

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 18.11.2009  
COM(2009)627 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА**

**ПРОГРАМА SAFA НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ**

**[SEC(2009) 1576 окончателен]**

# ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

## ПРОГРАМА SAFA НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ

(текст от значение за ЕИП)

### Защо се прави настоящият доклад?

Член 6, параграф 2 от Директива 2004/36/ЕО гласи, че:

*„Комисията публикува годишен обобщен информационен доклад, достъпен за обществеността и заинтересованите страни от индустрията, в който се съдържа анализ на цялата информация, получена в съответствие с член 5. Този анализ е опростен и лесен за разбиране и показва дали съществува увеличен риск за пътниците на въздушния транспорт. В анализа не се разкриват източниците на информация.“*

Това е третият годишен доклад и обхваща периода от 1 януари до 31 декември 2008 г.

## 1. ПРОГРАМА SAFA НА ЕО

### 1.1. Начало на програмата SAFA на ЕО

Програмата SAFA бе стартирана първоначално от Европейската конференция за гражданска авиация (ЕСАС) през 1996 г. Програмата SAFA не беше базирана на европейска правно обвързваща основа, а на поет ангажимент от страна на генералните директори, представляващи участващите в ЕСАС държави-членки. В обхвата на инспекциите, свързани с „чуждестранни“ въздухоплавателни средства, попадат тези въздухоплавателни средства, които не се използват или експлоатират под контрола на компетентен орган на държавата, в която се извършва инспекцията.

На 30 април 2004 г. бе публикувана Директива 2004/36/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на въздухоплавателни средства на трети страни, които използват летища на Общността (така наречената „Директива SAFA“), която създаде правно задължение за държавите-членки на ЕС да извършват наземни инспекции на въздухоплавателни средства от трети държави, които кацат на летищата, разположени в държавите-членки, като под „въздухоплавателно средство от трети държави“ се разбира въздухоплавателно средство, което не се използва или експлоатира под контрола на компетентен орган на държава-членка на ЕС; въпреки това директивата по никакъв начин не забранява на държавите-членки на ЕС да извършват инспекции на въздухоплавателни средства от други държави-членки на ЕС. На държавите-членки на ЕС беше даден срок от две години за въвеждане на посочената директива чрез приемане на законодателство на национално равнище.

По решение на генералните директори от държавите-членки на ЕСАС, програмата SAFA премина в правомощията на Европейската общност (ЕО), като от 1 януари 2007 г. отговорността за управлението и по-нататъшното развитие на **програмата SAFA на ЕО** носи Европейската комисия, подпомагана от Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ). ЕААБ е агенция на Европейската комисия със седалище в Кьолн, която отговаря за оперативното управление на програмата SAFA на ЕО от името на Комисията и в съответствие с Регламент (ЕО) № 768/2006 на Комисията.

До 2006 г. оперативните елементи на програмата SAFA бяха осъществявани от Централните обединени авиационни власти (CJAA). В края на 2006 г. координационните дейности по SAFA, включително централизираната база данни, бяха прехвърлени от CJAA на ЕААБ.

Осигурено е продължаване на участието на петнадесетте държави—членки на ЕСАС, които не членуват в ЕС, а с това и общоевропейското измерение на програмата, чрез подписване на работно споразумение между всяка една от тези държави и ЕААБ. По този начин програмата SAFA на ЕО наброява общо **42 участващи държави**, включително ЕС-27 (*вж. допълнение А*).

## **1.2. Функциониране на програмата SAFA на ЕО**

Въздухоплавателните средства (на трети страни за държавите от ЕС или чуждестранните такива за членките на ЕСАС, които не членуват в ЕС) във всяка държава, участваща в SAFA, могат да бъдат подлагани на наземни инспекции, главно по отношение на документацията и наръчните на въздухоплавателното средство, свидетелствата за летателна правоспособност на екипажа, видимото състояние на въздухоплавателното средство и наличието и състоянието на задължителното кабинно оборудване за безопасност. Препратки относно тези инспекции се съдържат в стандартите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO) — приложения 1 („Лицензиране на авиационния персонал“), 6 („Летателна експлоатация“) и 8 („Летателна годност на въздухоплавателните средства“).

Въпросните проверки се провеждат в съответствие с обща за всички участващи държави процедура. Резултатите от тях се оформят като доклади, които също следват единен формат. В случаите на съществени недостатъци се уведомяват операторът и съответните въздухоплавателни власти (държава на оператора или държава на регистрация), за да се набележат коригиращи мерки по отношение на инспектираното въздухоплавателно средство, както и на други въздухоплавателни средства, които могат да бъдат засегнати от недостатъци от общ характер. Всички данни от докладите, както и допълнителната информация, се обменят и се събират в компютризирана база данни, създадена и управлявана от ЕААБ.

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

- прилагането ѝ от всички участващи в SAFA държави: принципно всичките 42 държави, участващи в ЕСАС (държави-членки на ЕС и членуващи в ЕСАС държави, които са извън ЕС и са подписали работното споразумение на ЕААБ);
- широкото разпространение на резултатите от наземните инспекции по SAFA посредством централизирана база от данни;
- нейният подход отдолу-нагоре: в основата на програмата са наземните инспекции на въздухоплавателните средства;
- нейният фокус: основно върху въздухоплавателни средства от трети държави, които летят до ЕС и държави, членуващи в SAFA (въпреки че

въздухоплавателни средства от държави-членки на ЕС могат да продължат да бъдат предмет на инспекции по SAFA );

- нейната вътрешноприсъща цел за проверка спазването на стандартите на ICAO, които са общоприложими към всички инспектирани въздухоплавателни средства в международен план.

### **1.3. Включване на програмата SAFA на ЕО в общата верига на въздухоплавателната безопасност**

Опитът въз основа на инспекциите по SAFA, извършени през последните няколко години, показва, че те дават обща представа за безопасността при чуждите оператори. Тази представа обаче е ограничена, защото не показва пълната картина на безопасността при определено въздухоплавателно средство или оператор. Това се дължи на факта, че по време на инспекциите е трудно да бъдат оценени определени показатели (например управление на ресурсите на екипажа, цялостното състояние на летателна годност и т.н.) поради ограниченото време, с което се разполага за извършване на инспекциите и следователно невъзможност за разглеждане на всички детайли по време на инспекцията. Ценността на тези показатели ще бъде повишена допълнително чрез увеличаване и на равнището на хармонизиране между участващите държави при извършването на инспекции по SAFA.

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

- основно като средство за превенция, което спомага за набеязването на потенциални отрицателни тенденции по отношение на безопасността, при което наличието на многобройни и/или повтарящи се констатации, засягащи определен оператор, е много добър показател за потенциални структурни слабости по отношение както на управлението на контрола на качеството при конкретния оператор, така и на нивото на надзора върху безопасността, упражняван от отговорните национални органи за гражданско въздухоплаване на държавата, в която е сертифициран въпросният оператор. Подобни отрицателни тенденции могат да бъдат разкрити и по отношение на конкретни типове въздухоплавателни средства;
- по-конкретно, инспекциите по SAFA могат да допринесат в реално време за безопасната експлоатация на дадено въздухоплавателно средство, което е било инспектирано току-що, като подтикнат инспектиращите органи да осигурят изпълнението на коригиращи действия незабавно преди по-нататъшната експлоатация на въпросното въздухоплавателно средство.

Освен това, след влизането в сила на Регламент (ЕО) № 2111/2005 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, инспекциите по SAFA придобиха по-голямо значение като един от критериите, на които Комисията обръща внимание при вземане на решения относно включването на превозвачи в списъка на Общността. Действително това се

случва от създаването на първия списък на Общността през март 2006 г. и неговото последващо редовно актуализиране.

#### **1.4. Развитие на програмата през 2008 г.**

На 16 април 2008 г. Комисията прие две важни законодателни мерки, целящи по-нататъшно укрепване на програмата SAFA на ЕО:

- Директива 2008/49/ЕО на Комисията, която съдържа основните елементи на Наръчника за процедурите по SAFA и предвижда хармонизирани правила за провеждане на SAFA инспекциите, в това число: последващи действия, задължителна рамка за докладване (15 работни дни) и задължително съобщаване на резултатите от инспекцията на инспектираните оператори посредством предоставяне на документ за извършената инспекция в единен формат. Освен това горепосочената директива въвежда общ набор от критерии относно квалификацията на инспекторите по SAFA. ЕААБ получи мандат да подкрепи участващите държави като разработи подробен указателен материал в съответствие с основните елементи, залегнали в директивата.
- Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията, който прилага структуриран, паневропейски подход при определяне на приоритет при наземните инспекции по програмата SAFA на потенциално опасни субекти, целящ да насърчи по-ефективно използване на наличните за инспекции ресурси.

Както е предвидено в Директива 2008/49/ЕО на Комисията, ЕААБ разработи и представи подробен указателен материал относно квалификацията на инспекторите, извършващи наземни инспекции по SAFA, като определи общи стандарти за всички участващи държави. Критериите за квалификация акцентират основно върху съответствието с изискванията, обучението (в това число периодично обучение) и опита на инспекторите. Обучението на инспекторите трябва да следва учебната програма, разработена от ЕААБ, а независимите доставчици на услуги по обучение трябва да притежават квалификация съгласно специален набор от общи критерии.

През 2007 г. беше стартирана поредица от инициативи, които продължиха и през 2008 г. и се превърнаха в редовни, стандартни дейности по програмата SAFA на ЕО; сред тези дейности попадат прегледът на качеството на докладите, подадени от участващите държави в базата от данни на SAFA, и анализът на базата от данни. С този анализ, извършван на всеки четири месеца, се прави опит за възможно най-ранното откриване на потенциално отрицателни въздействия и тенденции във връзка с безопасността, за да може те да бъдат разгледани своевременно преди да се превърнат в действителна заплаха за безопасността на международното въздухоплаване. Методологията за провеждане на въпросния анализ допълнително бе подобрена и усъвършенствана с оглед на оптимизираното използване на наличните данни от SAFA.

През октомври 2008 г. бе извършено основно модернизиране на базата от данни на SAFA, което доведе до подобро докладване, подкрепа за процеса на определяне на приоритети (създаден съгласно Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията), както и до подобрен работен процес. Заедно с прилагането на промените, въведени с Директива 2008/49/ЕО на Комисията, а именно, задължително докладване на действия от клас 3, процесът на модернизиране въведе и нов основен елемент, целящ

подобряване на последователността на констатациите чрез използване на набор от предварително описани констатации, разработен и поддържан от ЕААБ.

Базата от данни на SAFA беше дублирана и като напълно функционираща среда за обучение, която позволява провеждане на практическо обучение за нейните потребители.

### **1.5. Въвеждане на подход, основан на риска**

Новоприетият Регламент (ЕО) № 351/2008 на Комисията (който влезе в сила през април 2008 г.) въвежда идеята за определяне на приоритет при наземните инспекции по програмата SAFA в общоевропейски план, което означава, че има изискване участващите държави да определят като приоритетни част от провежданите от тях наземни инспекции върху определени субекти (отделни оператори или всички оператори, сертифицирани в определена държава). Списъкът на приоритетните инспекции се съставя от Европейската комисия и се актуализира при необходимост съгласно наборът от критерии, определен в съответствие с посочения регламент, а именно:

- информация, подадена от ЕААБ след анализ на базата от данни на SAFA;
- информация от заседанията на Комитета за авиационна безопасност;
- информация, изпратена на Комисията от държавите-членки.

Освен това операторите, които са включени в приложение Б към списъка на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана (установен по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005), както и другите оператори, сертифицирани в същата държава, и всеки оператор, включен понастоящем в списъка на Общността, преминават инспекции приоритетно.

Първият списък за приоритетно извършване на инспекции беше издаден на 20 април 2008 г. и впоследствие през същата година беше преразгледан два пъти. През 2008 г. от общо 10 337 инспекции по SAFA 1 481 бяха извършени върху субекти, посочени в списъка за приоритетно извършване на инспекции.

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

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

Въпреки че ЕААБ управлява и поддържа базата от данни, отговорността за включването на доклади в нея остава за отделните национални авиационни власти на 42-те държави, участващи в SAFA.

През 2008 г. участващите в SAFA държави извършиха рекордния брой от 10 337 инспекции, които доведоха до около 11 298 констатации (*вж. допълнение А*).

Данните, съдържащи се в базата, се считат за поверителни в смисъл, че се обменят само с другите участващи държави и не са достъпни за широката общественост. Всички

национални авиационни власти на участващите държави имат достъп до базата от данни посредством (обезопасена) Интернет връзка.

### 3. ОБЛАСТИ НА ИНСПЕКЦИЯТА

Съгласно „Директивата SAFA“ държавите-членки трябва да инспектират с приоритет въздухоплавателни средства, за които има съмнения, че не отговарят на международните стандарти за безопасност (въз основа например на редовния анализ от ЕААБ на базата от данни). Освен това наземните инспекции по SAFA могат да бъдат извършени, като се използва процедура за внезапни проверки.

Съществуват пет области, върху които могат да се съсредоточат инспекциите:

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

В допълнения Б, В и Г са изброени държавите на операторите, типовете въздухоплавателни средства и операторите, които са били инспектирани през 2008 г. Те дават представа за широкия обхват на програмата SAFA на ЕО и нейното недискриминационно прилагане.

Доброто функциониране на програмата може да бъде илюстрирано също и с таблицата по-долу, в която е обобщена информацията от допълненията и която дава обща представа за дейностите.

Въпреки че по силата на „Директивата SAFA“ основното задължение на държавите-членки на ЕС е инспектиране на въздухоплавателни средства от трети държави, които кацат на летища в ЕС, продължава подлагането на инспекции също и на въздухоплавателни средства на оператори от ЕС. Резултатите са представени в таблицата по-долу:

<b>Инспекции</b>	10 337 инспекции...
<b>Оператор</b>	...на 1 067 различни оператора...
<b>Държава на оператора</b>	...от 131 държави...
<b>Тип въздухоплавателно средство</b>	...използващи 220 различни (под)типа въздухоплавателни средства в експлоатация



(BC)

Междувременно в таблицата по-долу е отразен фактът, че по-голямата част от всички полети в държавите-членки на ЕС се осъществяват от оператори на ЕС и че като цяло участващите в SAFA държави все още прилагат по-широките критерии на бившата програма SAFA на ECAC.

	Инспекции на оператори от ЕС	Инспекции на оператори извън ЕС
2008 г.	5,879	4,458
Процент	56,87 %	43,13 %

От проведените през 2008 г. 10 337 инспекции, 9 040 бяха извършени от държави-членки на ЕС: 42,7 % (3,857) от инспекциите бяха извършени на оператори, сертифицирани в трети страни (извън ЕС), а останалите 57,3 % (5,183) — на оператори от ЕС. През 2008 г. оператори от трети страни са извършили около 700 000 кацания на летища в Общността, което означава, че делът на проверките (брой инспекции/брой кацания) е около 0,5 % (т.е. 5 инспекции на 1 000 кацания). Оператори от ЕС са извършили над 2 900 000 кацания в друга държава от ЕС (различна от тази, която носи отговорност за надзора върху тяхната безопасност); това означава, че делът на проверките за операторите от ЕС е 0,17 %.

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

##### 4.1. Общи констатации от инспекциите

Количественият подход е първоначалната отправна точка по отношение на констатациите, които се отнасят до отклонения от стандартите на Международната организация за гражданска авиация (ICAO). Общият брой констатации (К) е съпоставен с общия брой инспекции (И) и инспектираните елементи (ИЕ).

По време на инспекциите се използва контролен списък, който съдържа общо 54 различни елемента за инспектиране. В повечето случаи по време на инспекциите не се проверяват всички елементи от списъка, защото времето между пристигането на въздухоплавателното средство и неговото заминаване не е достатъчно за извършване на цялостна инспекция. Затова съотношението между общия брой констатации и общия брой инспектирани елементи би могло да даде по-добра представа отколкото съотношението, базирано единствено на броя извършени инспекции. Резултатите са представени в таблицата по-долу:

	Период
	01 януари 2008 г. — 31 декември 2008 г.
Общо инспекции (И)	10 337
Общо инспектирани елементи	358 046

<b>(ИЕ)</b>	
<b>Общо констатации (К)</b>	11 298
<b>Среден брой на инспектираните елементи по време на една инспекция</b>	34,64
<b>Констатации за инспекция (К/И)</b>	1,093
<b>Констатации за инспектиран елемент (К/ИЕ)</b>	0,0315

## 4.2. Констатации от инспекциите и тяхното категоризиране

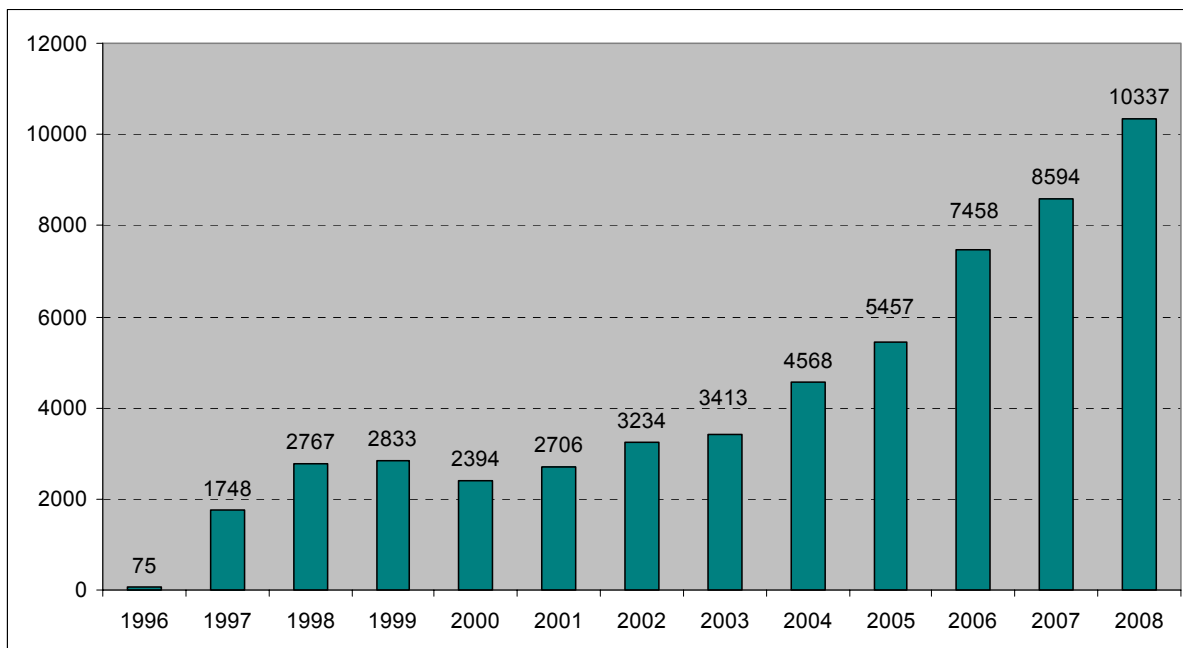
Трябва да се вземе предвид не само абсолютният брой констатации от инспекциите, но и тяхната „тежест“. За тази цел са определени три категории констатации. Констатациите от „категория 1“ са маловажни; от „категория 2“ са значими, а от „категория 3“ са важни. Понятията „маловажни“, „значими“ и „важни“ са свързани с нивото на отклонение от стандартите на ИСАО. Основната цел при категоризирането на констатациите е да се класифицират спазването на стандартите и тежестта на неспазването.

Инспекциите и категориите констатации се записват в базата от данни, а резултатите са представени в таблицата по-долу:

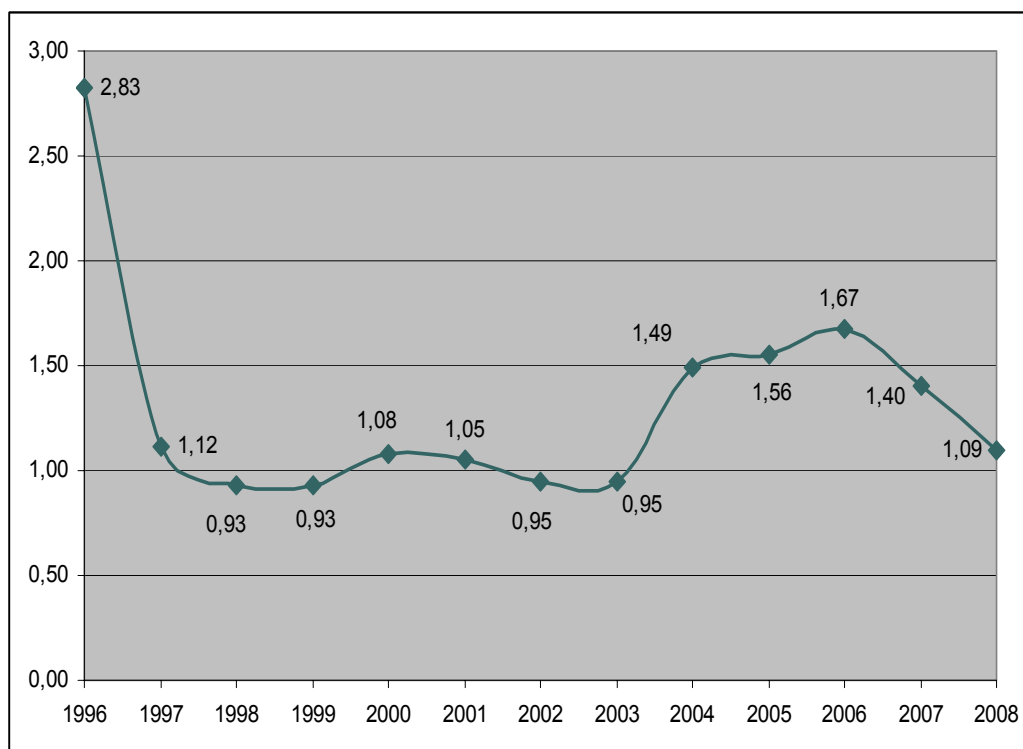
Година	Брой инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
		Категория 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
2008 г.	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1.093
		41,26 %	40,28 %	18,46 %	100,00 %				

## 4.3. Исторически преглед

	Година													Общо 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Общо инспекции (И)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Общо инспектирани елементи (ИЕ)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Общо констатации (К)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Констатации за инспекция (К/И)	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	1,264
Констатации за инспектиран елемент (К/ИЕ)	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	0,039



**Брой на инспекциите по SAFA от започването на програмата през 1996 г.**



**Среден брой на констатациите от една инспекция (1996—2008 г.)**

#### 4.4. Констатации от инспекциите по региони

Регион	Брой държави с инспекции	Брой оператори с инспекции	Инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
				Кат. 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
ЕС (27) <sup>1</sup>	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Европа (ЕСАС) <sup>2</sup>	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Руска федерация, Беларус и Централна Азия <sup>3</sup>	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Северна Америка <sup>4</sup>	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Латинска Америка и държавите от Карибския басейн <sup>5</sup>	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Държави от Близкия Изток	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466

<sup>1</sup> ЕС — Австрия, Белгия, България, Кипър, Чехия, Дания, Естония, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Унгария, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Обединено кралство.

<sup>2</sup> Европа (ЕСАС — Европейска конференция за гражданска авиация) — Албания, Армения, Австрия, Азербайджан, Белгия, Босна и Херцеговина, България, Хърватия, Кипър, Чешка република, Дания, Естония, Финландия, Франция, Грузия, Германия, Гърция, Унгария, Исландия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Бивша югославска република Македония, Малта, Република Молдова, Монако, Нидерландия, Норвегия, Полша, Португалия, Румъния, Сърбия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Турция, Украйна, Обединено кралство.

<sup>3</sup> Руска федерация, Беларус и Централна Азия — Беларус, Казахстан, Киргизстан, Руска федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

<sup>4</sup> Северна Америка (НА) — Бермудски острови, Канада, САЩ.

<sup>5</sup> Латинска Америка и държавите от Карибския регион (ЛАС) — Ангила, Антигуа и Барбуда, Аржентина, Аруба, Бахама, Барбадос, Белиз, Боливия, Бразилия, Кайманови острови, Чили, Колумбия, Коста Рика, Куба, Доминика, Доминиканска република, Еквадор, Ел Салвадор, Гренада, Гватемала, Гаяна, Хаити, Хондурас, Ямайка, Мексико, Нидерландски Антили, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Пуерто Рико, Сейнт Кийтс и Невис, Сейнт Лусия, Сейнт Винсент и Гренадини, Суринам, Тринидад и Тобаго, острови Търкс и Кайкос, Уругвай, Венецуела (Боливарска република).

и Северна Африка <sup>6</sup>											
Африка <sup>7</sup>	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Азия <sup>8</sup>	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Океания <sup>9</sup>	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Средно/всички държави								0,451	0,440	0,202	1,093

От горната таблица се вижда, че:

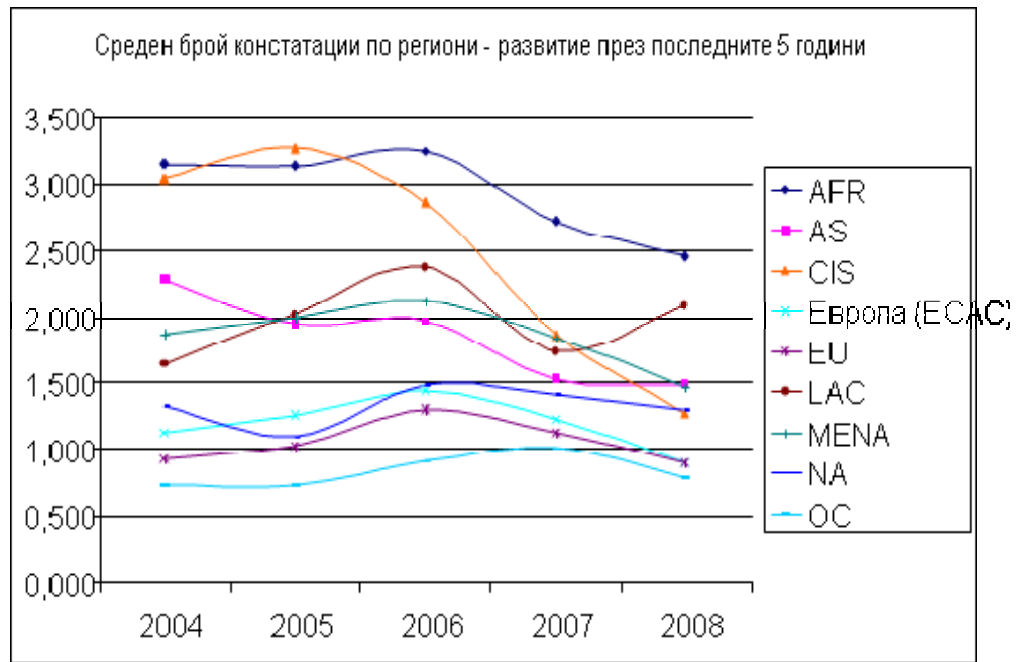
- В сравнение със средните стойности, при операторите от държавите-членки на ЕС, в ЕСАС и Океания са направени по-малко констатации за една инспекция.
- В сравнение със средните стойности, при операторите от Африка, Руската федерация/Беларус/централноазиатските държави, Азия, Близкия изток, Северна Америка и Северна Африка са направени повече констатации за една инспекция.

<sup>6</sup> Държави от Близкия Изток и Северна Африка (MENA) — Алжир, Бахрейн, Египет, Иран (Ислямска република), Ирак, Израел, Йордания, Кувейт, Ливан, Либийска арабска джамахирия, Мароко, Оман, Катар, Саудитска Арабия, Судан, Сирийска арабска република, Тунис, Обединени арабски емирства, Йемен.

<sup>7</sup> Африка (AFR) — Ангола, Бенин, Ботсуана, Буркина Фасо, Бурунди, Камерун, Кабо Верде, Централноафриканска република, Чад, Комори, Конго, Кот д'Ивоар, Демократична република Конго, Джибути, Екваториална Гвинея, Еритрея, Етиопия, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кения, Лесото, Либерия, Мадагаскар, Малави, Мали, Мавритания, Мавриций, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Руанда, Сао Томе и Принсипи, Сенегал, Сейшелски острови, Сиера Леоне, Сомалия, Южна Африка, Свазиленд, Того, Уганда, Обединена република Танзания, Замбия, Зимбабве.

<sup>8</sup> Азия (AS) — Афганистан, Бангладеш, Бутан, Бруней Дар ес Салам, Камбоджа, Китай, Корейска народнодемократична република, Хонконг (специален административен регион на Китай), Индия, Индонезия, Япония, Лаоска народнодемократична република, Малайзия, Малдиви, Монголия, Мианмар, Непал, Пакистан, Филипини, Република Корея, Сингапур, Шри Ланка, Тайван, Тайланд, Източен Тимор, Виетнам.

<sup>9</sup> Океания (OC) — Австралия, Фиджи, Кирибати, Маршалови острови, Микронезия (Федерални щати), Науру, Нова Зеландия, Палау, Папуа Нова Гвинея, Самоа, Соломонови острови, Тонга, Тувалу, Вануату.



Развитието през петгодишния период показва, че средният брой констатации (за една инспекция) е намалял почти във всички географски региони, по-специално при операторите, които са лицензирани в Руската федерация, Беларус и държавите от Централна Азия. Единственото изключение са Латинска Америка и държавите от Карибския басейн (LAC).

## Разпределение по региони на ИСАО

Регион	Брой държави с инспекции	Брой оператори с инспекции	Инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
				Кат. 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
APAC <sup>10</sup>	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,443
ESAF <sup>11</sup>	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,260
EUR/NAT <sup>12</sup>	56	773	8580	3607	3477	1483	8567	0,420	0,405	0,173	0,998
MID <sup>13</sup>	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,347
NACC <sup>14</sup>	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,436
SAM <sup>15</sup>	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,392
WACAF <sup>16</sup>	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869

<sup>10</sup> APAC — азиатски и тихоокеански регион на ИСАО: Австралия, Бангладеш, Бутан, Бруней Дар ес Салам, Камбоджа, Китай (вкл. Хонг Конг и Макао), острови Кук, Корейска народно-демократична република, Фиджи, Индия, Индонезия, Япония, Кирибати, Лаоска народно-демократична република, Малайзия, Малдиви, Маршалови острови, Микронезия, Монголия, Мианмар, Науру, Непал, Нова Зеландия, Палау, Папуа Нова Гвинея, Филипини, Република Корея, Самоа, Сингапур, Соломонови острови, Шри Ланка, Тайланд, Тонга, Вануату, Виетнам.

<sup>11</sup> ESAF — източен и южноафрикански регион на ИСАО: Ангола, Ботсуана, Бурунди, Комори, Джибути, Еритрея, Етиопия, Кения, Лесото, Мадагаскар, Малави, Мавриций, Мозамбик, Намибия, Руанда, Сейшели, Сомалия, Южна Африка, Свазиленд, Уганда, Обединена република Танзания, Замбия, Зимбабве.

<sup>12</sup> EUR/NAT — европейски и северноатлантически регион на ИСАО: Албания, Алжир, Андора, Армения, Австрия, Азербайджан, Беларус, Белгия, Босна и Херцеговина, България, Хърватия, Чешка република, Дания, Естония, Финландия, Франция, Грузия, Германия, Гърция, Унгария, Исландия, Ирландия, Италия, Казахстан, Киргизстан, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Монако, Черна гора, Мароко, Нидерландия (вкл. Нидерландски Антили), Норвегия, Полша, Португалия, Република Молдова, Румъния, Руска федерация, Сан Марино, Сърбия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Таджикистан, Бивша югославска република Македония, Тунис, Турция, Туркменистан, Украйна, Обединено кралство (вкл. Кайманови острови и Бермудски острови), Узбекистан.

<sup>13</sup> MID — близкотоизточен регион на ИСАО: Афганистан, Бахрейн, Кипър, Египет, Иран, Ирак, Израел, Йордания, Кувейт, Ливан, Либийска арабска джамахирия, Оман, Пакистан, Катар, Саудитска Арабия, Судан, Сирийска арабска република, Обединени арабски емирства, Йемен.

<sup>14</sup> NACC — северноамерикански, централноамерикански и карибски регион на ИСАО: Антигуа и Барбуда, Бахамата, Барбадос, Белиз, Канада, Коста Рика, Куба, Доминиканска Република, Ел Салвадор, Гренада, Гватемала, Хаити, Хондурас, Ямайка, Мексико, Никарагуа, Сейнт Китс и Невис, Сейнт Лусия, Сейнт Винсент и Гренадини, Тринидад и Тобаго, САЩ.

<sup>15</sup> SAM — южноамерикански регион на ИСАО: Аржентина, Боливия, Бразилия, Чили, Колумбия, Еквадор, Гаяна, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Венецуела.

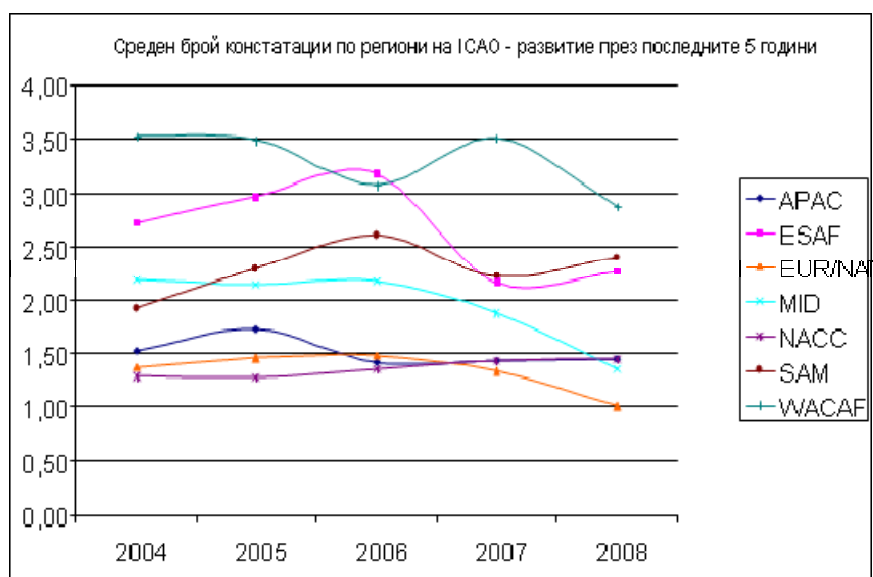
<sup>16</sup> WACAF — западен и централноафрикански регион на ИСАО: Бенин, Буркина Фасо, Камерун, Кабо Верде, Централноафриканска република, Чад, Конго, Кот д'Ивоар, Демократична република Конго, Екваториална Гвинея, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Либерия, Мали, Мавритания, Нигер, Нигерия, Сао Томе и Принсипи, Сенегал, Сиера Леоне, Того.



Всички държави	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093
----------------	-----	------	-------	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------

От горната таблица се вижда, че:

- В сравнение със средните стойности, при операторите от държавите, принадлежащи към EUR/NAT, са направени по-малко констатации за една инспекция.
- В сравнение със средните стойности, при операторите от държавите, принадлежащи към MID, SAM, WACAF, NACC, APAC и ESAF са направени повече констатации за една инспекция.



Тази графика показва, че за регионите NACC и APAC средният брой на констатациите (общ брой на констатациите, разделен на общия брой на инспекциите) остава на сравнително постоянно равнище. Показателите за регионите EUR/NAT, MID, WACAF се подобриха, докато за регионите ESAF, SAM се наблюдава нарастване на средната стойност, с което се обръща тенденцията към подобрене от предишната година.

## Сравнение между ЕС, ЕСАС и останалата част на света

Регион	Брой държави с инспекции	Брой оператори с инспекции	Инспекции (И)	Брой констатации (К)				Съотношение на констатациите (кат. К/И)			
				Кат. 1 (маловажни)	Категория 2 (значими)	Категория 3 (важни)	Общо	К кат.1/И	К кат.2/И	К кат.3/И	К общо/И
ЕС	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Останалата част от ЕВРОПА (държави, участващи в ЕСАС, но нечленувани в ЕС)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124
ЕВРОПА (ЕСАС)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938
Държави, които не членуват в ЕС	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Всички държави	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

### 4.5. Констатации от инспекциите, свързани с елементи от контролните списъци

В допълнение Е са представени резултатите за всеки отделен инспекционен елемент (ОИЕ), който е бил инспектиран. Посочва се колко пъти е проверяван конкретен елемент от контролния списък, броят направени констатации и съотношението К/ОИЕ. В допълнение Ж е представена подробна разбивка на констатациите за 2008 г. по категории.

### 4.6. 3-те най-често срещани констатации от категориите „значими“ и „важни“, направени при инспекциите и свързани с елементите от контролните списъци

Контролните списъци, използвани при инспекциите, се състоят от четири основни части. Част А се отнася до елементи, които се инспектират в пилотската кабина на въздухоплавателното средство. Част Б от контролните списъци засяга елементите, които се инспектират в (пътническият) салон и обхваща основно оборудването за безопасност. Част В е свързана с общото техническо състояние на въздухоплавателното средство, което се проверява по време на предполетната проверка (walk around check). Елементите от част Г на контролния списък са свързани с товарния отсек на въздухоплавателното средство и превозваните товари.

Всички общи констатации, които не попадат в части А, Б, В или Г могат да се впишат в част Д (обща) на контролния списък.

При разглеждане на констатациите, направени по време на инспекцията по SAFA, класифицираните в категории 2 (значими) и 3 (важни) констатации изискват най-голямо внимание, когато става въпрос за необходимостта от коригиращи мерки. В таблиците по-долу на допълнения Г и Д са представени 3-те най-често срещани констатации от категории 2 и 3 за всяка част от контролния списък, отнесени към броя на инспекциите.

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

На базата на категорията, броя и естеството на констатациите могат да бъдат предприети няколко вида действия.

Ако констатациите покажат, че е застрашена безопасността на въздухоплавателното средство и лицата в него, ще бъдат изискани коригиращи действия. Обикновено командирът на въздухоплавателното средство ще бъде призован да обърне внимание на сериозните недостатъци, за които е уведомен. В редки случаи, когато инспекторите имат причина да вярват, че командирът на въздухоплавателното средство не възнамерява да предприеме необходимите мерки по докладваните му недостатъци, те официално спират въздухоплавателното средство от експлоатация. Официалното действие по спиране на въздухоплавателното средство от експлоатация от инспектиращата държава означава, че на въздухоплавателното средство е забранено да извършва полети, докато не бъдат предприети необходимите коригиращи мерки.

Един друг вид действия се наричат „коригиращи действия преди разрешаване на полета“. Преди да бъде позволено на въздухоплавателното средство да продължи своя полет, се изисква извършване на коригиращи действия с цел отстраняване на всички установени недостатъци.

В други случаи въздухоплавателното средство може да отпътува с експлоатационни ограничения. Пример за подобно ограничение е случаят, когато са отбелязани недостатъци по пътническите кресла. Експлоатацията на въздухоплавателното средство е възможна, при условие че креслата, по които са установени недостатъци, не се заемат от пътници.

Стандартна практика е да се уведомява командирът на въздухоплавателното средство, което току-що е било инспектирано, относно констатациите. Освен това, констатации от категории 2 и 3 се съобщават на отговорните авиационни власти и в основната база на оператора с молба за предприемане на подходящи действия за предотвратяване на повторното възникване на нередностите.

Тясното сътрудничество с гражданските въздухоплавателни администрации на всички държави, чиито оператори и въздухоплавателни средства са били подложени на инспекции по програмата SAFA, е задължително, за да бъдат постигнати по най-добър начин целите на програмата SAFA на ЕО. От въпросните администрации се изисква да осигуряват правилното изпълнение на коригиращите действия с оглед отстраняване на докладваните по SAFA констатации като част от тяхната отговорност по отношение на надзора върху безопасността, упражняван върху техните национални оператори съгласно съответните международни стандарти за безопасност.

В някои случаи, когато констатациите, направени за дадено въздухоплавателно средство, са счетени за важни, отделни държави, участващи в програмата SAFA, могат да решат да отнемат разрешението за влизане на въпросното въздухоплавателно средство. Това означава, че на конкретното въздухоплавателно средство повече не е позволено да каца на летища или да лети във въздушното пространство на съответната държава. Подобна забрана може да бъде отменена, ако операторът на въздухоплавателното средство докаже, че проблемите са били отстранени по подходящ начин. Поради това последствията от такива забрани за влизане могат да бъдат, и обикновено са, с временен характер.

По отношение на подобни забрани и тяхната последваща отмяна държавите, участващи в програмата SAFA, които са и държави-членки на ЕО, действат в съответствие с разпоредбите, предвидени в Регламент (ЕО) № 2111/2005 за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността.

	<b>Брой инспекции</b>	<b>10 337</b>
	<b>Брой констатации</b>	<b>11 298</b>
<b>ДЕЙСТВИЯ, КОИТО СА БИЛИ ПРЕДПРИЕТИ</b>	<b>информация, предадена на администрацията и оператора</b>	<b>3 566</b>
	<b>експлоатационни ограничения за въздухоплавателното средство</b>	<b>109</b>
	<b>коригиращи действия преди разрешаване на полетите</b>	<b>1 407</b>
	<b>спиране на въздухоплавателното средство от експлоатация</b>	<b>14</b>
	<b>незабавна оперативна забрана</b>	<b>10*</b>

\*с изключение на забраните/оперативните ограничения, наложени от ЕО по силата на Регламент (ЕО) № 2111/2005