės aviacijos administracijų prašoma užtikrinti, kad taisomieji veiksmai, kurių bus imtasi per SAFA patikrinimus nustatytiems trūkumams pašalinti, būtų atliekami tinkamai.

Tam tikrais atvejais, kai nustatyti orlaivio neatitikties faktai laikomi svarbiais, pavienės SAFA dalyvaujančios valstybės gali nuspręsti panaikinti tam orlaiviui išduotą leidimą atskristi. Tai reiškia, kad konkrečiam orlaiviui draudžiama tūpti tos valstybės oro uostuose ir skristi jos oro erdvėje. Toks draudimas gali būti atšauktas, jei orlaivio naudotojas įrodo, kad trūkumai tinkamai pašalinti. Todėl tokios pasekmės leidimui atskristi gali būti (ir paprastai yra) laikinos.

Šio draudimo ir paskesnio jo atšaukimo atveju Europos Sąjungai priklausančios SAFA dalyvaujančios valstybės veikia vadovaudamosi Reglamento (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo nuostatomis.

²⁶ SWD(2012) 38.

	Patikrinimų skaičius	11 703
	Neatitikties faktų skaičius	11 019
VEIKSMAI, KURIŲ IMTASI	Administracijos ir oro vežėjo informavimas	4 108
	Orlaivio naudojimo apribojimas	120
	Taisomieji veiksmai prieš suteikiant leidimą skristi	1 922
	Draudimas orlaiviui išskristi	12
	Nedelsiant uždrausta vykdyti veiklą	0*

*be Europos Bendrijos pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005 nustatytų draudimų ir veiklos apribojimų

Kaip numatyta Komisijos direktyvoje (EB) 2008/49, SAFA dalyvaujančios valstybės kas mėnesį siunčia EASA ataskaitas apie veiksmus, kurių imtasi po patikrinimų. Iš tokios informacijos matyti oro vežėjų gebėjimas ir noras pašalinti per SAFA patikrinimus aptiktus trūkumus.

6. IŠVADOS

2010 m. atlikta daugiausiai patikrinimų ir patikrinta daugiau oro vežėjų ir punktų, palyginti su ankstesniais metais. Panašu, kad tokių patikrinimų pagausėjimą tiesiogiai lėmė 2008 m. priimti teisės aktai. Be to, iš šioje ataskaitoje pateikiamų duomenų aiškiai matyti, kokia plati ES programos SAFA aprėptis ir tai, kad ji nediskriminuojamai taikoma ir ES, ir ne ES oro vežėjams. Dėl tokių patobulinimų programa padeda veiksmingiau nustatyti galimas saugos blogėjimo tendencijas visame pasaulyje; ji realiuoju laiku padeda užtikrinti, kad tikrinamas orlaivis bus naudojamas saugiai.

2010 m. taip pat imtasi veiksmų patobulinti ES programos SAFA taikymą. Visų pirma, buvo didinamas patikrinimų veiksmingumas (nustatyta minimali patikrinimų, kuriuos savanoriškai atlieka programoje SAFA dalyvaujančios valstybės, kvota) ir baigta rengti standartizacijos programa.

2010 m. rengdama oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (kaip numatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 2111/2005), Komisija ir toliau naudojo EASA atliekamas reguliarios ataskaitų analizės rezultatais, iš kurių galima spręsti apie didelių oro vežėjo veiklos trūkumus arba tai, kad oro vežėjui sistemingai nepavyksta pašalinti trūkumų, aptiktų per programos SAFA patikrinimus perone.