

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 18.11.2009
KOM(2009)627 lõplik

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

EUROOPA ÜHENDUSE SAFA PROGRAMM

[SEK(2009) 1576 lõplik]

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

EUROOPA ÜHENDUSE SAFA PROGRAMM

(EMPs kohaldatav tekst)

Käesoleva aruande koostamise põhjused

Direktiivi 2004/36/EÜ artikli 6 lõikes 2 on sätestatud, et:

„Komisjon avaldab igal aastal kokkuvõtliku aruande, mis tehakse kättesaadavaks üldsusele ja tööstusharu sidusrühmadele, ning mis sisaldab kooskõlas artikliga 5 saadud teabe analüüsi. See analüüs on selge ja kergesti mõistetav ning see näitab, kas oht õhu kaudu reisijate turvalisusele on suurenenud. Analüüsi ei märgita teabe allikat.”

See on kolmas aastaaruanne, mis hõlmab ajavahemikku 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2008.

1. EÜ SAFA PROGRAMM

1.1. SAFA programmi algupära

SAFA programmi käivitas algselt Euroopa tsiviillennunduskonverents (European Civil Aviation Conference – ECAC) 1996. aastal. Programmi aluseks ei ole mitte Euroopa juriidiliselt siduvad otsused, vaid ECACi liikmesriikide peadirektorite võetud kohustused. Välismaiste õhusõidukite kontroll hõlmab neid õhusõidukeid, mida ei kasutata ega käitata selle riigi pädeva asutuse kontrolli all, kus kontrolli teostatakse.

30. aprillil 2004 avaldati Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/36/EÜ ühenduse lennujaamu kasutavate kolmandate riikide õhusõidukite ohutuse kohta (nn SAFA direktiiv), millega pandi ELi liikmesriikidele juriidiline kohustus kontrollida seisuplatsil oma lennujaamades maanduvaid kolmandate riikide õhusõidukeid, kusjuures „kolmanda riigi õhusõiduk” tähendab õhusõidukit, mida ei kasutata ega käitata ühegi liikmesriigi pädeva asutuse kontrolli all, kuid direktiiv ei keela ELi liikmesriigil kontrollida ka teiste ELi liikmesriikide õhusõidukeid. ELi liikmesriikidele anti kaks aastat aega, et kehtestada riiklikud õigusaktid asjaomase direktiivi rakendamiseks.

ECACi liikmesriikide peadirektorite otsusega anti SAFA programm üle Euroopa Ühenduse (EÜ) pädevusse, mistõttu alates 1. jaanuarist 2007 vastutab **EÜ SAFA programmi** haldamise ja edasise arendamise eest Euroopa Komisjon, keda kõnealuse ülesande täitmisel abistab Euroopa Lennundusohutusamet (European Aviation Safety Agency – EASA). EASA on Kölnis asuv Euroopa Komisjoni amet, mille ülesanne vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) 768/2006 on EÜ SAFA programmi operatiivjuhtimine komisjoni nimel.

Kuni 2006. aastani tegeles SAFA programmi rakendamisega Ühinenud Lennuametite Keskbüroo (Central Joint Aviation Authorities – CJAA). 2006. aasta lõpul anti SAFA koordineerimistegevus, sh keskandmebaas, CJAA-lt üle EASA-le.

15 ELi mittekuuluva ECACi liikmesriigi jätkuv osalemine ja seega programmi üleeuroopaline mõõde tagati töökokkuleppe allkirjutamisega iga liikmesriigi ja EASA vahel. Arvestades ka 27-liikmelist ELi, võib uhkusega tõdeda, et EÜ SAFA programmis on nüüd kokku **42 osalisriiki** (vt A liide).

1.2. EÜ SAFA programmi toimimine

Igas SAFA osalisriigis võib teostada õhusõiduki (ELi liikmesriikide puhul „kolmanda riigi” ja ELi mittekuuluvate ECACi liikmesriikide puhul „välismaise” õhusõiduki) kontrolli seisuplatsil, mis hõlmab peamiselt õhusõiduki dokumente ja juhendeid, lennumeeskonna litsentse, õhusõiduki nähtavat seisukorda ning kohustuslike salongi ohutusvahendite olemasolu ja seisukorda. Kõnealusele kontrollile viidatakse Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) standardite 1. lisas (töötajate litsentseerimine), 6. lisas (õhusõiduki käitamine) ja 8. lisas (õhusõiduki lennukõlblikkus).

Kontrolli teostamiseks rakendatakse kõikides osalisriikides ühtset menetlust. Kontrolli tulemuste kohta koostatakse aruanded, mille vorm on samuti ühtne. Märkimisväärsete rikkumiste puhul võetakse ühendust lennuettevõtjaga ja lennuettevõtja päritoluriigi või registririigi lennuametiga, et leppida kokku parandusmeetmetes, mida kohaldatakse mitte ainult kontrollitud õhusõiduki, vaid ka teiste õhusõidukite suhtes, mille puhul võib esineda samasugune üldist laadi rikkumine. Kõiki aruannetes sisalduvaid andmeid, samuti täiendavat teavet, saab keskest elektroonilisest andmebaasist, mille on loonud ja mida haldab EASA.

EÜ SAFA programmi peamised tunnused on kokkuvõtlikult järgmised:

- programmi kohaldamine kõigis SAFA osalisriikides, põhimõtteliselt kõigis 42 ECACi liikmesriigis (ELi liikmesriigid ja ELi mittekuuluvad ECACi liikmesriigid, kes on alla kirjutanud EASA töökokkuleppele);
- SAFA kontrolli tulemuste laialdane levitamine keskandmebaasi kaudu;
- nn alt-üles-lähenemisviis – programm on üles ehitatud õhusõidukite tehnilisele kontrollile seisuplatsil;
- selle teravdatud tähelepanu – keskendutakse peamiselt ELi ja SAFA osalisriikidesse lendavatele kolmandate riikide õhusõidukitele (kuigi SAFA kontrolli võidakse jätkuvalt teostada ka ELi liikmesriikide õhusõidukite suhtes);
- programmi olemuslik eesmärk on kontrollida vastavust ICAO standarditele, mida tavapärast kohaldatakse rahvusvahelisel tasandil kõigi kontrollitavate õhusõidukite suhtes.

1.3. EÜ SAFA programmi integreerimine üldisesse lennundusohutuse süsteemi

Paari viimase aasta SAFA kontrollidest saadud kogemused loovad välisriikide lennuettevõtjate ohutusest teatava üldpildi. See üldpilt on aga piiratud, sest ei ole võimalik saada täielikku ülevaadet ühegi konkreetse õhusõiduki või lennuettevõtja ohutusest. Põhjus on see, et teatavaid aspekte on kontrolli käigus ajalise piirangu ja sellest tuleneva piiratud üksikasjalikkuse tõttu raske hinnata (nt meeskonna koostöövõime, täielik lennukõlblikkus jne). Kõnealuste näitajate väärtust suurendatakse veelgi, tõstes ka SAFA kontrolli ühtlustamise taset osalisriikides.

Konkreetselt õhusõidukile või lennuettevõtjale saab täieliku hinnangu anda ainult pideva järelevalve abil, mida teostab lennuettevõtja päritolu- või registririigi riiklik tsiviillennundusasutus. Seejuures saab EÜ SAFA programmi kaudu saadud teavet kasutada järgmiselt:

- peamiselt ennetava vahendina, mis aitab kindlaks teha võimalikke negatiivseid ohutuslaseid arengutendentse ja annab konkreetse lennuettevõtja puhul arvukate ja/või korduvate kõrvalekaldumiste avastamise korral selgelt märku võimalikest struktuursetest puudustest nii asjaomase lennuettevõtja kvaliteedikontrollis kui ka kõnealuse lennuettevõtja sertifitseerimise eest vastutava riikliku tsiviilennundusametuse teostatavas ohutusjärelvalves; selliseid negatiivseid arengutendentse võib leida ka konkreetsete õhusõidukitüüpide puhul.
- SAFA kontroll võib reaalselt anda otsese panuse äsja kontrollitud konkreetse õhusõiduki ohutusse käitamisega, sundides kontrolliasutusi tagama, et veed kõrvaldatakse viivitamata enne kõnealuse õhusõiduki edasist käitamist.

Alates määruse (EÜ) nr 2111/2005 (mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu) jõustumisest on SAFA kontroll omandanud suurema tähtsuse ühe sellise kriteeriumina, mida komisjon arvestab, kui teeb otsuseid lennuettevõtjate lisamise kohta kõnealusesse ühenduse nimekirja. See on nii olnud alates esimese ühenduse nimekirja kehtestamisest 2006. aasta märtsis ja jätkunud nimekirja hilisemate korrapärase ajakohastamise puhul.

1.4. Programmi areng 2008. aastal

Komisjon võttis 16. aprillil 2008 vastu kaks olulist seadusandlikku meetet, mille eesmärk on EÜ SAFA programmi edasine täiustamine:

- komisjoni direktiiv 2008/49/EÜ, mis sisaldab SAFA kontrolli käsitleva menetluskorra juhiste põhielemente ja milles on sätestatud SAFA kontrolli ühtlustatud eeskirjad, mis hõlmavad järgmist: järelmeetmete võtmine, kohustus esitada kontrolliaruanne kindla ajavahemiku jooksul (15 tööpäeva) ja kohustus teavitada kontrollitud lennuettevõtjat kontrolli tulemustest ühtse vormi järgi koostatud kontrollakti esitamise kaudu. Lisaks sellele sätestatakse eespool nimetatud direktiivis SAFA inspektorite kvalifikatsiooni käsitlevad ühtsed kriteeriumid. EASALE tehti ülesandeks töötada osalisriikide abistamiseks välja üksikasjalik juhismaterjal, mis oleks kooskõlas direktiivis käsitletavate põhielementidega;
- komisjoni määrus (EÜ) nr 351/2008, millega rakendatakse üleeuroopalist struktureeritud lähenemisviisi, mis hõlmab SAFA kontrolli prioriteediks seadmist potentsiaalselt ohtlike käitajate suhtes, et paremini kasutada olemasolevaid kontrolliressursse.

EASA on komisjoni direktiivi 2008/49/EÜ sätete kohaselt koostanud ja avaldanud üksikasjaliku juhismaterjali SAFA kontrolli teostavate inspektorite kvalifikatsiooninõuete suhtes, mis on kõikides osalisriikides ühesugused. Kvalifikatsioonikriteeriumid keskenduvad inspektorite sobivusele, koolituste (kaasa arvatud korduvkoolituste) läbimisele ja inspektorite töökogemusele. Inspektorite koolitamisel tuleb järgida EASA väljatöötatud õppekavasid ja sõltumatutel koolitajatel peab olema teatavatele ühistele kriteeriumidele vastav kvalifikatsioon.

Mitmeid 2007. aasta algatusi jätkatakse ka 2008. aastal ja neist on saamas EÜ SAFA programmi tavameetmed, näiteks osalisriikide poolt SAFA andmebaasi sisestatud aruannete kvaliteedikontroll ja andmebaasi analüüs. Selle iga nelja kuu tagant tehtava analüüsi eesmärk

on potentsiaalselt ohutuspuudujääkide ja negatiivsete arengutendentside võimalikult varajane avastamine, et kõrvaldada puudujäägid enne, kui need rahvusvahelist lennundusohutust reaalselt kahjustama hakkaksid. Kõnealuse analüüsi teostamise meetodikat on parandatud ja täiustatud, et olemasolevaid SAFA andmeid võimalikult täielikult ära kasutada.

2008. aasta oktoobris toimus SAFA andmebaasi ulatuslik ajakohastamine, mis võimaldas parandada aruandlust, toetada komisjoni määruse (EÜ) nr 351/2008 kohaselt kehtestatud prioriseerimisprotsessi jälgimist ja tõhustada tööprotsessi. Komisjoni direktiivi 2008/49/EÜ alusel sisseviidud muudatustega, nimelt 3. klassi meetmetest teavitamise kohustuse rakendamisega samaaegselt võeti ajakohastamise raames kasutusele uus oluline vahend, mille eesmärk on puuduste ühtlustamine eelnevalt kirjeldatud liigituse abil, mille koostab ja mida vajaduse korral muudab EASA.

SAFA andmebaasi alusel on loodud ka täielikult toimiv koolituskeskkond, mis võimaldab andmebaasi kasutajate hulgas praktilisi koolitusi läbi viia.

1.5. Riskipõhise lähenemisviisi kasutuselevõtt

Komisjoni hiljuti (2008. aasta aprillis) jõustunud määrusega (EÜ) nr 351/2008 on kehtestatud SAFA kontrolli prioriteediks seadmise kontseptsioon üleeuroopalises perspektiivis, mille kohaselt osalisriigid peavad prioriteediks seadma teatava hulga seisuplatsil toimuvate tehniliste kontrollide teostamise teatavate lennuettevõtjate suhtes (kas konkreetsete lennuettevõtjate või kõikide teatavas riigis sertifitseeritud lennuettevõtjate suhtes). Prioriseerimisnimekirja koostab Euroopa Komisjon ja ajakohastab seda vajaduse korral vastavalt kõnealuses määruses sätestatud järgmiste kriteeriumidele:

- SAFA andmebaasi analüüsimise järel EASA poolt edastatud teave;
- lennuohutuskomitee koosolekute põhjal kogutud teave;
- liikmesriikidelt komisjonile edastatud teave.

Lisaks sellele tuleb seisuplatsil toimuv kontroll prioriteediks seada nii nende lennuettevõtjate suhtes, kes on kantud määrusega (EÜ) nr 2111/2005 kehtestatud ühenduse nimekirja (millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu) B lissasse, kui ka teiste lennuettevõtjate suhtes, kes on sertifitseeritud samas riigis, kust on pärit ühenduse nimekirja samal ajal kuuluv mis tahes lennuettevõtja.

Esimene prioriseerimisnimekiri, mis avaldati 20. aprillil 2008, vaadati samal aastal veel kaks korda läbi. 2008. aasta 10 337st SAFA kontrollist 1 481 teostati prioriseerimisnimekirja kantud käitajate suhtes.

2. SAFA KESKANDMEBAAS

EASA on hallanud SAFA keskandmebaasi alates 2006. aasta detsembrist, mil see viidi Hollandis asuvast Ühinenud Lennuametite Keskbüroost üle Saksamaal Kölnis asuvasse Euroopa Lennundusohutusametisse.

Kuigi andmebaasi haldab ja säilitab EASA, jääb aruannete andmebaasi lisamine kõigi 42 SAFA osalisriigi riiklike lennuametite ülesandeks.

2008. aastal teostasid SAFA osalisriigid 10 337 kontrolli, mille käigus avastati 11 298 puudust (vt A liide).

Andmebaasis sisalduvate andmete käsitlemine konfidentsiaalsena tähendab, et andmeid jagatakse ainult teiste osalisriikidega ega tehta üldsusele kättesaadavaks. Kõigil osalisriikide riiklikel lennuametitel on juurdepääs andmebaasile (turvatud) internetiühenduse kaudu.

3. KONTROLLITAVAD VALDKONNAD

SAFA direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid rahvusvaheliste ohutusnõuete täitmatajätmisses kahtlustatavaid õhusõidukeid (nt õhusõidukid, mida kahtlustatakse SAFA andmebaasi regulaarse analüüsimise alusel EASA poolt) kontrollima esmajärjekorras. Lisaks sellele on võimalik õhusõidukeid SAFA programmi raames seisuplatsil pisteliselt kontrollida.

Viis valdkonda, millele kontrollimisel võidakse keskenduda, on järgmised:

- (1) lennuettevõtja konkreetne päritoluriik (kontrollitakse konkreetse riigi lennuettevõtjaid);
- (2) konkreetne õhusõiduki tüüp;
- (3) konkreetsete lendude liik (regulaarlennud, mitteregulaarsed lennud, kaubavedu jne);
- (4) konkreetne kolmanda riigi lennuettevõtja;
- (5) konkreetne õhusõiduk, mis määratakse kindlaks individuaalse registreerimisnumbri järgi.

B, C ja D liidetes loetletakse 2008. aasta jooksul kontrollitud lennuettevõtjad, nende päritoluriigid ja õhusõidukite tüübid. Neis rõhutatakse EÜ SAFA programmi laiaulatuslikkust ja mittediskrimineerivat kohaldamist.

Programmi sujuvat toimimist illustreerib ka järgmine tabel, milles esitatakse koondatult liidetes sisalduv teave ja antakse tegevusülevaade.

Kuigi SAFA direktiivi raames on ELi liikmesriikide peamine kohustus kontrollida ELi lennujaamu külastavaid kolmandate riikide õhusõidukeid, kontrollitakse jätkuvalt ka ELi lennuettevõtjate õhusõidukeid. Tulemused on esitatud järgmises tabelis.

Kontrollimised	10 337 kontrollimist, ...
Lennuettevõtja	... mida kohaldati 1 067 erineva lennuettevõtja suhtes...
Lennuettevõtja päritoluriik	... 131 riigist,...
Õhusõiduki tüüp	...kes käitavad 220 erinevat õhusõiduki (all)tüüpi

Järgmine tabel kajastab asjaolu, et valdav enamik kõigist lendudest ELi liikmesriikide piires on ELi lennuettevõtjate lennud ning et üldiselt kasutasid SAFA osalisriigid jätkuvalt endise ECACi SAFA programmi üldisemaid kriteeriume.

	ELi lennuettevõtjate suhtes teostatud kontrollid	ELi mittekuuluvate lennuettevõtjate suhtes teostatud kontrollid
2008	5 879	4 458
Protsent	56,87 %	43,13 %

2008. aasta 10 337 kontrollist 9 040 teostasid ELi liikmesriigid. 42,7 % (3 857) kontrollimistest hõlmas kolmandate (ELi mittekuuluvate) riikide lennuettevõtjaid, ülejäänud 57,3 % (5 183) kontrollimistest aga ELi lennuettevõtjaid. 2008. aastal maandusid kolmandate riikide lennuettevõtjad ühenduse lennujaamades umbes 700 000 korral, seega on kontrollimäär (kontrollide arvu ja maandumiste arvu suhe) umbes 0,5 % (st 5 kontrolli iga 1 000 maandumise kohta). ELi lennuettevõtjad maandusid teistes ELi riikides (riikides, kes ei teosta maandunud õhusõiduki suhtes ohutusjärelvalvet) rohkem kui 2 900 000 korral, seega oli ELi lennuettevõtjate kontrollimäär 0,17 %.

4. SAFA KONTROLI PEAMISED TULEMUSED

4.1. Ülevaade tuvastatud puudustest

ICAO standarditest kõrvalekaldumistega seotud puuduste analüüsi alustatakse kvantitatiivse lähenemisega. Selles võrreldakse puuduste koguarvu (*finding – F*), kontrollimiste koguarvu (*inspection – I*) ja kontrollitud elementide (*inspected items – II*) koguarvu.

Kontrolli teostamisel kasutatakse kontrollnimekirja, mis sisaldab kokku 54 erinevat kontrollielementi. Enamikul juhtudel ei kontrollita kõiki elemente, kuna õhusõiduki saabumise ja väljumise vahelisest ajast täieliku kontrolli jaoks ei piisa. Seetõttu võib tulemustest parema ülevaate anda pigem puuduste koguarvu ja kontrollitud elementide koguarvu suhe kui vaid kontrollikordade arvul põhinev suhe. Tulemused on esitatud järgmises tabelis.

	Ajavahe
	1. jaanuar 2008 – 31. detsember 2008
Kontrollimiste koguarv (I)	10 337
Kontrollitud elementide koguarv (II)	358 046
Puuduste koguarv (F)	11 298
Kontrollitud elementide keskmine arv ühe kontrollikorra kohta	34,64
Puudusi ühe kontrollikorra kohta (F/I)	1 093
Puudusi kontrollitud elementide	0,0315

4.2. Kontrolli käigus tuvastatud puudused ja nende liigitamine

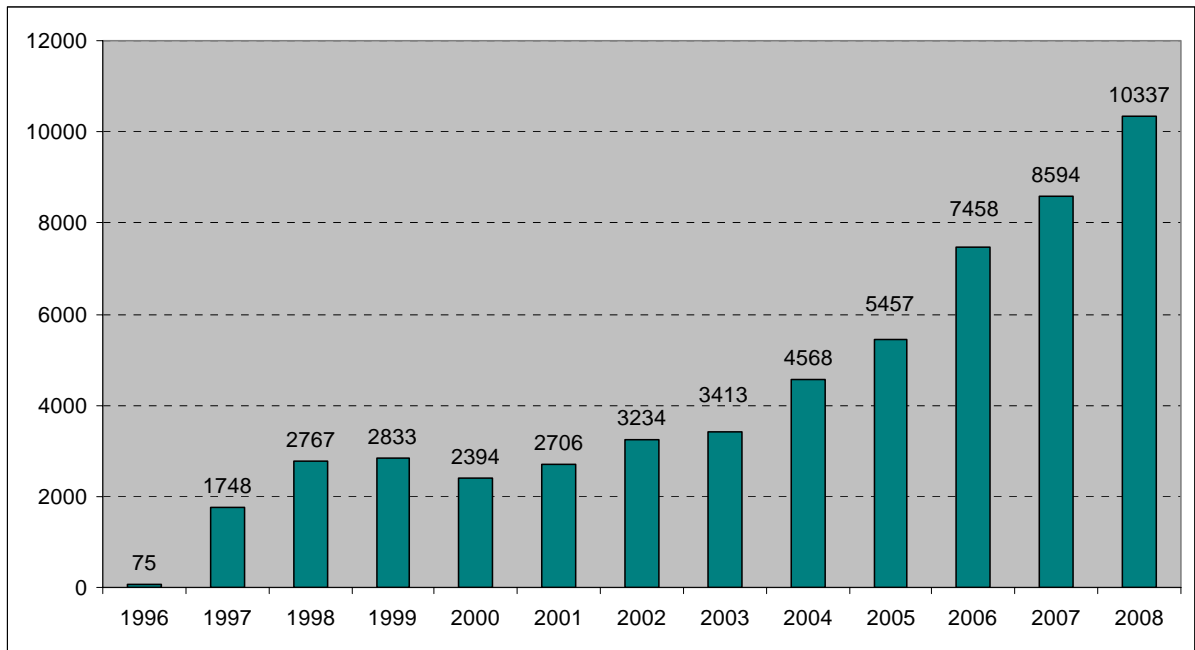
Arvesse tuleb võtta mitte ainult puuduste koguarvu, vaid ka nende raskusastet. Selleks on kehtestatud kolm kategooriat. 1. kategooria puudust käsitatakse väikese puudusena; 2. kategooria puudust käsitatakse olulise puudusena ja 3. kategooria puudust käsitatakse suure puudusena. Sõnad „väike”, „oluline” ja „suur” näitavad ICAO standardist kõrvalekaldumise määra. Kontrolli käigus tuvastatud puuduste liigitamise esmane eesmärk on määrata kindlaks standardi järgimine ja selle mittejärgimise raskusaste.

Kontrollimiste arv ja puuduste liigitus kirjendatakse andmebaasis ning tulemused on esitatud järgmises tabelis.

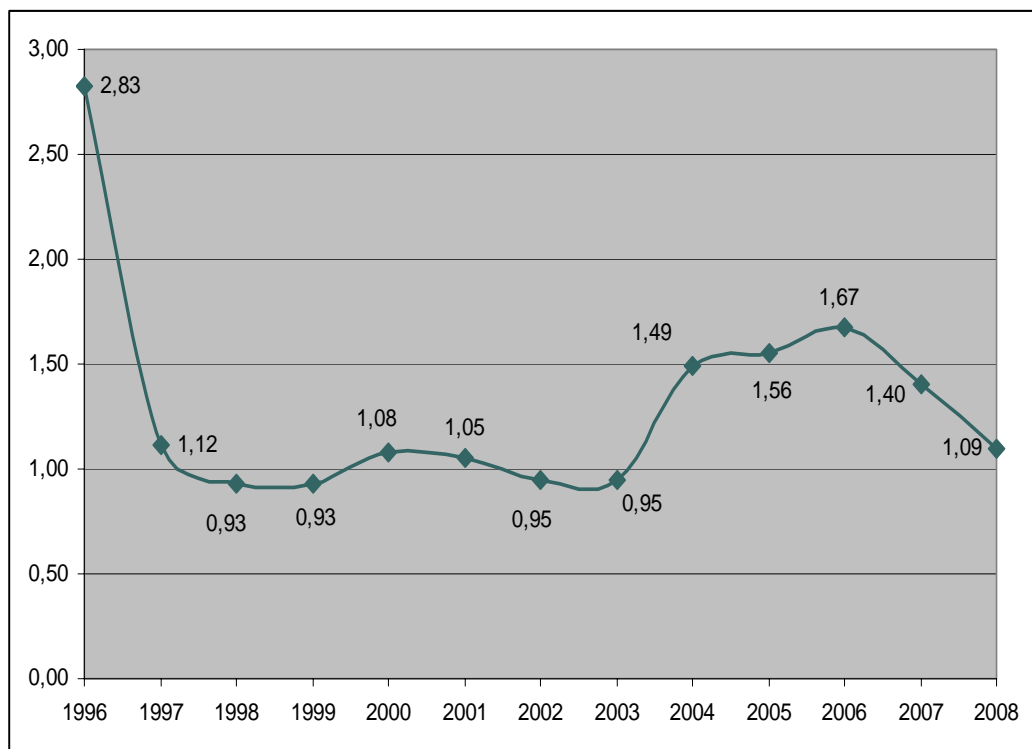
Aasta	Kontrolli- korrad (I)	Puuduste arv (F)				Puuduste suhtarv (F kat / I)			
		1. kat (väike)	2. kat (oluline)	3. kat (suur)	Kokku	1. kat F/I	2. kat F/I	3. kat F/I	F kokku / I
2008	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26 %	40,28 %	18,46 %	100,00 %				

4.3. Ajaline ülevaade

	Aasta													Kokku 1996– 2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Kontrollimiste koguarv (I)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Kontrollitud elementide koguarv (II)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Puuduste koguarv (F)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Puudusi ühe kontrollikorra kohta (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	1,264
Puudusi kontrollitud elementide kohta (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	0,039



SAFA kontrollide arv alates programmi rakendamisest 1996. aastal



Puuduste keskmine arv ühe kontrollikorra kohta (1996–2008)

4.4. Kontrollimisel tuvastatud puuduste piirkondlik jagunemine

Piirkond	Kontrol- litud riikide arv	Kontrol- litud lennu- ettevõtja te arv	Kont- rolli- korrad (I)	Puuduste arv (F)				Puuduste suhtarv (F kat / I)			
				1. kat (väike)	2. kat (oluline)	3. kat (suur)	Kokku	1. kat F/I	2. kat F/I	3. kat F/I	F kokku / I
EL (27) ¹	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Euroopa (ECAC) ²	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938
Vene Föderatsioon, Valgevene ja Kesk-Aasia ³	7	92	905	410	489	244	1143	0,453	0,540	0,270	1,263
Põhja- Ameerika ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Ladina- Ameerika ja Kariibi saared ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Lähis-Ida ja Põhja-Aafrika ⁶	17	78	998	577	586	300	1463	0,578	0,587	0,301	1,466
Aafrika ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Aasia ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485

¹ EL - Austria, Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Küpros, Leedu, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Malta, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Taani, Tšehhi Vabariik, Ungari, Ühendkuningriik.

² Euroopa (ECAC) - Albaania, Armeenia, Aserbaidžaan, Austria, Belgia, Bosnia-Hertsegoviina, Bulgaaria, Eesti, Gruusia, Hispaania, Horvaatia, Iirimaa, Island, Itaalia, Kreeka, Küpros, Leedu, Luksemburg, Läti, Madalmaad, endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Malta, Moldova Vabariik, Monaco, Norra, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Serbia, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Šveits, Taani, Tšehhi Vabariik, Türgi, Ukraina, Ungari, Ühendkuningriik.

³ Vene Föderatsioon, Valgevene ja Kesk-Aasia – Kasahstan, Kõrgõzstan, Valgevene, Vene Föderatsioon, Tadžikistan, Türkmenistan, Usbekistan.

⁴ Põhja-Ameerika – Ameerika Ühendriigid, Bermuda, Kanada.

⁵ Ladina-Ameerika ja Kariibi mere saared – Anguilla, Antigua ja Barbuda, Argentina, Aruba, Bahama saared, Barbados, Belize, Boliivia, Brasiilia, Colombia, Costa Rica, Dominica, Dominikaani Vabariik, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Hollandi Antillid, Honduras, Jamaica, Kaimanisaared, Kuuba, Mehhiko, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peruu, Puerto Rico, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinid, Suriname, Trinidad ja Tobago, Tšiili, Turks ja Caicos, Uruguay, Venezuela (Bolivari Vabariik).

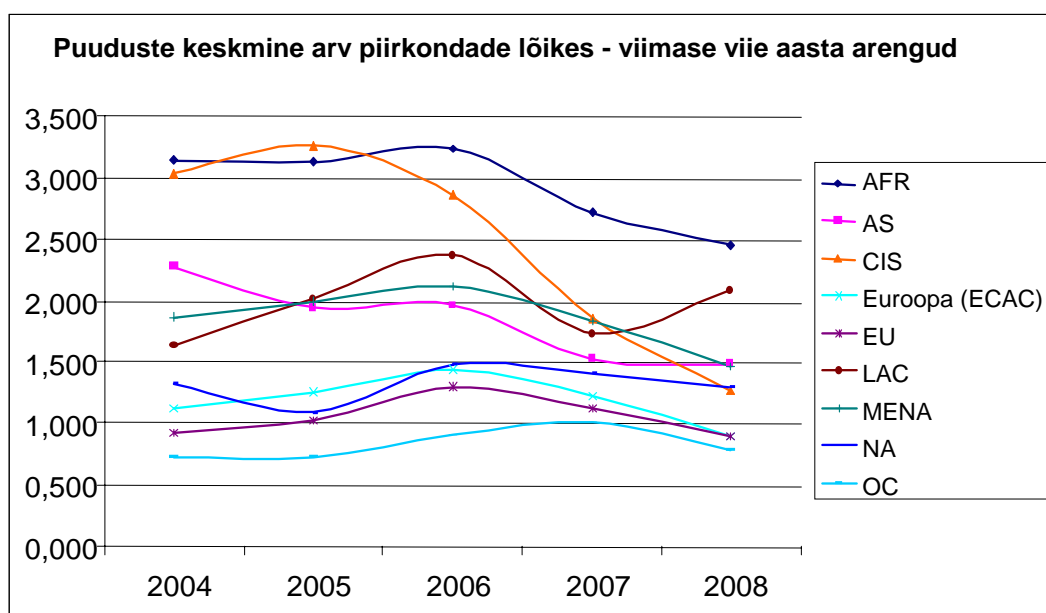
⁶ Lähis-Ida ja Põhja-Aafrika (MENA) – Alžeeria, Araabia Ühendemiraadid, Bahrein, Egiptus, Iisrael, Iraak, Iraan (Islamivabariik), Jeemen, Jordaania, Katar, Kuveit, Liibanon, Liibüa, Maroko, Omaan, Saudi Araabia, Sudaan, Süüria Araabia Vabariik, Tuneesia.

⁷ Aafrika (AFR) – Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Djibouti, Ekvatoriaal-Guinea, Eritrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kenya, Kesk-Aafrika Vabariik, Komoorid, Kongo, Kongo Demokraatlik Vabariik, Lesotho, Libeeria, Lõuna-Aafrika Vabariik, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauritania, Mauritius, Mosambiik, Namiibia, Nigeeria, Niger, Rwanda, Sambia, Sao Tomé ja Príncipe, Seišellid, Senegal, Sierra Leone, Somaalia, Svaasimaa, Tansaania, Togo, Tšaad, Uganda, Zimbabwe.

Okeaania ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Keskmine / kõik riigid								0,451	0,440	0,202	1,093

Seda tabelit vaadates võib märkida, et:

- ELi, ECACi ja Okeaania riikide lennuettevõtjatel on tuvastatud keskmisest vähem puudusi ühe kontrollikorra kohta;
- Aafrika, Vene Föderatsiooni, Valgevene ja Kesk-Aasia rühma ning Aasia, Lähis-Ida, Põhja-Ameerika ja Põhja-Aafrika lennuettevõtjatel on tuvastatud keskmisest rohkem puudusi ühe kontrollikorra kohta.



Viie aasta jooksul on puuduste keskmine arv (ühe kontrollikorra kohta) vähenenud peaaegu kõigis geograafilistes piirkondades, eelkõige Vene Föderatsioonis ning Valgevene ja Kesk-Aasia riikides (SRÜ riigid). Ainsad erandid on Ladina-Ameerika ja Kariibi piirkonna riigid.

⁸ Aasia (AS) – Afganistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei, Filipiinid, Hiina, Hongkong (Hiina erihalduspiirkond), Ida-Timor, India, Indoneesia, Jaapan, Kambodža, Laos, Lõuna-Korea, Malaysia, Maldiivid, Mongoolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Põhja-Korea, Singapur, Sri Lanka, Tai, Taiwan, Vietnam.

⁹ Okeaania (OC) – Austraalia, Belau, Fidži, Kiribati, Marshalli Saared, Mikroneesia, Nauru, Paapua Uus-Guinea, Saalomoni Saared, Samoa, Tonga, Tuvalu, Uus-Meremaa, Vanuatu.

Jagunemine ICAO piirkondade kaupa

Piirkond	Kontrol- litud riikide arv	Kontrol- litud lennuette- võtjate arv	Kontrol- likorrad (I)	Puuduste arv (F)				Puuduste suhtarv (F kat / I)			
				1. kat (väike)	2. kat (oluline)	3. kat (suur)	Kokku	1. kat F/I	2. kat F/I	3. kat F/I	F kokku / I
APAC ¹⁰	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,443
ESAF ¹¹	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,260
EUR/NAT ¹²	56	773	8580	3607	3477	1483	8567	0,420	0,405	0,173	0,998
MID ¹³	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,347
NACC ¹⁴	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,436
SAM ¹⁵	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,392
WACAF ¹⁶	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869
Kõik riigid	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

Seda tabelit vaadates võib märkida, et:

¹⁰ APAC – ICAO Aasia ja Vaikse ookeani piirkond: Austraalia, Bangladesh, Belau, Bhutan, Brunei, Cooki saared, Fidži, Filipiinid, Hiina (k.a Hongkong ja Aomen), India, Indoneesia, Jaapan, Kambodža, Kiribati, Laos, Lõuna-Korea, Malaisia, Maldiivid, Marshalli Saared, Mikroneesia, Mongoolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Paapua Uus-Guinea, Põhja-Korea, Saalomoni Saared, Samoa, Singapur, Sri Lanka, Tai, Tonga, Uus-Meremaa, Vanuatu, Vietnam.

¹¹ ESAF – ICAO Ida- ja Lõuna-Aafrika piirkond: Angola, Botswana, Burundi, Djibouti, Eritrea, Etiopia, Kenya, Komoorid, Lesotho, Lõuna-Aafrika Vabariik, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mosambiik, Namiibia, Rwanda, Sambia, Seišellid, Somaalia, Svaasimaa, Tansaania, Uganda, Zimbabwe.

¹² EUR/NAT – ICAO Euroopa ja Põhja-Atlandi piirkond: Albaania, Alžeeria, Andorra, Armeenia, Aserbaidžaan, Austria, Belgia, Bosnia ja Hertsegoviina, Bulgaaria, Eesti Gruusia, Hispaania, Horvaatia, Iirimaa, Island, Itaalia, Kasahstan, Kreeka, Kõrgõzstan, Leedu, Luksemburg, Läti, Madalmaad (k.a Hollandi Antillid), endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Malta, Maroko, Moldova Vabariik, Monaco, Montenegro, Norra, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, San Marino, Serbia, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Šveits, Taani, Tadžikistan, Tšehhi Vabariik, Tuneesia, Türgi, Türkmenistan, Ukraina, Ungari, Usbekistan, Valgevene, Vene Föderatsioon, Ühendkuningriik (k.a Kaimanisaared ja Bermuda).

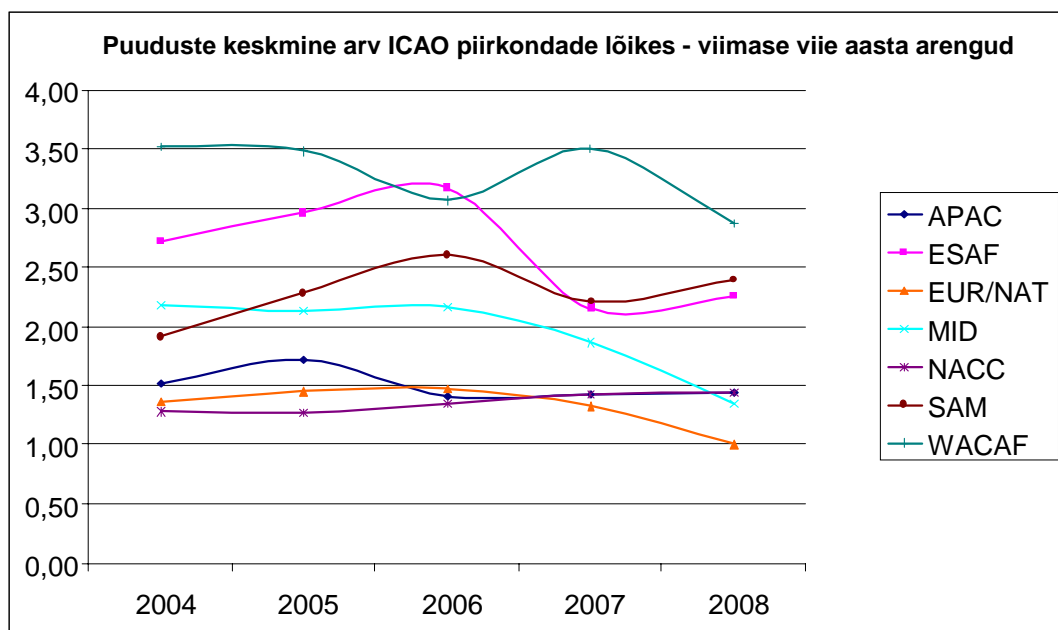
¹³ MID – ICAO Lähis-Ida piirkond: Afganistan, Araabia Ühendemiraadid, Bahrein, Egiptus, Iraan, Iraak, Iisrael, Jeemen, Jordaania, Katar, Kuveit, Küpros, Liibanon, Liibüa, Omaan, Pakistan, Saudi Araabia, Sudaan, Süüria.

¹⁴ NACC – ICAO Põhja-Ameerika, Kesk-Ameerika ja Kariibi mere piirkond: Ameerika Ühendriigid, Antigua ja Barbuda, Bahama, Barbados, Belize, Costa Rica, Dominikaani Vabariik, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Kanada, Kuuba, Mehhiko, Nicaragua, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinid, Trinidad ja Tobago.

¹⁵ SAM – ICAO Lõuna-Ameerika piirkond: Argentina, Boliivia, Brasiilia, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peruu, Suriname, Tšiili, Uruguay, Venezuela.

¹⁶ WACAF – ICAO Lääne- ja Kesk-Aafrika piirkond: Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Ekvatoriaal-Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kamerun, Kesk-Aafrika Vabariik, Kongo, Kongo Demokraatlik Vabariik, Libeeria, Mali, Mauritaania, Nigeeria, Niger, Sao Tomé ja Príncipe, Senegal, Sierra Leone, Togo, Tšaad.

- EUR/NAT rühma lennuettevõtjatel on ühe kontrollikorra kohta tuvastatud keskmisest vähem puudusi;
- MID, SAM, WACAF, NACC, APAC ja ESAF rühma lennuettevõtjatel on ühe kontrollikorra kohta tuvastatud keskmisest rohkem puudusi.



See graafik näitab, et NACC ja APAC piirkondade puhul jäi tuvastatud puuduste keskmine arv (puuduste koguarv jagatud kontrollikordade koguarvuga) võrdlemisi sarnasele tasemele. EUR/NAT, MID, WACAF piirkondade tulemused on paranenud, ESAF ja SAM piirkondades aga on puuduste keskmine arv vaatamata möödunud aastasele paranemistrendile hakanud taas suurenema.

ELi, ECACi ja ülejäänud maailma võrdlus

Piirkond	Kontrollitud riikide arv	Kontrollitud lennuettevõtjate arv	Kontrollikorrad (I)	Puuduste arv (F)				Puuduste suhtarv (F kat / I)			
				1. kat (väike)	2. kat (oluline)	3. kat (suur)	Kokku	1. kat F/I	2. kat F/I	3. kat F/I	F kokku / I
EL	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Ülejäänud EUROOPA (ELi mittekuuluvad ECACi riigid)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROOPA (ECACi riigid)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938

ELi mittekuulu vad riigid	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Kõik riigid	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Kontrollnimekirja elementidega seotud leiud

F liites esitatakse tulemused iga üksiku kontrollitud kontrollielemendi (*individual inspection item* – III) puhul. Näidatakse, mitu korda konkreetset kontrollielementi kontrolliti, mitu kõrvalkaldumist leiti, ning esitatakse F/III suhtarv. G liites esitatakse 2008. aastal leitud puuduste üksikasjalik jagunemine kategooriate kaupa.

4.6. Kontrollnimekirja elementidega seotud kolm kõige sagedamini esinevat olulist ja suurt puudust

Kontrollnimekiri koosneb neljast põhiosast. A osas on loetletud õhusõiduki piloodikabiinis kontrollitavad elemendid. B osas (reisijate) salongis kontrollitavad elemendid, peamiselt ohutusvarustus. C osas õhusõiduki üldine tehniline seisukord, mida tuleb kontrollida vaatluse käigus. Kontrollnimekirja D osas käsitletakse õhusõiduki lastiruumi ja veetavat lasti.

A, B, C ja D osas loetlemata üldiseid tähelepanekuid saab käsitleda kontrollnimekirja E osa (üldist) raames.

SAFA kontrolli käigus tuvastatud puudustest nõuavad enim tähelepanu 2. kategooriasse (oluline) ja 3. kategooriasse (suur) kuuluvad puudused, mille puhul tuleb võtta parandusmeetmed. D ja E liite tabelites on 2. ja 3. kategooria puhul esitatud kontrollnimekirja iga osa kolme sagedamini tuvastatud puuduse ja kontrollikordade arvu suhtarvud.

5. SEISUPLATSIL TOIMUVA KONTROLLI JÄREL VÕETAVAD MEETMED

Vastavalt tuvastatud puuduste kategooriale, arvule ja laadile võib võtta mitmeid meetmeid.

Kui puudus võib kahjustada õhusõiduki ja selles viibijate ohutust, tuleb võtta parandusmeetmed. Üldjuhul juhitakse õhusõiduki kapteni tähelepanu tõsistele puudujääkidele ja palutakse tal nendega tegeleda. Harvadel juhtudel, kui kontrollijatel on põhjust arvata, et õhusõiduki kapten ei kavatsen talle teatatud puudujääkide suhtes vajalikke meetmeid võtta, antakse õhusõidukile ametlik lennukeeld. Kontrolliva riigi antud ametlik lennukeeld tähendab, et õhusõidukil on keelatud kuni parandusmeetmete võtmiseni lende jätkata.

Üks võimalik meede on nõuda vea kõrvaldamist enne väljalennu lubamist. Enne kui õhusõidukil lubatakse lennu jätkata, nõutakse parandusmeetmete võtmist avastatud puudujääkide kõrvaldamiseks.

Muudel juhtudel võib õhusõiduk väljuda, kuid selle suhtes kohaldatakse käitamispriiranguid. Sellise piirangu näiteks on juhtum, kui tuvastatakse puudujääk seoses reisijate istmetega. Õhusõiduki käitamine on võimalik tingimusel, et kahjustatud istmetel reisijaid ei ole.

Tavaliselt antakse äsja kontrollitud õhusõiduki kaptenile lühiülevaade tuvastatud puudustest. 2. ja 3. kategooriatesse kuuluvatest puudustest teatatakse lisaks ka vastutavale lennuametile ning lennuettevõtja kodubaasile, taotledes vajalike meetmete võtmist puuduste kordumise vältimiseks.

Selleks et EÜ SAFA programmi eesmärgi võimalikult hästi täita, on hädavajalik tihe koostöö kõigi SAFA raames kontrollitud lennuettevõtjate ja õhusõidukite päritoluriikide tsiviillennundusasutustega. Kuna riikide tsiviillennundusasutuste kohustuste hulka kuulub asjaomaste rahvusvaheliste ohutusstandardite kohane järelevalve oma riigi lennuettevõtjate üle, peavad nad tagama SAFA raames tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks vajalike parandusmeetmete nõuetekohase rakendamise.

Juhul kui õhusõiduki kontrollimisel tuvastatud puudusi peetakse tähtsaks, võivad SAFA liikmesriigid sellise õhusõiduki sisenemisloa individuaalselt tühistada. See tähendab, et kõnealune õhusõiduk ei tohi enam maanduda asjaomase riigi lennuväljadel ega lennata tema õhuruumis. Sellise keelu võib tühistada, kui õhusõiduki käitaja tõendab, et probleemid on nõuetekohaselt lahendatud. Seega võivad niisugused sisenemislubadega seotud tagasilöögid olla ajutised, ja üldjuhul nad seda ongi.

Seoses selliste keeldude ja nende hilisema tühistamisega peavad Euroopa Ühendusse kuuluvad SAFA osalisriigid järgima määrust (EÜ) nr 2111/2005, mis käsitleb ühenduse nimekirja, millesse kantakse lennuettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse ühenduse piires tegevuskeeldu.

	Kontrollikordade arv	10 337
	Puuduste arv	11 298
VÕETUD MEETMED	Lennuameti ja lennuettevõtja teavitamine	3 566
	Käitamispiirangu kohaldamine õhusõiduki suhtes	109
	Parandusmeetmed enne väljalennu lubamist	1 407
	Õhusõiduki lennukeeld	14
	Viivitamatu lennukeeld	10*

*Ei hõlma EÜ poolt määruse (EÜ) nr 2111/2005 kohaselt kehtestatud keelde ja piiranguid.