



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 7. 3. 2012
COM(2012) 91 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

PROGRAM EURÓPSKEJ ÚNIE SAFA

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2012) 38 final}

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

PROGRAM EURÓPSKEJ ÚNIE SAFA

(Text s významom pre EHP)

1. PROGRAM EÚ SAFA

1.1. Bezpečnosť letectva ako kľúčová priorita Európskej únie a jej členských štátov

Bezpečnosť letectva predstavuje pre Európsku úniu (EÚ) a jej členské štáty prioritu. Pokiaľ ide o tento cieľ, kľúčovým nástrojom EÚ je jej program hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA). V rámci tohto programu sa od zúčastnených štátov vyžaduje, aby lietadlá tretích krajín podrobili inšpekciám na odbavovacej ploche s cieľom overiť súlad lietadla, posádky a letovej prevádzky s medzinárodnými bezpečnostnými požiadavkami. Už od svojho vzniku v roku 1996 pod záštitou Európskej konferencie civilného letectva (ECAC) sa program SAFA v rastúcej miere prejavuje ako predvoj zvyšovania európskej, ako aj medzinárodnej leteckej bezpečnosti.

V rámci celkovej stratégie na stanovenie a zachovanie vysokej jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Európe prijalo Spoločenstvo 21. apríla 2004 smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/36/ES o bezpečnosti lietadiel tretích štátov používajúcich letiská Spoločenstva¹ (takzvanú „smernicu SAFA“). Touto smernicou sa členským štátom EÚ uložil právny záväzok podrobiť lietadlá tretích krajín, ktoré pristávajú na ich letiskách, inšpekciám na odbavovacej ploche, pričom „lietadlá tretích krajín“ sa vymedzujú ako lietadlá, ktoré sa nevyužívajú ani neprevádzkujú pod riadením príslušného orgánu členského štátu EÚ, i keď v smernici sa členským štátom EÚ žiadnym spôsobom nezakazuje vykonávať inšpekcie lietadiel z iných členských štátov EÚ. Členské štáty EÚ dostali časový rámec v trvaní dvoch rokov na vykonanie tejto smernice prostredníctvom prijatia vnútroštátnych právnych predpisov².

Po rozhodnutí generálnych riaditeľov členských štátov ECAC sa program SAFA previedol pod právomoc Spoločenstva, takže od 1. januára 2007 zodpovednosť za riadenie a ďalší vývoj programu EÚ SAFA v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 768/2006 nesie Európska komisia a pomáha jej Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA)³.

Pokračujúca účasť pätnástich nečlenských štátov EÚ v ECAC, a teda celoeurópsky rozmer tohto programu, sa zabezpečil podpísaním pracovnej dohody medzi každým z týchto štátov a EASA. S 27 členskými štátmi EÚ program EÚ SAFA teda zahŕňa celkove 42 zúčastnených štátov (*pozri dodatok A k sprievodnému pracovnému dokumentu útvarov Komisie*)⁴.

¹ Ú. v. EÚ L 143, 30.04.2004, s. 76.

² Pozri najmä správu Komisie o bezpečnosti lietadiel tretích štátov používajúcich letiská Spoločenstva z 24.9.2008. K (2008) 5265 v konečnom znení.

³ Ú. v. EÚ L 134, 20.5.2006, s. 16.

⁴ Pracovný dokument útvarov Komisie (2012) 38.

1.2. Načo slúži táto správa?

Dôvera verejnosti v bezpečnosť leteckej dopravy závisí od prístupu k primeraným informáciám o vykonávaní medzinárodných bezpečnostných noriem. V tejto súvislosti sa v článku 6 ods. 2 smernice 2004/36/ES vyžaduje, aby Komisia každý rok uverejnila súhrnnú informačnú správu dostupnú pre verejnosť a zúčastnené strany z odvetvia.

Toto je piata výročná správa a vzťahuje sa na obdobie od 1. januára do 31. decembra 2010.

1.3. Fungovanie programu EÚ SAFA

V každom štáte, ktorý sa zúčastňuje na programe SAFA, sa môže lietadlo (tretej krajiny pre štáty EÚ alebo zahraničné pre nečlenské štáty EÚ v ECAC) podrobiť inšpekcii na odbavovacej ploche, ktorá sa týka najmä dokladov a príručiek k lietadlu, licencií letovej posádky, viditeľného stavu lietadla a existencie a stavu povinného bezpečnostného vybavenia kabíny. Odporúčania pre tieto kontroly sú obsahom noriem Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO): príloh 1 (Udeľovanie licencií personálu), 6 (Prevádzka lietadla) a 8 (Letová spôsobilosť lietadla).

Tieto kontroly sa vykonávajú v súlade s postupom, ktorý je spoločný pre všetky zúčastnené štáty. Ich výsledky sa potom zaznamenávajú do správ, ktoré majú tiež spoločnú formu. V prípade závažných nedostatkov sa kontaktuje prevádzkovateľ a príslušný letecký úrad (v štáte prevádzkovateľa alebo registrácie) s cieľom dohodnúť nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať nielen z hľadiska kontrolovaného lietadla, ale aj vzhľadom na iné lietadlá, ktorých by sa problém mohol týkať, pokiaľ ide o nedostatok všeobecného charakteru. Všetky údaje zo správ, ako aj doplnujúce informácie sa zdieľajú a centralizujú v počítačovej databáze, ktorú vytvára a spravuje EASA.

Fungovanie programu EÚ SAFA možno zhrnúť takto:

- jeho nasadenie vo všetkých 42 účastníckych štátoch SAFA;
- široká dostupnosť výsledkov inšpekcii na odbavovacej ploche v rámci programu SAFA prostredníctvom centralizovanej databázy,
- prístup zdola nahor: program vychádza z inšpekcii lietadiel na odbavovacej ploche,
- jeho zameranie v prvom rade na lietadlá tretích štátov, ktoré prilietajú do EÚ a do účastníckych štátov SAFA (i keď kontroly SAFA sa môžu aj naďalej vykonávať na lietadlách z členských štátov EÚ),
- jeho základným cieľom je kontrola dodržiavania medzinárodných bezpečnostných predpisov (normy ICAO).

1.4. Hlavný príspevok programu EÚ SAFA k bezpečnosti letectva

Na základe inšpekcii v rámci programu SAFA zo skúseností vyplýva, že tieto inšpekcie poskytujú všeobecné údaje o bezpečnosti zahraničných prevádzkovateľov. Tieto údaje sú však obmedzené v tom zmysle, že sa nezíska úplný obraz o bezpečnosti toho-ktorého lietadla alebo prevádzkovateľa. Je to preto, že určité hľadiská sa pri inšpekcii dajú ťažko posúdiť (napr. optimalizácia činnosti posádky, úplný stav letovej spôsobilosti atď.), a to v dôsledku

obmedzeného času, ktorý je k dispozícii na vykonanie inšpekcie, a následne aj obmedzeného rozsahu podrobnosti, ktorá je pri vykonávaní takejto inšpekcie možná. Hodnota uvedených údajov sa ďalej zvýši aj zvýšením úrovne harmonizácie v zúčastnených štátoch pri výkone inšpekcií v rámci programu SAFA.

Úplné hodnotenie konkrétneho lietadla alebo prevádzkovateľa možno získať len trvalým dohľadom zodpovedného vnútroštátneho úradu civilného letectva (v štáte prevádzkovateľa alebo v štáte registrácie). Informácie získané prostredníctvom programu EÚ SAFA sú užitočné týmto spôsobom:

- predovšetkým ako preventívny nástroj, ktorý pomáha zisťovať potenciálne nepriaznivé bezpečnostné trendy, pričom početnosť a/alebo opakovanie zistení týkajúcich sa konkrétneho prevádzkovateľa sú veľmi dobrým ukazovateľom potenciálnych štrukturálnych nedostatkov vzhľadom na riadenie kontroly kvality tohto prevádzkovateľa, ako aj na úroveň bezpečnostného dohľadu, ktorý vykonávajú zodpovedné úrady vnútroštátneho civilného letectva v tom štáte, od ktorého má prevádzkovateľ povolenie;
- významnejšie je to, že inšpekcie v rámci programu SAFA môžu prispievať v reálnom čase k bezpečnej prevádzke konkrétneho lietadla, ktoré práve prešlo inšpekciou, a to tým, že kontrolné orgány dostanú upozornenie, aby zabezpečili bezodkladné vykonanie nápravných opatrení pred ďalším pokračovaním v prevádzke.

Okrem toho od nadobudnutia účinnosti nariadenia (ES) č. 2111/2005⁵ o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, inšpekcie v rámci programu SAFA nadobudli ešte väčší význam ako jedno z kritérií, ktoré Komisia posudzuje pri rozhodovaní o zahrnutí prepravcov do bezpečnostného zoznamu Spoločenstva.

1.5. Pokrok, ktorý sa v rámci programu dosiahol počas roka 2010

Útvary Komisie spolu s EASA priebežne monitorujú fungovanie terajšieho programu SAFA s cieľom identifikovať akýkoľvek priestor na ďalšie zlepšenie najmä (i) vzhľadom na spôsob vykonávania kontrol, (ii) vzhľadom na spôsob následného zhromažďovania a analýzy údajov získaných počas kontrol a nakoniec (iii) s cieľom zahrnúť tretie krajiny do systému SAFA a napomôcť tak zlepšovanie bezpečnosti civilného letectva v Európe.

Konkrétnou novinkou počas roku 2010 bola dohoda o zavedení (od roku 2011) niekoľkých kontrolných bodov na základe dobrovoľnosti v každom štáte SAFA. Tieto vnútroštátne kontrolné body sa vypočítavajú s prihliadnutím na rôznorodosť a objem zahraničnej dopravy. Kontroly sa ohodnocujú rozdielne aj na základe dodržiavania rôznych kritérií, ktoré sú v priamej súvislosti so zvyšovaním bezpečnosti (uprednostňované kontroly, vzdialenosť od centrály, čas kontroly).

Niekoľko iniciatív, ktoré sa začali vykonávať v roku 2007, pokračovalo aj v roku 2010. Ide o prípravu databázy EASA s preskúmaním kvality správ predložených členskými štátmi. Táto analýza vykonávaná každé štyri mesiace má za cieľ čo možno najskôr identifikovať

⁵ Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

potenciálne nepriaznivé bezpečnostné otázky a trendy, aby ich bolo možné včas riešiť skôr, ako sa stanú hrozbou pre bezpečnosť medzinárodného letectva. Komisia sa aj počas roku 2010 opierala o tieto správy pri príprave rozhodnutí o zaradení leteckých dopravcov do európskeho zoznamu podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005.

Okrem toho EASA počas roku 2010 na žiadosť Komisie pokračovala v rokovaní s rôznymi leteckými úradmi v krajinách na celom svete s cieľom rozšíriť pôsobnosť systému EÚ SAFA.

Vzhľadom na kolektívnu povahu programu EÚ SAFA je preto nesmierne dôležité, aby sa všetky kontroly SAFA vo všetkých členských krajinách SAFA uskutočňovali štandardizovaným spôsobom. V roku 2010 EASA realizovala svoj program štandardizácie v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 736/2006. Konkrétne sa vykonalo 24 kontrol, a to v týchto štátoch: Albánsko, Belgicko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko, Cyprus, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Grécko, Írsko, Maďarsko, Nórsko, Poľsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo, Srbsko, Španielsko, Turecko a Ukrajina.

Nakoniec v rámci úlohy na základe smernice Komisie 2008/49/ES⁶ EASA pokračovala v revízii druhého súboru podrobného inštruktážneho materiálu o postupoch vykonávania inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré boli uverejnené v roku 2009.

1.6. Zavedenie prístupu založeného na riziku. Stanovenie priorít inšpekcií

V nariadení Komisie (ES) č. 351/2008⁷ sa zavádza koncepcia stanovenia priorít inšpekcií SAFA z celoeurópskeho hľadiska. Zúčastnené štáty musia stanoviť priority pri vykonávaní časti ich inšpekcií na odbavovacej ploche pri určitých prevádzkovateľoch. Zoznam priorít kompletizuje Komisia na základe informácií EASA po analýze databázy SAFA alebo na základe stretnutí výboru pre leteckú bezpečnosť alebo napokon na základe informácií od členských štátov.

Prevádzkovatelia uvedení v prílohe B k zoznamu Spoločenstva obsahujúcemu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy [vytvorenému podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005], ako aj ďalší prevádzkovatelia, ktorí získali povolenie v tom istom štáte ako prevádzkovateľ, ktorý je v súčasnosti uvedený na danom zozname Spoločenstva, sú okrem toho takisto predmetom prioritných inšpekcií.

Tento zoznam priorít sa neustále aktualizuje a databáza SAFA, za ktorú je zodpovedná EASA, poskytuje všetkým zúčastneným štátom celoeurópsky pohľad na celý postup stanovenia priorít. V rámci Európskej organizácie pre bezpečnosť leteckej prevádzky (EUROCONTROL) sa táto koncepcia stanovenia priorít ďalej podporuje prostredníctvom jej nástroja európskeho systému manažmentu letovej prevádzky, ktorý poskytuje zúčastneným štátom informácie o situácii týkajúcej sa plánovania letov prevádzkovateľov, ktorí sú predmetom prioritných inšpekcií, a to v reálnom čase.

Počas roku 2010 sa z celkového počtu 11 703 inšpekcií v rámci programu SAFA 2 215 (18,9 %) vykonalo u prevádzkovateľov uvedených v zozname priorít.

⁶ Ú. v. EÚ L 109, 19.4.2008, s. 17.

⁷ Ú. v. EÚ L 109, 19.4.2008, s. 7.

2. CENTRALIZOVANÁ DATABÁZA PROGRAMU SAFA

EASA spravuje centralizovanú databázu programu SAFA od decembra 2006, keď sa táto úloha previedla z Ústredných spojených leteckých úradov (CJAA) v Holandsku na EASA v nemeckom Kolíne nad Rýnom.

Údaje, ktoré sa nachádzajú v databáze, sa považujú za dôverné. Prístup k databáze majú všetky vnútroštátne letecké úrady zúčastnených štátov cez (zabezpečené) internetové pripojenie.

V roku 2010 bola implementovaná nová funkcionálna umožňujúca letovým úradom v tretích krajinách pristupovať on-line do databázy EASA-Safa s obmedzením na správy o prevádzkovateľoch s povolením v príslušnej krajine. Na konci roku 2010 túto funkcionálnu používalo 10 leteckých úradov tretích krajín. Okrem toho prístup obmedzený na čítanie údajov má k dispozícii aj Európska komisia a ICAO.

3. OBLASTI INŠPEKCIE

Podľa „smernice SAFA“ majú členské štáty vykonávať inšpekcie lietadiel podozrivých z neplnenia medzinárodných bezpečnostných noriem (na základe napr. pravidelnej analýzy databázy agentúrou EASA). Okrem toho sa inšpekcie na odbavovacej ploche v rámci programu SAFA môžu vykonať v režime kontroly na mieste. Môže sa rozhodnúť o zameraní kontroly podľa určitých kritérií, ktoré sú uvedené ďalej. Takéto rozhodnutie sa opiera o odporúčania vydávané Európskou komisiou alebo o vnútroštátne politiky a priority.

Existuje päť oblastí, na ktoré sa inšpekcie zameriavajú:

- (1) špecifický štát prevádzkovateľa (kontrola prevádzkovateľov z určitého štátu);
- (2) špecifický typ lietadiel;
- (3) špecifická povaha operácií (plánované, neplánované, nákladná doprava atď.);
- (4) špecifický prevádzkovateľ z tretieho štátu;
- (5) špecifické lietadlo identifikované na základe jeho individuálneho registračného označenia.

V dodatkoch B, C a D k sprievodnému pracovnému dokumentu útvarov Komisie⁸ sa nachádzajú zoznamy štátov prevádzkovateľov, typov lietadiel a prevádzkovateľov, ktoré/ktorí boli predmetom kontroly v roku 2010.

Plynulosť prevádzky programu možno ilustrovať aj pomocou tabuľky 1, v ktorej sa zhŕňajú informácie z dodatkov a poskytuje sa prehľad činností počas roku 2010.

⁸ Pracovný dokument útvarov Komisie (2012) 38.

Tabuľka 1: Činnosti v rámci programu počas roka 2010

Počet vykonaných inšpekcií	11 703
Počet lietadiel podrobených inšpekcií	6 200 registrácií lietadiel
Počet prevádzkovateľov podrobených inšpekcií	viac ako 1 076
Štáty prevádzkovateľov podrobené inšpekcií	130 štátov a území
Typy lietadiel podrobené inšpekcií	219 rôznych typov a variantov lietadiel

V smernici SAFA sa poskytuje mandát na vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade lietadiel z tretích krajín, no zároveň priznáva právo členským štátom vykonať inšpekciu lietadiel prevádzkovaných prevádzkovateľmi s povolením v inom členskom štáte. V roku 2011 bolo niečo vyše polovice z celkového počtu inšpekcií SAFA vykonaných u prevádzkovateľov z EÚ. Treba však poznamenať, že počet pristávajúcich lietadiel prevádzkovateľov EÚ (v iných európskych štátoch) je približne štvornásobne vyšší v porovnaní s počtom pristátí prevádzkovateľov z tretích štátov v európskych štátoch.

Tabuľka 2: Inšpekcie prevádzkovateľov z členských a nečlenských štátov EÚ

	Inšpekcie prevádzkovateľov z EÚ	Inšpekcie prevádzkovateľov z nečlenských štátov EÚ
2010	5 990	5 713
Percentuálne vyjadrenie	51,2 %	48,8 %

Z 11 703 inšpekcií vykonali členské štáty EÚ 9 798 (83,4 %) (pozri pripojený dodatok A). 48,8 % (5 713) inšpekcií tvorili inšpekcie prevádzkovateľov, ktorí získali povolenie v tretích krajinách, pričom zostávajúcich 51,2 % (5 990) inšpekcií tvorili inšpekcie prevádzkovateľov z EÚ. Tieto číselné údaje zdôrazňujú najmä široký záber programu EÚ SAFA a jeho nediskriminačné uplatňovanie na prevádzkovateľov z členských a nečlenských štátov EÚ.

4. HLAVNÉ VÝSLEDKY INŠPEKCIÍ V RÁMCI PROGRAMU SAFA

4.1. Všeobecné zistenia z inšpekcií

Inšpektor SAFA používa pri každej inšpekcii SAFA kontrolný zoznam obsahujúci spolu 54 rôznych kontrolovaných položiek, na základe ktorého skontroluje, či lietadlo spĺňa medzinárodné pravidlá (normy ICAO). Z týchto inšpekcií môže vyplynúť niekoľko zistení (zvyčajne sa nazývajú „odchýlky od noriem ICAO“). V tabuľke 3 sa poskytuje prehľad celkového počtu zistení (F) v porovnaní s celkovým počtom inšpekcií (I) a kontrolovaných položiek (II). Vo väčšine prípadov sa však počas inšpekcie nekontrolujú všetky položky, lebo čas medzi príchodom a odletom lietadla nestačí na vykonanie kompletnej inšpekcie. Vzťah medzi celkovým počtom zistení a celkovým počtom kontrolovaných položiek môže preto poskytnúť lepší obraz ako koeficient, ktorý vychádza iba z počtu inšpekcií.

Tabuľka 3: Prehľad zistení SAFA a kontrolovaných položiek SAFA

	Obdobie
	od 1. januára 2010 do 31. decembra 2010
Celkový počet inšpekcií (I)	11 703
Celkový počet kontrolovaných položiek (II)	437 519
Celkový počet zistení (F)	11 019
Priemerný počet kontrolovaných položiek počas inšpekcie	37,39
Zistenia/Inšpekcie (F/I)	0,942
Zistenia/Kontrolované položky (F/II)	0,0252

4.2. Zistenia z inšpekcií a ich kategórie

Do úvahy je potrebné zobrať nielen celkový počet zistení z inšpekcií, ale aj ich „závažnosť“. S týmto cieľom sa vymedzili tri kategórie zistení. Zistenie „kategórie 1“ sa označuje ako menej dôležité zistenie, do „kategórie 2“ patria dôležité zistenia a do „kategórie 3“ patria veľmi závažné zistenia. Pojmy „menej dôležité“, „dôležité“ a „veľmi závažné“ vyjadrujú úroveň odchýlky od normy ICAO. Hlavným cieľom kategorizácie zistení je hodnotenie súladu s normou a závažnosti nesúladu s touto normou.

Zhrnutie inšpekcií a kategórií zistení sa nachádza v tejto tabuľke:

Tabuľka 4: Zistenia SAFA podľa kategórií

Rok	Počet inšpekcií (I)	Počet zistení (F)				Koefficient zistení (F kat./I)			
		Kat. 1 (menej dôležité)	Kat. 2 (dôležité)	Kat. 3 (veľmi závažné)	Spolu	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F spolu/I
2010	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 %				

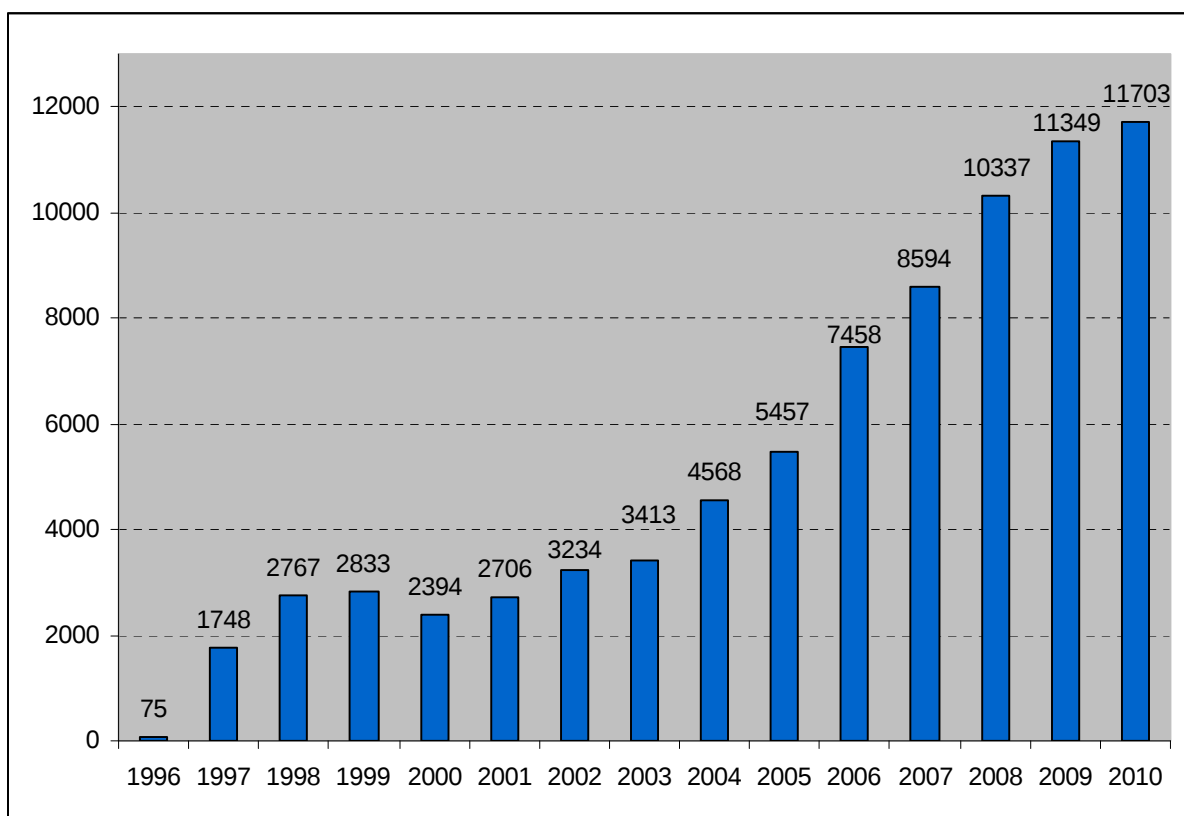
4.3. Historický prehľad

Za zmienku stojí historický prehľad vývoja týchto údajov od roku 1996.

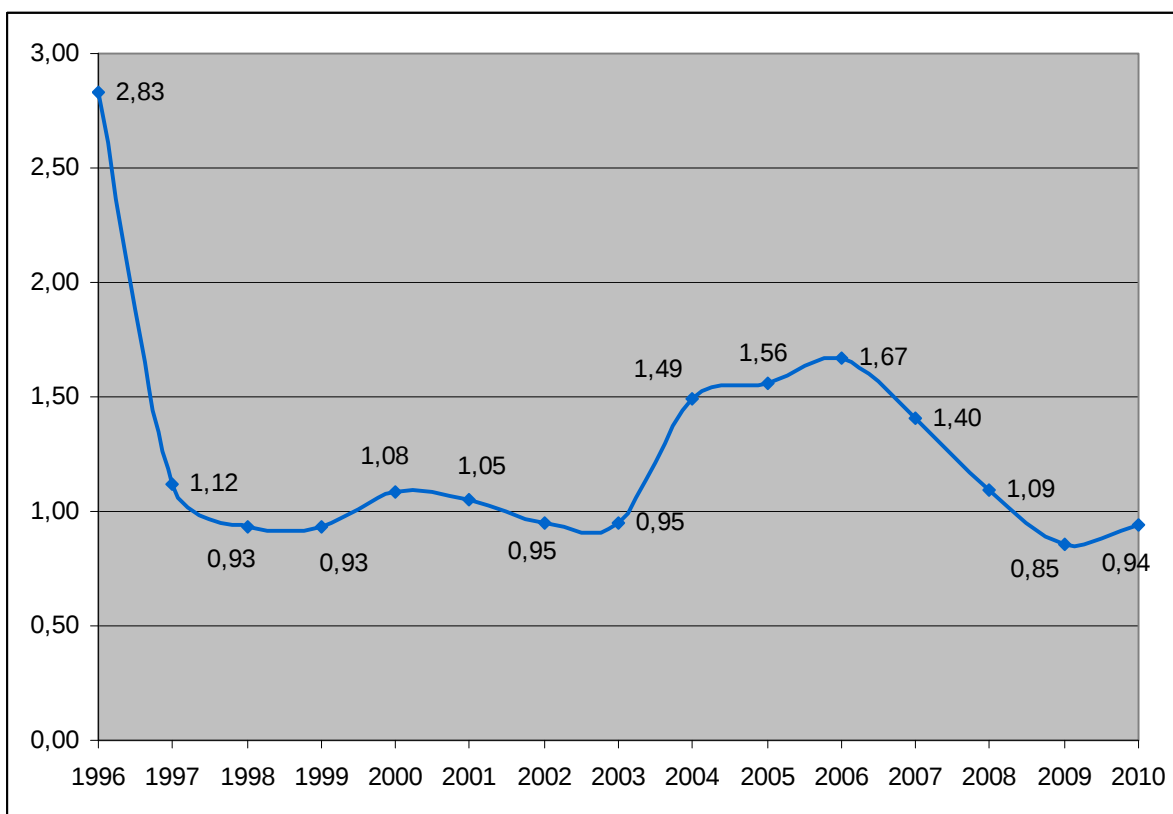
Tabuľka 5: Prehľad vývoja zistení SAFA

	Rok															Spolu 1996- 2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Celkový počet inšpekcí (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	11 703	66 933
Celkový počet kontrolovaných položiek (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	437 519	2 231 208
Celkový počet zistení (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
Zistenia/Inšpekcie (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	0,942	1,194
Zistenia/Kontrolované položky (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	0,025	0,036

Tabuľka 6: Každoročný počet inšpekcií SAFA od roku 1996



Tabuľka 7: Priemerný počet zistení na inšpekciu (1996 – 2010)



Ako vyplýva z tabuľky 7, priemerná hodnota pomeru zistení na inšpekciu sa v roku 2010 zvýšila o 13 %, a to po klesaní počas troch za sebou idúcich rokov. Zdá sa, že tento nárast je priamym dôsledkom legislatívnych nástrojov prijatých v roku 2008 (t. j. nariadenie Komisie 2008/351/ES o stanovovaní priorít inšpekcií na odbavovacej ploche a smernica Komisie 2008/49/ES, ktorou sa zaviedli podrobnejšie prvky výkonu inšpekcií), uverejnenia veľmi komplexného inštruktážneho materiálu EASA a jeho uplatňovania zúčastnenými štátmi, ako aj spustenia programu štandardizácie SAFA pod záštitou EASA. Všetky tieto opatrenia prispeli k vykonávaniu lepších inšpekcií v 42 členských štátoch SAFA.

4.4. Zistenia z inšpekcií podľa regiónov

Z tabuliek 8, 9 a 10 vyplýva, že napriek nárastu priemerného počtu zistení (na inšpekciu) v roku 2010 tento počet počas piatich rokov vo všetkých geografických regiónoch klesá.

Na základe týchto tabuliek možno konštatovať, že:

- prevádzkovatelia zo štátov EÚ, ECAC a Oceánie majú menej zistení pripadajúcich na jednu inšpekciu, ako je priemer,
- napriek tomu, že sa v roku 2009 táto priemerná hodnota v prípade afrických prevádzkovateľov najviac zlepšila, tento trend sa obrátil v roku 2010, keď priemerný pomer zistení na inšpekciu najviac narástol v prípade afrických prevádzkovateľov.

Tabuľka 8: zistenia z inšpekcií na regionálnej úrovni

Región	Počet kontrolovaných štátov	Počet kontrolovaných prevádzkovateľov	Inšpekcie (I)	Počet zistení (F)				Koefficient zistení (F kat./I)			
				Kat. 1 (menej dôležité)	Kat. 2 (dôležité)	Kat. 3 (veľmi závažné)	Spolu	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F spolu/I
EÚ ⁹	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,20	0,75
EURÓPA ¹⁰ (ECAC)	44	662	7776	1865	2675	1603	6143	0,24	0,34	0,21	0,79
Ruská Federácia, Bielorusko a Stredná Ázia ¹¹	6	88	1002	474	484	233	1191	0,47	0,48	0,23	1,19

⁹ EÚ – Belgicko, Bulharsko, Cyprus, Česká republika, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Maďarsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Švédsko, Taliansko.

¹⁰ Európa (ECAC) – Albánsko, Arménsko, Azerbajdžan, Belgicko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko, Cyprus, Česká republika, Čierna hora, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Gruzínsko, Holandsko, Chorvátsko, Írsko, Island, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Moldavská republika, Monako, Nemecko, Nórsko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, San Maríno, Srbsko, Slovensko, Slovinsko, Španielsko, Švédsko, Švajčiarsko, Taliansko, Turecko, Ukrajina, Spojené kráľovstvo.

¹¹ Ruská federácia, Bielorusko a Stredná Ázia – Bielorusko, Kazachstan, Kirgizsko, Ruská federácia, Tadžikistan, Turkménsko, Uzbekistan.

Severná Amerika ¹² ,	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
Latinská Amerika a Karibik ¹³	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Stredný východ a severná Afrika ¹⁴	17	101	1422	543	824	497	1864	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
Ázia ¹⁶	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Oceánia ¹⁷	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Priemer/všetky štáty								0,29	0,40	0,25	0,94

¹² Severná Amerika (NA) - Bermudy, Kanada, Spojené štáty americké.

¹³ Latinská Amerika a Karibik (LAC) – Anguilla, Antigua a Barbuda, Argentína, Aruba, Bahamy, Barbados, Belize, Bolívia, Brazília, Čile, Dominika, Dominikánska republika, Ekvádor, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Holandské Antily, Honduras, Jamajka, Kajmanie ostrovy, Kolumbia, Kostarika, Kuba, Mexiko, Nikaragua, Panama, Paraguaj, Peru, Portoriko, Salvádor, Surinam, Svätá Lucia, Svätý Krištof a Nevis, Svätý Vincent a Grenadíny, Trinidad a Tobago, ostrovy Turks a Caicos, Uruguaj, Venezuela (Venezuelská bolívarovská republika).

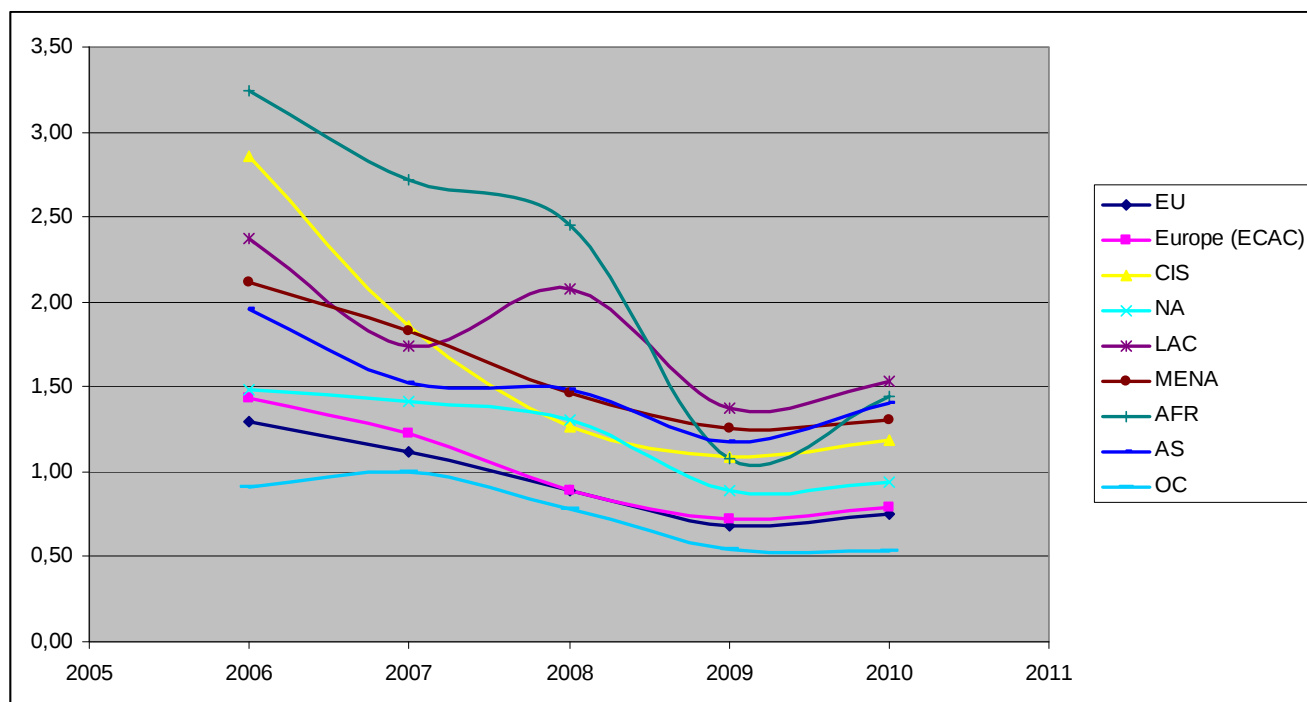
¹⁴ Blízky východ a severná Afrika (MENA) - Alžírsko, Bahrajn, Egypt, Irán (Islamská republika), Irak, Izrael, Jemen, Jordánsko, Katar, Kuvajt, Libanon, Líbyjská arabská džamahírija, Maroko, Omán, Saudská Arábia, Spojené arabské emiráty, Sudán, Sýrska arabská republika, Tunisko.

¹⁵ Afrika (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundí, Čad, Džibutsko, Eritrea, Etiópia, Gabun, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Juhoafrická republika, Kamerun, Kapverdské ostrovy, Keňa, Komory, Kongo, Konžská demokratická republika, Lesotho, Libéria, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretánia, Maurícius, Mozambik, Namíbia, Niger, Nigéria, Pobrežie slonoviny, Rovníková Guinea, Rwanda, Svätý Tomáš a Princov ostrov, Senegal, Seychely, Sierra Leone, Somálsko, Stredoafrická republika, Svazijsko, Tanzánijská zjednotená republika, Togo, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

¹⁶ Ázia (AS) - Afganistan, Bangladéš, Bhután, Brunejsko-darussalamský štát, Čína, Filipíny, Hong Kong (osobitné správne územie Číny), India, Indonézia, Japonsko, Kambodža, Kórejská republika, Kórejská ľudovodemokratická republika, Laoská ľudovodemokratická republika, Malajzia, Maledívy, Mjanmarsko, Mongolsko, Nepál, Pakistan, Singapur, Srí Lanka, Taiwan, Thajsko, Vietnam, Východný Timor.

¹⁷ Oceánia (OC) - Austrália, Fidži, Kiribati, Marshallove ostrovy, Mikronézia (Federatívne štáty), Nauru, Nový Zéland, Palau, Papua-Nová Guinea, Samoa, Šalamúnove ostrovy, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Tabuľka 9: Vývoj zistení z inšpekcií na regionálnej úrovni



Pri porovnaní výsledkov prevádzkovateľov EÚ s prevádzkovateľmi mimo EÚ možno konštatovať, že celkový priemer F/I je výrazne nižší (o 35 %). V tabuľke 10 sa uvádzajú podrobnejšie výsledky.

Tabuľka 10: Porovnanie medzi EÚ, ECAC a zvyškom sveta

Región	Počet kontrolovaných prevádzkovateľov	Počet kontrolovaných prevádzkovateľov	Inšpekcie (I)	Počet zistení (F)				Koeficient zistení (F kat./I)			
				Kat. 1 (menej dôležité)	Kat. 2 (dôležité)	Kat. 3 (veľmi závažné)	Spolu	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F spolu/I
EÚ	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,2	0,75
Zvyšok EURÓPY (štáty ECAC, ktoré nie sú členmi EÚ)	17	141	1786	569	691	410	1670	0,32	0,39	0,23	0,94

4.5. Rozloženie podľa regiónov ICAO

Zatiaľ čo v tabuľkách v kapitole 4.4 sa uvádzali výsledky inšpekcií SAFA v roku 2010 na základe všeobecne chápaných geografických regiónov, v tomto oddiele sa uvádzajú tie isté údaje o inšpekciách v roku 2010 ako súhrn podľa regiónov vymedzených ICAO, pričom skupiny sa líšia od tých vyššie uvedených, a preto aj výsledky sú iné. Tieto rozdiely nemajú vplyv na závery uvedené v tejto správe. Na základe tabuliek 11 a 12 je preto možné konštatovať, že:

- prevádzkovatelia zo štátov, ktoré patria do regiónov EUR¹⁸ a ESAF¹⁹, majú menej zistení pripadajúcich na jednu inšpekciu, ako je priemer,
- prevádzkovatelia zo štátov, ktoré patria do MID²⁰, SAM²¹, WACAF²², NACC²³ a APAC²⁴, majú viac zistení pripadajúcich na jednu inšpekciu, ako je priemer.
- Pomer zistení a inšpekcií sa zvýšil takmer vo všetkých regiónoch. Jedinou výnimkou je región SAM, ktorý má však stále pomer vyšší ako je priemer. Región WACAF je s značným odstupom regiónom s najvyšším priemerom.

Tabuľka 11: Zistenia z inšpekcií podľa regiónov (regióny ICAO)

Región	Počet kontrolovaných štátov	Počet kontrolovaných prevádzkovateľov	Inšpekcie (I)	Počet zistení (F)				Koeficient zistení (F kat./I)			
				Kat. 1 (menej dôležité)	Kat. 2 (dôležité)	Kat. 3 (veľmi závažné)	Spolu	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F spolu/I

¹⁸ EUR – Európsky a severoatlantický región ICAO:

Albánsko, Alžírsko, Andorra, Arménsko, Azerbajdžan, Belgicko, Bielorusko, Bosna a Hercegovina, Bulharsko, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko, Česká republika, Čierna Hora, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Gruzínsko, Holandsko (okrem Holandských Antíl), Chorvátsko, Írsko, Island, Kazachstan, Kirgizsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Maroko, Moldavská republika, Monako, Nemecko, Nórsko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Ruská federácia, San Maríno, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo (okrem Kajmaních ostrovov, Bermúd), Srbsko, Španielsko, Švajčiarsko, Švédsko, Tadžikistan, Taliansko, Tunisko, Turecko, Turkménsko, Ukrajina, Uzbekistan.

¹⁹ ESAF – Východoafrický a juhoafrický región ICAO:

Angola, Botswana, Burundi, Džibutsko, Eritrea, Etiópia, Juhoafrická republika, Keňa, Komory, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Maurícius, Mozambik, Namíbia, Rwanda, Seychely, Somálsko, Svazijsko, Tanzánijská zjednotená republika, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

²⁰ MID – Blízko-východný región ICAO:

Afganistan, Bahrajn, Cyprus, Egypt, Irak, Irán, Izrael, Jemen, Jordánsko, Katar, Kuvajt, Libanon, Líbyjská arabská džamahírija, Omán, Pakistan, Saudská Arábia, Spojené arabské emiráty, Sudán, Sýrska arabská republika.

²¹ SAM – Juhoamerický región ICAO:

Argentína, Bolívia, Brazília, Čile, Ekvádor, Guyana, Kolumbia, Panama, Paraguaj, Peru, Surinam, Uruguaj, Venezuela.

²² WACAF – Západoafrický a stredoafriický región ICAO:

Benin, Burkina Faso, Čad, Gabun, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kapverdske ostrovy, Kongo, Konžská demokratická republika, Libéria, Mali, Mauretánia, Niger, Nigéria, Pobrežie slonoviny, Rovníková Guinea, Senegal, Sierra Leone, Stredoafriická republika, Svätý Tomáš a Princov ostrov, Togo.

²³ NACC – Severoamerický, stredoamerický a karibský región ICAO:

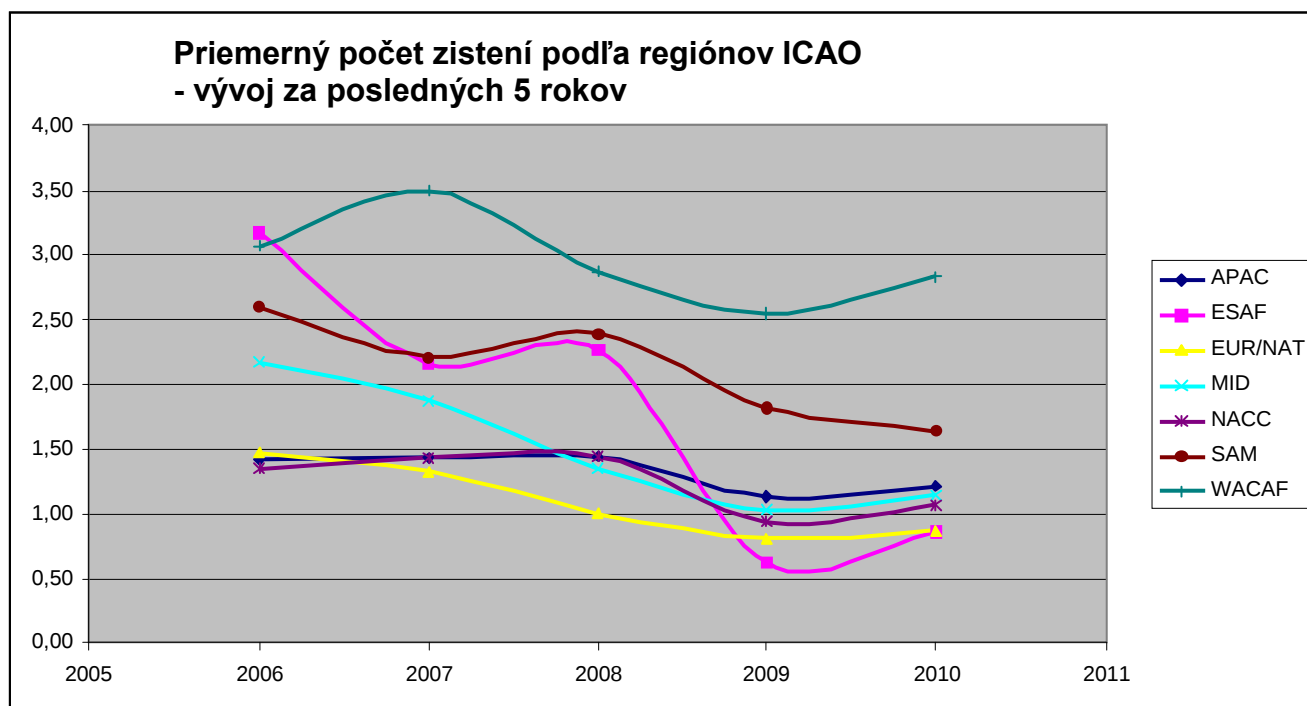
Antigua a Barbuda, Bahamy, Barbados, Belize, Dominikánska republika, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Kanada, Kostarika, Kuba, Mexiko, Nikaragua, Salvádor, Spojené štáty americké, Svätá Lucia, Svätý Krištof a Nevis, Svätý Vincent a Grenadíny, Trinidad a Tobago.

²⁴ APAC – Ázijský a tichomorský región ICAO:

Austrália, Bangladéš, Bhután, Brunejsko-darussalamský štát, Cookove ostrovy, Čína (vrátane Hong Kongu a Macaa), Fidži, Filipíny, India, Indonézia, Japonsko, Kambodža, Kiribati, Kórejská republika, Kórejská ľudovodemokratická republika, Laoská ľudovodemokratická republika, Malajzia, Maldivy, Marshallove ostrovy, Mikronézia, Mjanmarsko, Mongolsko, Nauru, Nepál, Nový Zéland, Palau, Papua-Nová Guinea, Samoa, Singapur, Srí Lanka, Šalamúnove ostrovy, Thajsko, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

APAC	18	51	364	154	178	107	439	0,42	0,49	0,29	1,21
ESAF	10	24	219	33	79	75	187	0,15	0,36	0,34	0,85
EUR	57	769	9218	2568	3491	2018	8077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1103	342	567	354	1263	0,31	0,51	0,32	1,15
NACC	10	109	637	238	224	215	677	0,37	0,35	0,34	1,06
SAM	10	15	70	38	44	33	115	0,54	0,63	0,47	1,64
WACAF	9	14	92	51	136	74	261	0,55	1,48	0,80	2,84
Všetky štáty	130	1076	11703	3424	4719	2876	11019	0,29	0,40	0,25	0,94

Tabuľka 12: Priemerný počet zistení podľa regiónov ICAO – vývoj za posledných 5 rokov



4.6. Zistenia z inšpekcií vo vzťahu k položkám kontrolného zoznamu

V dodatku F k sprievodnému pracovnému dokumentu útvarov Komisie²⁵ sa uvádzajú výsledky za každú jednotlivú kontrolnú položku (III), ktorá sa podrobila inšpekcii. Uvádza sa pritom počet kontrol konkrétnej kontrolnej položky, počet zistení a koeficient F/III.

Väčšina zistení sa týkala všeobecného stavu lietadla (C01), oznámení o poruchách a ich náprave (A23), povolení letovej posádky (A20) a všeobecného stavu pilotnej kabíny.

²⁵ Pracovný dokument útvarov Komisie (2012) 38.

4.7. 3 hlavné zistenia z inšpekcií v kategórii dôležitých a veľmi závažných zistení vo vzťahu k položkám kontrolného zoznamu

Kontrolný zoznam sa skladá zo štyroch hlavných častí. Časť A sa týka položiek, ktoré sa majú kontrolovať v pilotnom priestore lietadla. Časť B kontrolného zoznamu sa týka položiek, ktoré sa majú kontrolovať v kabíne (cestujúcich), a obsahuje hlavne bezpečnostné vybavenie. Časť C sa týka všeobecného technického stavu lietadla, ktorý sa musí kontrolovať obídením lietadla. Časť D kontrolného zoznamu sa týka nákladného priestoru lietadla a prevážaného nákladu.

Všetky všeobecné zistenia, ktoré nie sú zahrnuté v častiach A, B, C alebo D, sa môžu spracovať v časti E (všeobecná časť) kontrolného zoznamu.

Keď sa posudzujú zistenia, ktoré vyplynuli z inšpekcie v rámci programu SAFA, a ukáže sa potreba nápravy, najväčšia pozornosť sa musí venovať zisteniam kategórie 2 (dôležité) a kategórie 3 (veľmi závažné). Za každú časť kontrolného zoznamu sú 3 hlavné zistenia kategórie 2 a 3 vo vzťahu k počtu inšpekcií uvedené v tabuľkách dodatkov D a E k sprievodnému pracovnému dokumentu útvarov Komisie²⁶.

5. OPATRENIA VYKONANÉ NA ZÁKLADE INŠPEKCIÍ NA PLOCHE

Na základe kategórie, počtu a charakteru zistení môžu vnútroštátne príslušné orgány vykonať niekoľko opatrení.

Ak zistenia ukážu, že bezpečnosť lietadla a jeho osadenstva je ohrozená, vyžadujú sa nápravné opatrenia. Zvyčajne platí, že kapitán lietadla dostane požiadavku, aby riešil závažné nedostatky, ktoré sa mu predložia. V zriedkavých prípadoch, keď inšpektori majú dôvod nazdávať sa, že kapitán lietadla nevykoná potrebné opatrenia vzhľadom na nedostatky, ktoré mu boli prezentované, lietadlo formálne uzemnia.

Iný druh opatrenia sa nazýva „nápravné opatrenia pred povolením letu“. Prv ako sa pre lietadlo obnovia lety, vyžaduje sa nápravné opatrenie na odstránenie všetkých zistených nedostatkov. V iných prípadoch lietadlo môže vzlietnuť s určitými prevádzkovými obmedzeniami. Príkladom takého obmedzenia by bol prípad, keď existuje nedostatok v súvislosti so sedadlami cestujúcich.

Štandardný postup je taký, že kapitán lietadla, ktoré bolo práve predmetom inšpekcie, dostane informácie o jej zisteniach. Okrem toho zistenia z kategórie 2 a 3 sa oznamujú zodpovednému leteckému úradu a domovskej základni prevádzkovateľa s požiadavkou na vykonanie príslušných opatrení, aby sa zabránilo opakovanému výskytu problémov.

V snahe čo najlepšie splniť ciele programu EÚ SAFA je nevyhnutná úzka spolupráca s úradmi civilného letectva všetkých štátov, ktorých prevádzkovatelia a lietadlá podliehajú inšpekciám v rámci programu SAFA. Od vnútroštátnych úradov civilného letectva sa preto vyžaduje, aby zabezpečili riadne vykonanie nápravných opatrení s cieľom riešiť zistenia SAFA uvedené v správe.

²⁶ Pracovný dokument útvarov Komisie (2012) 38.

V niektorých prípadoch, keď sa zistenia na lietadle považujú za závažné, môžu jednotlivé štáty, ktoré sa zúčastňujú na programe SAFA, rozhodnúť, že danému lietadlu zrušia povolenie na vstup. To znamená, že konkrétne lietadlo nesmie už pristávať na letiskách daného štátu ani lietať v jeho vzdušnom priestore. Takýto zákaz sa môže zrušiť, keď prevádzkovateľ lietadla preukáže, že problémy sa riadne odstránili. Odňatie povolenia na vstup teda môže mať, a zvyčajne aj má, dočasný charakter.

Pokiaľ ide o takéto zákazy a ich následné zrušenie, tie štáty, ktoré sa zúčastňujú na programe SAFA a zároveň patria do EÚ, konajú v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 2111/2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva.

	Počet inšpekcií	11 703
	Počet zistení	11 019
OPATRENIA, KTORÉ SA VYKONALI	Informovanie úradu a prevádzkovateľa	4 108
	Obmedzenie prevádzky lietadla	120
	Nápravné opatrenia pred povolením letu	1 922
	Uzemnenie lietadla	12
	Okamžitý zákaz prevádzky	0*

*Nezahŕňa zákazy/prevádzkové obmedzenia uložené Európskym spoločenstvom podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005.

Štáty, ktoré sa zúčastňujú na programe SAFA, zasielajú v súlade s požiadavkou stanovenou v smernici Komisie (ES) 2008/49 EASA mesačné správy o následných opatreniach, ktoré vykonali. Tieto informácie odzrkadľujú schopnosť a ochotu prevádzkovateľov vykonávať nápravné opatrenia týkajúce sa zistení identifikovaných v rámci inšpekcií SAFA.

6. ZÁVERY

V roku 2010 sa zaznamenal rekordný počet inšpekcií, ktoré sa v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi vzťahovali na väčší počet prevádzkovateľov a kontrolných položiek. Tento nárast je, zdá sa, priamym dôsledkom legislatívnych nástrojov prijatých v roku 2008. Tieto číselné údaje okrem toho poukazujú aj na široký záber programu EÚ SAFA a jeho nediskriminačné uplatňovanie na prevádzkovateľov z členských a nečlenských štátov EÚ. V dôsledku týchto zlepšení sa program stal lepším nástrojom na identifikovanie potenciálnych celosvetových nepriaznivých bezpečnostných trendov, čím v reálnom čase zároveň prispel k bezpečnej prevádzke kontrolovaných lietadiel.

V roku 2010 sa takisto vynaložilo úsilie na zlepšenie fungovania programu EÚ SAFA, najmä pokiaľ ide o efektivitu inšpekcií (zavedenie minimálneho počtu inšpekcií realizovaných na základe dobrovoľnosti štátmi zúčastňujúcimi sa na programe SAFA) a dokončenie programu štandardizácie.

Komisia aj v roku 2010 pri príprave zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005, použila výsledky pravidelnej analýzy týchto správ, ktoré vykonáva EASA, z ktorých vyplývajú vážne bezpečnostné nedostatky alebo pretrvávajúca neschopnosť dopravcu odstrániť nedostatky zistené v rámci inšpekcií na odbavovacej ploche realizovaných v rámci programu SAFA.