

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 18.11.2009
COM(2009)627 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

EIROPAS KOPIENAS SAFA PROGRAMMA

[SEC(2009) 1576 galīgā redakcija]

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

EIROPAS KOPIENAS SAFA PROGRAMMA

(Dokuments attiecas uz EEZ)

Kāpēc ir vajadzīgs šis ziņojums?

Direktīvas 2004/36/EK 6. panta 2. punktā ir paredzēts:

"Katru gadu Komisija publicē informācijas kopsavilkumu, kas ir pieejams sabiedrībai un nozares ieinteresētājām personām un kas ietver visas saskaņā ar 5. pantu saņemtās informācijas analīzi. Minētā analīze ir vienkārša un viegli saprotama un norāda, vai gaisa kuģu pasažieri ir pakļauti paaugstinātam lidojumu drošības riskam. Minētājā analīzē nenorāda informācijas avotu."

Šis ir trešais gada ziņojums par laika posmu no 2008. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim.

1. EK SAFA PROGRAMMA

1.1. EK SAFA programmas izcelsme

SAFA programmu jeb Ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšanas programmu sākotnēji ieviesa Eiropas Civilās aviācijas konference (ECAC) 1996. gadā. SAFA programmas pamatā nebija saistošs Eiropas tiesiskais regulējums, bet gan ECAC dalībvalstu ģenerāldirektoru saistības. Pārbaudes attiecībā uz "ārvalstu" gaisa kuģiem nozīmēja, ka tiek pārbaudīti gaisa kuģi, kuru izmantošanu vai ekspluatāciju nekontrolēja tās valsts kompetentā iestāde, kurā tika veikta pārbaude.

2004. gada 30. aprīlī tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/36/EK par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu gaisa kuģu drošību (tā sauktā "SAFA direktīva"), kas ES dalībvalstīm radīja juridisku pienākumu veikt perona pārbaudes trešo valstu gaisa kuģiem, kuri nolaižas to lidostās, un tajā "trešās valsts gaisa kuģis" nozīmēja gaisa kuģi, kas netiek izmantots vai ekspluatēts dalībvalsts kompetentās iestādes kontrolē; taču direktīva nekādā ziņā neliedz ES dalībvalstīm pārbaudīt gaisa kuģus no citām ES dalībvalstīm. ES dalībvalstīm tika dots divu gadu laika posms šīs direktīvas īstenošanai, pieņemot attiecīgos valsts tiesību aktus.

Ar ECAC dalībvalstu ģenerāldirektoru lēmumu SAFA programmu nodeva Eiropas Kopienas (EK) kompetencē, un no 2007. gada 1. janvāra atbildību par **EK SAFA programmas** pārvaldību un tālāku attīstību ir uzņēmusies Eiropas Komisija, kurai palīdz Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA). EASA ir Eiropas Komisijas aģentūra, kas atrodas Ķelnē un Komisijas vārdā atbild par EK SAFA programmas operatīvo pārvaldību saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 768/2006.

Līdz 2006. gadam SAFA programmas operatīvos elementus īstenoja centrālās apvienotās aviācijas iestādes (CJAA). 2006. gada beigās SAFA koordinācijas darbības, tostarp centralizēto datubāzi, CJAA nodeva EASA.

To piecpadsmit ECAC dalībvalstu, kas nav ES dalībvalstis, pastāvīgā līdzdalība un tādējādi arī programmas nozīmīgums Eiropas mērogā ir nodrošināts, parakstot atsevišķu sadarbības

nolīgumu starp katru no šīm valstīm un *EASA*. Tāpēc, ieskaitot ES-27, EK *SFA* programmā kopumā ir iesaistītas 42 valstis (sk. A papildinājumu).

1.2. EK *SFA* programmas darbība

Katrā *SFA* programmā iesaistītajā valstī gaisa kuģiem (trešo valstu gaisa kuģiem ES dalībvalstīs vai ārvalstu gaisa kuģiem *ECAC* valstīs, kas nav ES dalībvalstis) var veikt perona pārbaudi, kas galvenokārt attiecas uz gaisa kuģa dokumentiem un rokasgrāmatām, lidojuma apkalpes licencēm, gaisa kuģa ārējo stāvokli un obligāto salona drošības aprīkojumu un tā stāvokli. Norādes šo pārbaūžu veikšanai ir izklāstītas Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) standartu 1. pielikumā (Personāla licencēšana), 6. pielikumā (Gaisa kuģu ekspluatācija) un 8. pielikumā (Gaisa kuģa lidojumderīgums).

Šīs pārbaudes veic saskaņā ar visām iesaistītajām valstīm kopīgu procedūru. Par to rezultātiem pēc tam tiek sagatavoti ziņojumi, kuros arī ievēro vienotu formu. Ievērojamu neatbilstību gadījumā notiek sazināšanās ar ekspluatantu un attiecīgo (ekspluatanta vai reģistrācijas valsts) aviācijas iestādi, lai veiktu koriģējošus pasākumus ne tikai attiecībā uz pārbaudīto gaisa kuģi, bet arī uz citiem gaisa kuģiem, kas varētu būt saistīti ar šādu vispārīgu neatbilstību. Visi ziņojumu dati, kā arī papildu informācija tiek nodota koplietošanai un tiek glabāta centrālā elektroniskā datubāzē, kuru veido un pārvalda *EASA*.

Galvenās EK *SFA* programmas iezīmes ir šādas:

- to īsteno visās *SFA* programmā iesaistītajās valstīs - faktiski visas 42 *ECAC* valstis (ES dalībvalstis un *ECAC* valstis, kas nav ES dalībvalstis, bet ir parakstījušas *EASA* sadarbības nolīgumu),
- *SFA* perona pārbaūžu rezultātus izplata ar centralizētas datubāzes starpniecību,
- pieeja "no apakšas uz augšu" - programmas pamatā ir gaisa kuģu perona pārbaudes,
- koncentrēšanās uz konkrētu mērķi - galvenā uzmanība tiek pievērsta trešo valstu gaisa kuģiem, kas veic lidojumus uz ES dalībvalstīm un *SFA* programmā iesaistītajām valstīm (kaut arī *SFA* pārbaudes aizvien var veikt gaisa kuģiem no ES dalībvalstīm),
- tās mērķis ir pārbaudīt atbilstību *ICAO* standartiem, kurus starptautiskā mērogā parasti piemēro visiem pārbaudāmajiem gaisa kuģiem.

1.3. EK *SFA* programmas vieta kopējā aviācijas drošības ķēdē

Pieredze, kas iegūta pēdējos gados veiktajās *SFA* pārbaudēs, liecina, ka tās sniedz vispārīgu priekšstatu par ārvalstu ekspluatantu drošību. Tomēr šis priekšstats ir ierobežots tajā ziņā, ka netiek iegūta pilnīga aina par atsevišķu gaisa kuģu vai ekspluatantu drošību. Iemesls ir tas, ka dažus aspektus (piemēram, apkalpes resursu pārvaldību, pilnīgu lidojumderīguma statusu utt.) pārbaudes gaitā ir grūti novērtēt, jo pārbaūžu veikšanai pieejamais laiks ir ierobežots, un tāpēc šādā pārbaudē iegūta informācija var nebūt ļoti precīza. Minēto rādītāju vērtība kļūs vēl lielāka, ja tiks turpināta *SFA* pārbaūžu izpildes saskaņošana starp visām iesaistītajām valstīm.

Konkrēta gaisa kuģa vai ekspluatanta pilnīgu novērtējumu var gūt tikai pastāvīgas uzraudzības rezultātā, ko veic atbildīgā valsts civilās aviācijas iestāde (ekspluatanta valstī vai reģistrācijas valstī). Tāpēc informācija, kas gūta ar ES *SAFA* programmas starpniecību, ir lietderīga:

- pirmkārt, kā preventīvs instruments, kas ļauj noteikt potenciālās negatīvās tendences attiecībā uz drošību, jo trūkumi, kas lielā skaitā un/vai atkārtoti tiek atklāti attiecībā uz konkrētu ekspluatantu, ir ļoti labs potenciālu strukturālu nepilnību rādītājs, kas raksturo šā ekspluatanta kvalitātes kontroles pārvaldību, kā arī tās atbildīgās valsts civilās aviācijas iestādes veikto drošības uzraudzību, kurā ekspluatants ir sertificēts; līdzīgas negatīvas tendences var noteikt arī attiecībā uz konkrētiem gaisa kuģu tiptiem,
- tiešākā nozīmē *SAFA* pārbaudes var reālajā laikā uzlabot konkrēta, tikko pārbaudīta gaisa kuģa ekspluatācijas drošību, liekot pārbaudes iestādei nodrošināt, lai tiktu veiktas tūlītējas korektīvas darbības, pirms gaisa kuģa ekspluatācija tiek turpināta.

Bez tam, kopš stājusies spēkā Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, *SAFA* pārbaudes ir ieguvušas arvien lielāku nozīmi kā viens no kritērijiem, ko ņem vērā Komisija, pieņemot lēmumus par pārvadātāju iekļaušanu Kopienas sarakstā. Tas jo īpaši attiecas uz 2006. gada martā sagatavoto pirmo Kopienas sarakstu un tā regulārajiem atjauninājumiem.

1.4. Programmas attīstība 2008. gadā

2008. gada 16. aprīlī Komisija pieņēma divus svarīgus tiesību aktus, lai vēl vairāk stiprinātu EK *SAFA* programmu:

- Komisijas Direktīvu 2008/49/EK, kurā ir izklāstīti *SAFA* programmas procedūru rokasgrāmatas pamata elementi un paredzēti saskaņotie noteikumi *SAFA* pārbaudžu veikšanai, tostarp izpildes kontroles pasākumi, ziņojuma iesniegšanas termiņš (15 darba dienas) un tas, ka pārbaudes rezultāti obligāti ir jānosūta pārbaudītajam ekspluatantam, izmantojot pārbaudes apliecinājuma veidlapu. Turklāt iepriekš minētajā direktīvā ir paredzēts vienots kritēriju kopums *SAFA* inspektoru kvalifikācijai. *EASA* tika uzdots sniegt palīdzību iesaistītajām valstīm, izstrādājot vadlīniju dokumentus atbilstīgi šajā direktīvā minētajiem pamata elementiem;
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 351/2008, ar ko ievieš strukturētu, Eiropas mēroga pieeju attiecībā uz prioritātes piešķiršanu *SAFA* perona pārbaudēm saistībā ar potenciāli nedrošiem subjektiem, lai veicinātu pārbaudēm paredzēto resursu labāku izmantošanu.

Saskaņā ar Komisijas Direktīvu 2008/49/EK *EASA* ir izstrādājusi un publicējusi detalizētus vadlīniju dokumentus par *SAFA* perona pārbaudžu inspektoru kvalifikāciju, nosakot vienotus standartus visām iesaistītajām valstīm. Kvalifikācijas kritērijos galvenā uzmanībā ir pievērsta atbilstībai, mācībām (tostarp periodiskām mācībām) un inspektoru pieredzei. Inspektoru mācībām ir jānotiek saskaņā ar *EASA* izstrādātajām programmām, bet neatkarīgiem mācību organizētājiem ir jābūt kvalificētiem atbilstīgi konkrētu kritēriju kopumam.

Vairākas iniciatīvas, kas tika aizsāktas 2007. gadā, tiek turpinātas arī 2008. gadā, un tās ir kļuvušas par regulārām standarta darbībām saskaņā ar EK *SAFA* programmu, piemēram,

SAFA datubāzē ievadīto iesaistīto valstu ziņojumu kvalitātes pārbaude un datubāzes analīze. Šādu analīzi veic reizi četros mēnešos, un tās mērķis ir pēc iespējās ātrāk noteikt potenciālo apdraudējumu un tendences, lai tās laikus varētu novērst, pirms tiek apdraudēta starptautiskās aviācijas drošība. Šo analīžu veikšanas metodoloģija tika atkārtoti pārskatīta un uzlabota, lai maksimāli izmantotu pieejamos *SAFA* datus.

2008. gada oktobrī *SAFA* datubāzē tika ieviests būtisks jauninājums, kas dod iespēju uzlabot ziņojumu iesniegšanu un darba plūsmu, kā arī sekmē prioritātes piešķiršanas procesa uzraudzību (ko izveidoja saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 351/2008). Īstenojot izmaiņas, kas paredzētas Komisijas Direktīvā 2008/49/EK, proti, ziņojuma iesniegšanu par 3. darbību klasi, ar šo jauninājumu ir ieviesta arī jauna iespēja, kuras mērķis ir uzlabot konstatējumu konsekvenci, izmantojot iepriekš aprakstītu konstatējumu kopumu, kuru izstrādājusi un uztur *EASA*.

SAFA datubāze ir replicēta, izveidojot pilnībā funkcionējošu mācību vidi datubāzes lietotāju praktiskajām mācībām.

1.5. Uz risku orientētas pieejas ieviešana

Ar nesen pieņemto Komisijas Regulu (EK) Nr. 351/2008 (kas stājas spēkā 2008. gada aprīlī) *SAFA* pārbaudēs ir ieviests prioritātes noteikšanas princips no Eiropas perspektīvas; iesaistītajām valstīm ir jānosaka prioritāte daļai perona pārbaūžu, izvēloties konkrētus pārbaudes subjektus (vai nu atsevišķus ekspluatantus, vai visus ekspluatantus, kas ir sertificēti konkrētā valstī). Prioritāšu sarakstu sagatavo Eiropas Komisija un to atjaunina, ja tāda vajadzība rodas saskaņā ar kritēriju kopumu, kas noteikts minētajā regulā, proti, saskaņā ar:

- informāciju, ko pēc *SAFA* datubāzes analīzes pārsūta *EASA*,
- informāciju, kas iegūta Lidojumu drošības komitejas sanāksmēs,
- informāciju, kuru Komisija saņēmusi no dalībvalstīm.

Turklāt prioritārās pārbaudes veic arī ekspluatantiem, kas ir minēti B pielikumā Kopienas sarakstā ar gaisa pārvadātājiem, kuriem piemērots darbības aizliegums (kas izveidots saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005), kā arī citiem ekspluatantiem, kuri ir sertificēti tajā pašā valstī, kurā ir sertificēts kāds no minētajā Kopienas sarakstā iekļautajiem ekspluatantiem.

Pirmais prioritāšu saraksts tika sagatavots 2008. gada 20. aprīlī, un tā paša gada laikā to pārskatīja divas reizes. 2008. gadā tika veiktas 10 337 *SAFA* pārbaudes, un 1 481 no tām tika veikta subjektiem, kas bija norādīti prioritāšu sarakstā.

2. CENTRALIZĒTĀ SAFA DATUBĀZE

EASA pārvalda centralizēto datubāzi kopš 2006. gada decembra, kad centrālās apvienotās aviācijas iestādes (*CJAA*) Nīderlandē to nodeva *EASA* Ķelnē, Vācijā.

Kaut arī to pārvalda un uztur *EASA*, par ziņojumu ievietošanu datubāzē vēl aizvien atbild *SAFA* programmā iesaistīto 42 valstu atbildīgās aviācijas iestādes.

2008. gadā *SAFA* programmā iesaistītās valstis veica 10 337 pārbaudes, kurās atklājās aptuveni 11 298 trūkumi (sk. A papildinājumu).

Datubāzē esošos datus uzskata par konfidenciāliem tajā nozīmē, ka tos var izmantot tikai programmā iesaistītās valstis un tie nav pieejami plašai sabiedrībai. Visu iesaistīto valstu valsts aviācijas iestādes datubāzei var piekļūt (drošajā) internetā.

3. PĀRBAUDES JOMAS

Saskaņā ar *SAFA* direktīvu gaisa kuģi, par kuriem ir radušās aizdomas, ka tie neatbilst starptautiskajiem drošības standartiem (pamatojoties, piemēram, uz *EASA* regulāru datubāzes analīzi), dalībvalstīm ir jāpārbauda prioritārā kārtā. Bez tam perona pārbaudes var veikt, izmantojot izlases veida pārbaudes procedūru (*spot-check procedure*).

Pārbaudēs var koncentrēties uz piecām jomām:

- (1) konkrētu valsti, kurā ir reģistrēti ekspluatanti (tiek pārbaudīti kādas konkrētas valsts ekspluatanti);
- (2) konkrētu gaisa kuģu tipu;
- (3) konkrētu ekspluatācijas veidu (regulāri lidojumi, neregulāri lidojumi, kravu pārvadājumi utt.);
- (4) konkrētu ekspluatantu no trešās valsts;
- (5) konkrētu gaisa kuģi, ko nosaka pēc tā individuālā reģistrācijas numura zīmes.

B, C un D papildinājumā ir uzskaitītas ekspluatantu valstis, gaisa kuģu tipi un ekspluatanti, kas pārbaudīti 2008. gadā. Tajos atspoguļota EK *SAFA* programmas plašā darbības joma un nediskriminējošā piemērošana.

Par programmas sekmīgo darbību var pārliecināties arī turpmāk redzamajā tabulā, kurā ir apkopota papildinājumos sniegtā informācija un sniegts pārskats par veiktajām darbībām.

Kaut arī saskaņā ar *SAFA* direktīvu ES dalībvalstu galvenais pienākums ir pārbaudīt trešo valstu gaisa kuģus, kas ierodas ES lidostās, aizvien vēl turpina pārbaudīt arī ES ekspluatantu gaisa kuģus. Rezultāti redzami šajā tabulā:

Pārbaudes	10 337 pārbaudes
Ekspluatants	1 067 dažādi ekspluatanti
Ekspluatanta valsts	no 131 valsts
Gaisa kuģa tips	220 dažāda (apakš)tipa gaisa kuģi

Turpmāk norādītajā tabulā parādīts, ka lielāko daļu lidojumu ES dalībvalstīs veic ES ekspluatanti un ka kopumā *SAFA* programmā iesaistītās valstis vēl aizvien izmanto iepriekšējās Eiropas Civilās aviācijas konferences *SAFA* programmas vispārīgos kritērijus.

	ES ekspluatantu pārbaudes	Ekspluatantu, kas nav ES ekspluatanti, pārbaudes
--	----------------------------------	---

2008. gads	5 879	4 458
Procentuālā daļa	56,87 %	43,13 %

No 10 337 pārbaudēm, kas veiktas 2008. gadā, 9 040 pārbaudes veica ES dalībvalstīs: 42,7 % (3 857) pārbaudu veica ekspluatantiem, kas ir sertificēti trešās valstīs, bet 57,3 % (5 183) pārbaudu veica ES ekspluatantiem. 2008. gadā trešo valstu ekspluatanti veica aptuveni 700 000 nolaišanās Kopenhāgē lidostās, un tas nozīmē, ka pārbaudu koeficients (pārbaudu skaits/nolaišanās skaits) ir aptuveni 0,5 % (t. i., 5 pārbaudes uz 1000 nolaišanās reizēm). ES ekspluatantu nolaišanās skaits citā ES valstī (kas nav atbildīga par attiecīgā ekspluatanta drošības kontroli) bija lielāks nekā 2 900 000, un tas nozīmē, ka pārbaudu koeficients ES ekspluatantu gadījumā ir 0,17 %.

4. SAFA PĀRBAUŽU GALVENIE REZULTĀTI

4.1. Vispārējais ziņojums par pārbaudēs atklātajiem trūkumiem

Pārbaudēs atklātos trūkumus, ko var raksturot kā novirzes no *ICAO* standartiem, sākotnēji var aplūkot no kvantitatīvā viedokļa. To dara, salīdzinot kopējo atklāto trūkumu skaitu (F) ar veikto pārbaudu skaitu (I) un pārbaudīto pozīciju skaitu (II).

Pārbaudes laikā izmanto kontroles sarakstu, kurā ir iekļautas 54 dažādas pārbaudāmās pozīcijas. Vairumā gadījumu vienā pārbaudē netiek pārbaudītas visas pozīcijas, jo laiks starp gaisa kuģa ielidošanu un izlidošanu nav pietiekami ilgs pilnīgas pārbaudes veikšanai. Tāpēc attiecība starp atklāto trūkumu kopskaitu un pārbaudīto pozīciju kopskaitu var sniegt labāku priekšstatu nekā attiecība, kuras pamatā ir tikai veikto pārbaudu skaits. Rezultāti redzami šajā tabulā:

	Laika posms
	2008. gada 1. janvāris – 2008. gada 31. decembris
Pārbaudu kopskaits (I)	10 337
Pārbaudīto pozīciju kopskaits (II)	358 046
Atklāto trūkumu kopskaits (F)	11 298
Vidējais pārbaudīto pozīciju skaits vienā pārbaudē	34,64
Atklātie trūkumi/veiktās pārbaudes (F/I)	1,093
Atklātie trūkumi/pārbaudītās pozīcijas (F/II)	0,0315

4.2. Pārbaudēs atklātie trūkumi un to kategorijas

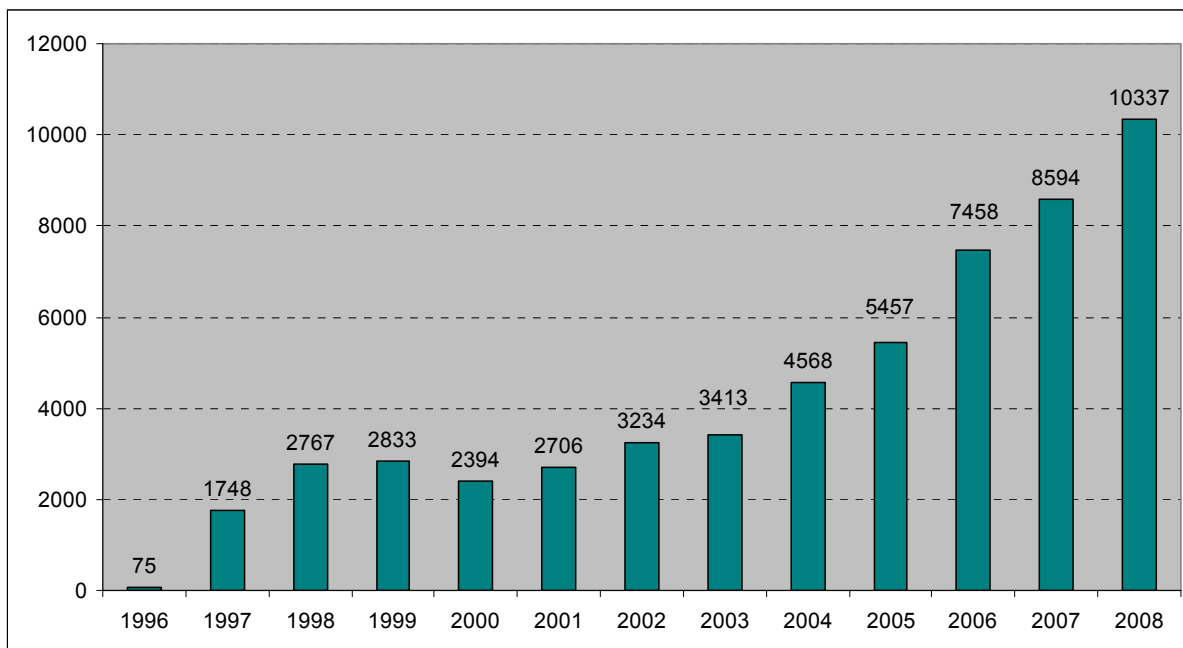
Jāņem vērā ne vien kopējais pārbaudēs atklāto trūkumu skaits, bet arī tas, cik tie ir "nopietni". Tāpēc ir definētas trīs trūkumu kategorijas. "1. kategorija" – maznozīmīgi trūkumi; "2. kategorija" – nozīmīgi trūkumi; "3. kategorija" – būtiski trūkumi. Apzīmējumi "maznozīmīgs", "nozīmīgs" un "būtisks" attiecas uz līmeni, kas raksturo novirzi no ICAO standarta. Konstatēto trūkumu kategoriju galvenais mērķis ir klasificēt atbilstību standartam un noteikt to, cik nopietna ir neatbilstība attiecīgajam standartam.

Veiktās pārbaudes un atklāto trūkumu kategorijas tiek reģistrētas datubāzē, un rezultāti ir sniegti turpmākajā tabulā.

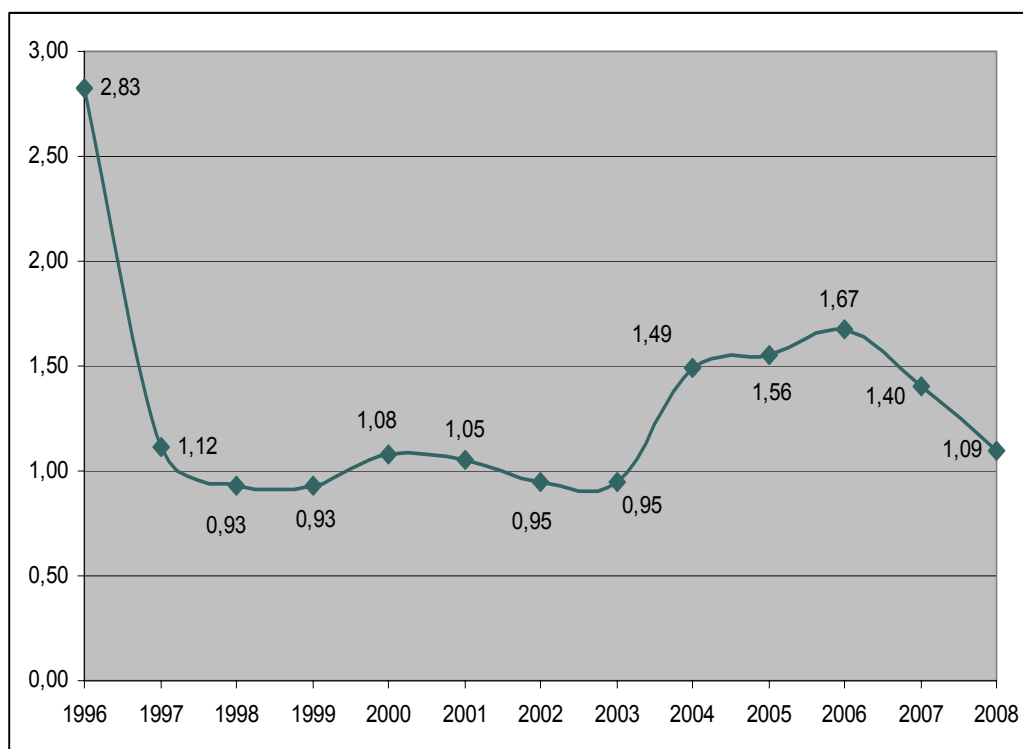
Gads	Pārbažu skaits (I)	Atklāto trūkumu skaits (F)				Atklāto trūkumu attiecība pret veikto pārbažu skaitu (F kat./I)			
		1. kat. (maznozīmīgs)	2. kat. (nozīmīgs)	3. kat. (būtisks)	kopā	F 1. kat./I	F 2. kat./I	F 3. kat./I	F kopskaits/I
2008	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26%	40,28%	18,46%	100,00%				

4.3. Vēsturisks pārskats

	Gads													1996–2008 kopā
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Pārbažu kopskaits (I)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Pārbaudīto pozīciju kopskaits (II)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Atklāto trūkumu kopskaits (F)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Atklātie trūkumi/veiktās pārbaudes (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
Atklātie trūkumi/pārbaudītās pozīcijas (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 pārbaūžu skaits kopš programmas uzsākšanas 1996. gadā



Vidējais atklāto trūkumu skaits vienā pārbaudē (1996.–2008. gads.)

4.4. Pārbaudēs atklātie trūkumi pa reģioniem

Reģions	Pārbaudīto valstu skaits	Pārbaudīto ekspluatantu skaits	Pārbaudes (I)	Trūkumu skaits (F)				Atklāto trūkumu attiecība pret veikto pārbaūžu skaitu (F kat./I)			
				1. kat. (maznozīmīgs)	2. kat. (nozīmīgs)	3. kat. (būtisks)	kopā	F 1. kat./I	F 2. kat./I	F 3. kat./I	F kopskaits/I
ES (27) ¹	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Eiropa (ECAC) ²	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Krievijas Federācija, Baltkrievija un Vidusāzija ³	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Ziemeļamerika ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Latīņamerika un Karību jūra ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Tuvie Austrumi un Ziemeļāfrika ⁶	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466
Āfrika ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453

¹ ES – Apvienotā Karaliste, Austrija, Beļģija, Bulgārija, Čehijas Republika, Dānija, Francija, Grieķija, Igaunija, Itālija, Īrija, Lietuva, Latvija, Luksemburga, Kipra, Malta, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija, Ungārija, Vācija, Zviedrija.

² Eiropa (ECAC) – Albānija, Apvienotā Karaliste, Armēnija, Austrija, Azerbaidžāna, Beļģija, Bosnija un Hercegovina, Bulgārija, Čehijas Republika, Dānija, Francija, Grieķija, Gruzija, Horvātija, Igaunija, Islande, Itālija, Īrija, Kipra, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Malta, Moldovas Republika, Monako, Nīderlande, Norvēģija, Polija, Portugāle, Rumānija, Serbija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija, Šveice, Turcija, Ungārija, Ukraina, Vācija, Zviedrija.

³ Krievijas Federācija, Baltkrievija un Vidusāzija (CIS) – Baltkrievija, Kazahstāna, Kirgizstāna, Krievijas Federācija, Tadžikistāna, Turkmenistāna, Uzbekistāna.

⁴ Ziemeļamerika (NA) – Amerikas Savienotās Valstis, Bermudu salas, Kanāda.

⁵ Latīņamerika un Karību jūra (LAC) – Anglija, Antigva un Barbuda, Argentīna, Aruba, Bahamu salas, Barbadosa, Beliza, Bolīvija, Brazīlija, Čīle, Dominika, Dominikānas Republika, Ekvadora, Gajāna, Grenāda, Gvatemala, Haiti, Hondurasa, Jamaika, Kaimanu salas, Kolumbija, Kostarika, Kuba, Meksika, Nikaragva, Nīderlandes Antiļas, Panama, Paragvaja, Peru, Puertoriko, Salvadora, Sentkitsa un Nevisa, Sentlūsija, Sentvinsenta un Grenadīnas, Surinama, Tērksas un Kaikosas salas, Trinidāda un Tobāgo, Urugvaja, Venecuēla (Bolivāra Republika).

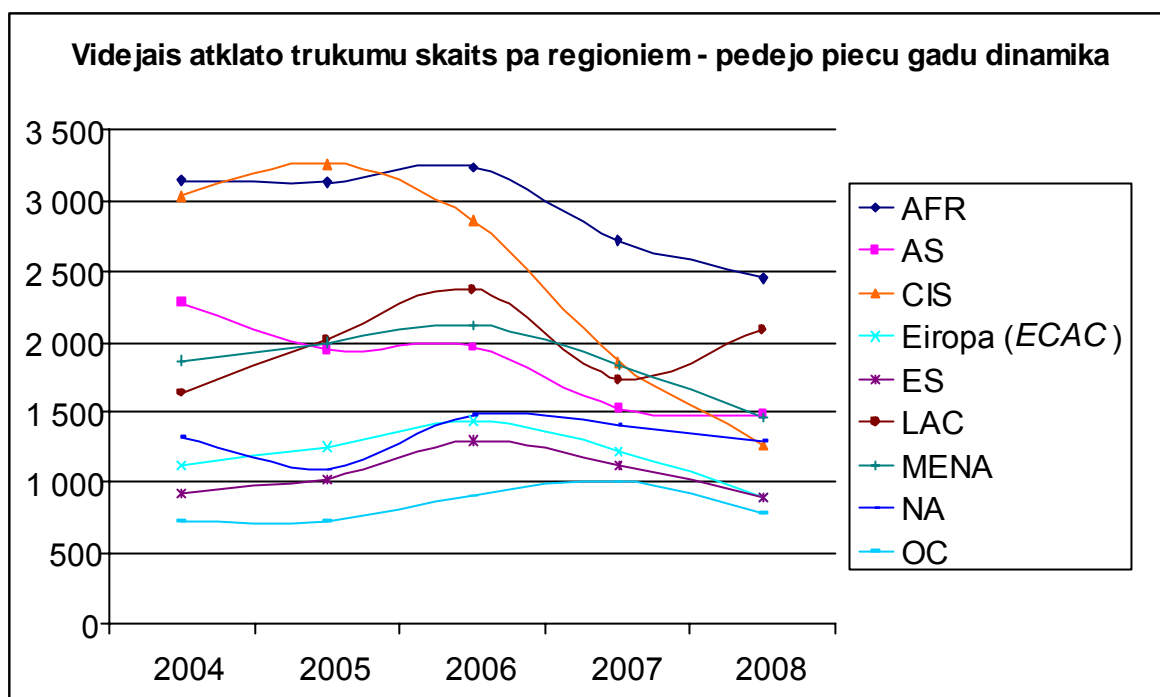
⁶ Tuvie Austrumi un Ziemeļāfrika (MENA) – Alžīrija, Apvienotie Arābu Emirāti, Bahreina, Ēģipte, Irāna (Islāma Republika), Irāka, Izraēla, Jemena, Jordānija, Katara, Kuveita, Libāna, Lībijas Arābu Džamahīrija, Maroka, Omāna, Saūda Arābija, Sīrijas Arābu Republika, Sudāna, Tunisija.

⁷ Āfrika (AFR) – Angola, Benina, Botsvāna, Burkinafaso, Burundi, Centrālāfrikas Republika, Čada, Dienvidāfrika, Džibutija, Ekvatoriālā Gvineja, Eritreja, Etiopija, Gabona, Gambija, Gana, Gvineja, Gvineja-Bisava, Kaboverde, Kamerūna, Kenija, Komoru salas, Kongo, Kongo Demokrātiskā Republika, Kotdivuāra, Lesoto, Libērija, Madagaskara, Malāvija, Mali, Mauritānija, Maurīcija, Mozambika, Namībija, Nigēra, Nigērija, Ruanda, Santome un Prinsipi, Seišela salas, Senegāla, Sjerraleone, Somālija, Svazilenda, Tanzānijas Savienotā Republika, Togo, Uganda, Zambija, Zimbabve.

Āzija ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Okeānija ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Vidēji/visās valstīs								0,451	0,440	0,202	1,093

Šajā tabulā redzams, ka:

- ekspluatantiem no ES, ECAC un Okeānijas atklāto trūkumu skaits vienā pārbaudē ir mazāks par vidējo skaitu,
- ekspluatantiem no Āfrikas, Krievijas Federācijas/Baltkrievijas/Vidusāzijas grupas, Āzijas, Tuvajiem Austrumiem, Ziemeļamerikas un Ziemeļāfrikas atklāto trūkumu skaits vienā pārbaudē ir lielāks par vidējo skaitu.



Piecu gadu rādītāji liecina, ka vidējais atklāto trūkumu skaits (vienā pārbaudē) ir samazinājies gandrīz visos ģeogrāfiskajos reģionos, jo īpaši ekspluatantiem, kas reģistrēti Krievijas Federācijā, Baltkrievijā un Vidusāzijas valstīs (CIS). Vienīgais izņēmums ir Latīņamerikas un Karību jūras reģions (LAC).

⁸ Āzija (AS)– Afganistāna, Austrumtimora, Bangladeša, Bruneja Darusalama, Butāna, Honkonga (Ķīnas īpašās pārvaldes apgabals), Indija, Indonēzija, Filipīnas, Japāna, Kambodža, Korejas Republika, Korejas Tautas Demokrātiskā Republika, Ķīna, Laosas Tautas Demokrātiskā Republika, Malaizija, Maldīvu salas, Mjanma, Mongolija, Nepāla, Pakistāna, Singapūra, Šrilanka, Taivāna, Taizeme, Vjetnama.

⁹ Okeānija (OC) – Austrālija, Fidži, Jaunzēlande, Kiribati, Māršala salas, Mikronēzijas (Federatīvās Valstis), Nauru, Palau, Papua–Jaungvineja, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Zālamana salas.

Dalījums pa ICAO reģioniem

Reģions	Pārbaudīto valstu skaits	Pārbaudīto ekspluatantu skaits	Pārbaudes (I)	Trūkumu skaits (F)				Atklāto trūkumu attiecība pret veikto pārbaūžu skaitu (F kat./I)			
				1. kat. (maznozīmīgs)	2. kat. (nozīmīgs)	3. kat. (būtisks)	kopā	F 1. kat./I	F 2. kat./I	F 3. kat./I	F kopskaits /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
Visas valstis	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

¹⁰ APAC – ICAO Āzijas un Klusā okeāna reģions: Austrālija, Bangladeša, Bruneja, Butāna, Dienvidkoreja, Fidži, Filipīnas, Indija, Indonēzija, Japāna, Jaunzēlande, Kambodža, Korejas Tautas Demokrātiskā Republika, Kuka salas, Ķīna (ieskaitot Honkongu un Makao), Kiribati, Laosas Tautas Demokrātiskā Republika, Malaizija, Maldīvu salas, Māršala salas, Mikronēzija, Mjanma, Mongolija, Nauru, Nepāla, Palau, Papua-Jaungvineja, Samoa, Singapūra, Šrilanka, Taizeme, Tonga, Vanuatu, Vjetnama, Zālamana salas.

¹¹ ESAF – ICAO Austrumāfrikas un Dienvidāfrikas reģions: Angola, Botsvāna, Burundi, Dienvidāfrika, Džibutija, Eritreja, Etiopija, Kenija, Komoru salas, Lesoto, Madagaskara, Malāvija, Maurīcija, Mozambika, Namībija, Ruanda, Seišela salas, Somālija, Svazilenda, Uganda, Tanzānijas Savienotā Republika, Zambija, Zimbabve.

¹² EUR/NAT – ICAO Eiropas un Ziemeļatlantijas reģions: Albānija, Alžīrija, Andora, Apvienotā Karaliste (ieskaitot Kaimanu salas, Bermudu salas), Armēnija, Austrija, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Beļģija, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Bulgārija, Čehija, Dānija, Francija, Grieķija, Gruzija, Horvātija, Igaunija, Islande, Itālija, Īrija, Kazahstāna, Kirgizstāna, Krievijas Federācija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Malta, Melnkalne, Moldovas Republika, Monako, Maroka, Nīderlande (ieskaitot Nīderlandes Antiļas), Norvēģija, Polija, Portugāle, Rumānija, Sanmarīno, Serbija, Slovākija, Slovēnija, Somija, Spānija, Šveice, Tadžikistāna, Tunisija, Turcija, Turkmenistāna, Ukraina, Ungārija, Uzbekistāna, Vācija, Zviedrija.

¹³ MID – ICAO Tuvo Austrumu reģions: Afganistāna, Apvienotie Arābu Emirāti, Bahreina, Ēģipte, Irāka, Irāna, Izraēla, Jemena, Jordānija, Katara, Kipra, Kuveita, Libāna, Lībijas Arābu Džamahīrija, Omāna, Pakistāna, Saūda Arābija, Sīrijas Arābu Republika, Sudāna.

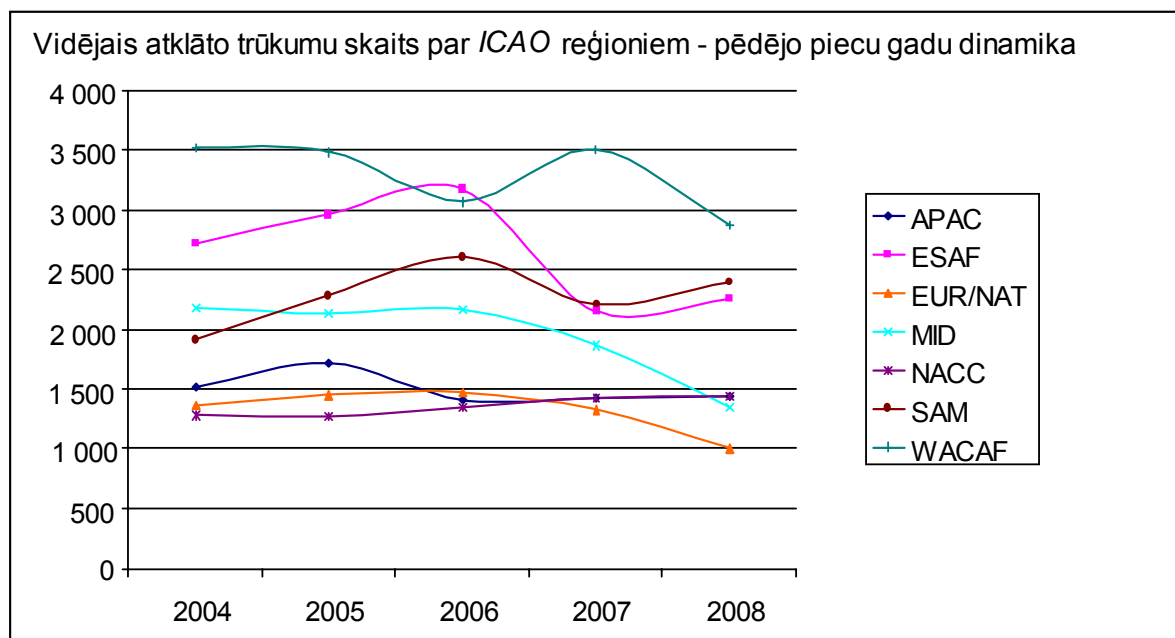
¹⁴ NACC – ICAO Ziemeļamerikas, Centrālamerikas un Karību jūras reģions: Antigva un Barbuda, Amerikas Savienotās Valstis, Bahamu salas, Barbadosa, Beliza, Dominikānas Republika, Grenāda, Gvatemala, Haiti, Honduras, Jamaika, Kanāda, Kostarika, Kuba, Meksika, Nikaragva, Salvadora, Sentkitsa un Nevisa, Sentlūsija, Sentvinsenta un Grenādīnas, Trinidāda un Tobāgo.

¹⁵ SAM – ICAO Dienvidamerikas reģions: Argentīna, Bolīvija, Brazīlija, Čīle, Ekvadora, Gajāna, Kolumbija, Panama, Paragvaja, Peru, Surinama, Urugvaja, Venecuēla.

¹⁶ WACAF – ICAO Rietumāfrikas un Centrālāfrikas reģions: Benina, Burkinafaso, Centrālāfrikas Republika, Čada, Ekvatoriālā Gvineja, Gabona, Gambija, Gana, Gvineja, Gvineja-Bisava, Kaboverde, Kamerūna, Kongo, Kongo Demokrātiskā Republika, Kotdivuāra Libērija, Mali, Mauritānija, Nigēra, Nigērija, Santome un Prinsipi, Senegāla, Sjerraleone, Togo.

Šajā tabulā redzams, ka:

- ekspluatantiem no EUR/NAT valstīm atklāto trūkumu skaits vienā pārbaudē ir mazāks par vidējo skaitu,
- ekspluatantiem no MID, SAM, WACAF, NACC, APAC un ESAF valstīm atklāto trūkumu skaits vienā pārbaudē ir lielāks par vidējo skaitu.



Šajā shēmā redzams, ka NACC un APAC reģioniem vidējais atklāto trūkumu skaits (atklāto trūkumu kopskaits/izdarīto pārbažu kopskaits) ir salīdzinoši nemainīgs. EUR/NAT, MID, WACAF reģionu rādītāji ir uzlabojušies, bet informācija par ESAF un SAM reģioniem liecina, ka vidējie rādītāji, kas pagājušajā gadā uzlabojās, šogad liecina par situācijas pasliktināšanos.

Salīdzinājums starp ES, ECAC un pārējām pasaules valstīm

Reģions	Pārbaudīto valstu skaits	Pārbaudīto ekspluatantu skaits	Pārbaudes (I)	Atklāto trūkumu skaits (F)				Atklāto trūkumu attiecība pret veikto pārbažu skaitu (F kat./I)			
				1. kat. (maznozīmīgs)	2. kat. (nozīmīgs)	3. kat. (būtisks)	kopā	F 1. kat./I	F 2. kat./I	F 3. kat./I	F kopskaits/I
ES	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Pārējā EIROPA (ECAC valstis, kas nav ES dalībvalstis)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124
EIROPA (ECAC)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938

valstis)											
Valstis, kas nav ES dalībvalstis	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Visas valstis	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Pārbaudēs atklātie trūkumi attiecībā uz kontroles saraksta pozīcijām

F papildinājumā sniegti rezultāti par katru atsevišķo pārbaudāmo pozīciju (III), kas ir pārbaudīta. Tajā redzams, cik reižu konkrēta pārbaudāmā pozīcija ir pārbaudīta, atklāto trūkumu skaits un F/III proporcija. G papildinājumā sniegts detalizēts atklāto trūkumu sadalījums pa kategorijām 2008. gadā.

4.6. Trīs visbiežāk atklātie nozīmīgie un būtiskie trūkumi attiecībā uz kontroles saraksta pozīcijām

Pārbaudes kontroles sarakstā ir četras galvenās daļas. A daļas pozīcijas attiecas uz pārbaudi gaisa kuģa pilotu kabīnē. Kontroles saraksta B daļā ir pozīcijas, kas ir saistītas ar (pasažieru) salonu un galvenokārt ar drošības aprīkojumu. C daļa attiecas uz gaisa kuģa vispārējo tehnisko stāvokli, kas jāpārbauda apgaitā. Kontroles saraksta D daļa attiecas uz gaisa kuģa kravas nodalījumu un kravu.

Vispārīgus trūkumus, uz kuriem neattiecas A, B, C vai D daļa, var skatīt kontroles saraksta (vispārīgajā) E daļā.

Saistībā ar trūkumu novēršanu jāņem vērā, ka no *SFA* pārbaudē atklātajiem trūkumiem vislielākā uzmanība pievēršama 2. kategorijas (nozīmīgajiem) un 3. kategorijas (būtiskajiem) trūkumiem. D un E papildinājuma tabulās par katru kontroles saraksta daļu ir norādīti trīs visbiežāk atklātie 2. un 3. kategorijas trūkumi, ņemot vērā pārbaudu skaitu.

5. DARBĪBAS, KO VEIC PĒC PERONA PĀRBAUDĒM

Atkarībā no konstatēto trūkumu kategorijas, to skaita un veida, var veikt vairākas darbības.

Ja ir atklāts trūkums, kas apdraud gaisa kuģa un tajā esošo personu drošību, ir vajadzīgas koriģējošas darbības. Parasti gaisa kuģa kapteinim tiek lūgts novērst būtiskos trūkumus, uz kuriem tiek vērsta viņa uzmanība. Retos gadījumos, kad inspektoram ir pamats uzskatīt, ka gaisa kuģa kapteinis negatavojas veikt vajadzīgos pasākumus, lai novērstu trūkumus, par kuriem viņam ir paziņots, gaisa kuģiem oficiāli tiek aizliegts pacelties gaisā. Oficiālais Valsts inspekcijas pacelšanās aizlieguma akts nozīmē to, ka gaisa kuģim nav atļauts atsākt lidojumus, līdz nav veiktas attiecīgas koriģējošas darbības.

Vēl viens darbības veids ir "koriģējošas darbības pirms lidojuma atļaujas došanas". Pirms gaisa kuģim tiek atļauts atsākt lidojumu, ir vajadzīgas koriģējošas darbības, lai novērstu atklātos trūkumus.

Citos gadījumos gaisa kuģis var izlidot, ievērojot ekspluatācijas ierobežojumus. Šāda ierobežojuma piemērs būtu gadījums, kad trūkums ir saistīts ar pasažieru sēdekļiem. Gaisa kuģa ekspluatācija ir iespējama ar nosacījumu, ka pasažieri neaizņem sēdvietas, kurās ir atklāti trūkumi.

Parastā prakse ir informēt gaisa kuģa kapteini par atklātajiem trūkumiem tūlīt pēc pārbaudes. Bez tam par 2. kategorijas un 3. kategorijas trūkumiem tiek paziņots atbildīgajai aviācijas iestādei un ekspluatanta bāzei ar pieprasījumu veikt attiecīgas darbības, lai novērstu trūkumu atkārtošanos.

Lai sasniegtu EK *SAFA* programmas mērķus, ir svarīgi nodrošināt ciešu sadarbību ar visu to valstu civilās aviācijas iestādēm, kuru ekspluatanti un gaisa kuģi ir bijuši pakļauti *SAFA* pārbaudēm. Šīm civilās aviācijas iestādēm, kuru pienākums ir uzraudzīt savas valsts ekspluatantu lidojumu drošības saskaņā ar attiecīgajiem starptautiskajiem drošības standartiem, lūdz nodrošināt atbilstīgu koriģējošu darbību īstenošanu, lai novērstu *SAFA* pārbaudē atklātos trūkumus, par kuriem ir ziņots.

Dažos gadījumos, kad gaisa kuģī atklātie trūkumi tiek uzskatīti par svarīgiem, konkrētas *SAFA* programmā iesaistītās valstis var pieņemt lēmumu par ielidošanas atļaujas atsaukšanu attiecīgajam gaisa kuģim. Tas nozīmē, ka konkrētajam gaisa kuģim vairs nav atļauts nolaisties minētās valsts lidostās un lidot tās gaisa telpā. Šādu aizliegumu var atcelt, ja gaisa kuģa ekspluatants pierāda, ka problēmas ir pienācīgi novērstas. Līdz ar to šādiem ielidošanas atļaujas aizliegumiem var būt - un parasti ir - pagaidu raksturs.

Attiecībā uz šādiem aizliegumiem un to vēlāku atcelšanu tās *SAFA* programmā iesaistītās valstis, kas ir Eiropas Kopienas dalībvalstis, rīkojas saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Regulā (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi.

	Pārbažu skaits	10 337
	Atklāto trūkumu skaits	11 298
VEIKTĀS DARBĪBAS	informācija attiecīgajai iestādei un ekspluatantam	3 566
	gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojums	109
	koriģējošu darbību pieprasīšana pirms lidojuma atļaušanas	1 407
	aizliegums atsākt lidojumu	14
	tūlītējs ekspluatācijas aizliegums	10*

*Neieskaitot aizliegumus/ekspluatācijas ierobežojumus, ko ES ir noteikusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.