

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.11.2009
KOM(2009)627 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

PROGRAM WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ SAFA

[SEC(2009) 1576 wersja ostateczna]

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

PROGRAM WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ SAFA

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Czemu służy niniejsze sprawozdanie?

Artykuł 6 ust. 2 dyrektywy 2004/36/WE stanowi, że:

„Komisja corocznie publikuje zbiorcze sprawozdanie z informacji dostępnych opinii publicznej oraz podmiotom branżowym, zawierające analizę wszelkich informacji otrzymanych zgodnie z art. 5. Analiza ta powinna być prosta i łatwa do zrozumienia oraz wskazywać, czy występuje podwyższone zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów statków powietrznych. W analizie tej należy utajnić źródło tych informacji.”

Jest to trzecie roczne sprawozdanie obejmujące okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2008 roku.

1. PROGRAM SAFA WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

1.1. Początki wspólnotowego programu SAFA

Program SAFA został uruchomiony przez Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC) w 1996 r. Nie miał on europejskiej wiążącej podstawy prawnej, lecz opierał się na zobowiązaniu dyrektorów generalnych z państw członkowskich uczestniczących w ECAC. Kontrole „zagranicznych” statków powietrznych obejmują statki powietrzne, które nie są używane lub eksploatowane pod nadzorem właściwych organów państwa, w którym kontrola ma miejsce.

Dnia 30 kwietnia 2004 r. opublikowana została dyrektywa 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty (tak zwana „dyrektywa SAFA”), nakładająca na państwa członkowskie UE prawny obowiązek przeprowadzania kontroli na ziemi statków powietrznych państwa trzeciego lądujących w portach lotniczych Wspólnoty. Przez „statek powietrzny państwa trzeciego” rozumie się statek powietrzny, który nie jest używany lub eksploatowany pod nadzorem właściwego organu państwa członkowskiego UE, chociaż dyrektywa w żaden sposób nie zabrania państwu członkowskiemu UE przeprowadzenia kontroli statku powietrznego pochodzącego z innego państwa członkowskiego UE. Państwom członkowskim UE przyznano dwuletni okres na wdrożenie dyrektywy poprzez przyjęcie odpowiednich przepisów krajowych.

Decyzją dyrektorów generalnych z państw członkowskich ECAC program SAFA został przekazany w kompetencje Wspólnoty Europejskiej (WE) i w związku z tym, począwszy od dnia 1 stycznia 2007 r., za zarządzanie **wspólnotowym programem SAFA** i jego dalszy rozwój odpowiada Komisja Europejska wspomagana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). EASA to agencja Komisji Europejskiej z siedzibą w Kolonii, która odpowiedzialna jest za operacyjne zarządzanie wspólnotowym programem SAFA w imieniu Komisji, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 768/2006.

Do 2006 r. wdrażaniem operacyjnych elementów programu SAFA zajmowało się Centralne Zrzeszenie Władz Lotniczych (CJAA). Pod koniec 2006 r. działalność koordynująca program SAFA, obejmująca także prowadzenie centralnej bazy danych, została przeniesiona z CJAA do EASA.

Dalszy udział w ECAC 15 państw spoza UE, a zatem utrzymanie paneuropejskiego charakteru programu, możliwy był dzięki podpisaniu roboczego porozumienia między poszczególnymi państwami a EASA. Zatem wraz z 27 państwami członkowskimi UE wspólnotowy program SAFA obejmuje **42 państwa uczestniczące** (zob. *dodatek A*).

1.2. Funkcjonowanie wspólnotowego programu SAFA

W każdym państwie uczestniczącym w programie SAFA statek powietrzny (państwa trzeciego, w odniesieniu do państw UE, lub zagraniczny, w odniesieniu do państw ECAC spoza UE) może zostać poddany kontroli na ziemi, przede wszystkim w zakresie dokumentacji i instrukcji statku powietrznego, licencji członków załogi, ogólnego stanu statku powietrznego oraz obowiązkowego wyposażenia bezpieczeństwa kabiny. Kontrole te opierają się na standardach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zawartych w załącznikach 1 (licencjonowanie personelu), 6 (eksploatacja statków powietrznych) i 8 (zdatność do lotu statków powietrznych).

Kontrole przeprowadza się zgodnie z procedurą, która jest wspólna dla wszystkich uczestniczących państw. Ich wyniki są następnie przedstawiane w formie sprawozdań przygotowywanych według wspólnego wzoru. W przypadku poważnych nieprawidłowości informuje się przewoźnika i odpowiedni urząd lotnictwa (w państwie przewoźnika lub rejestru) w celu ustalenia środków naprawczych, jakie należy podjąć nie tylko w stosunku do skontrolowanego statku powietrznego, ale także pozostałych statków powietrznych, których stwierdzone nieprawidłowości o charakterze ogólnym również mogą dotyczyć. Wszystkie dane ze sprawozdań oraz dodatkowe informacje są upowszechniane i umieszczane w centralnej komputerowej bazie danych, utworzonej i prowadzonej przez EASA.

Najważniejsze cechy wspólnotowego programu SAFA można podsumować w następujący sposób:

- program stosowany jest przez wszystkie państwa uczestniczące w programie SAFA: zasadniczo wszystkie 42 państwa członkowskie ECAC (państwa członkowskie UE i państwa członkowskie ECAC spoza UE, które podpisały porozumienie robocze EASA);
- wyniki prowadzonych na ziemi kontroli SAFA rozpowszechniane są na szeroką skalę poprzez centralną bazę danych;
- w odniesieniu do programu stosuje się podejście oddolne: program opiera się na kontrolach statków powietrznych na ziemi;
- zawężony zakres: program koncentruje się przede wszystkim na statkach powietrznych państw trzecich odbywających loty do UE i państw uczestniczących w programie SAFA (choć kontrolom SAFA nadal można poddawać także statki powietrzne pochodzące z państw członkowskich UE);

- najważniejszy cel programu to zapewnienie zgodności ze standardami ICAO, które są powszechnie stosowane w odniesieniu do wszystkich kontrolowanych statków powietrznych na świecie.

1.3. Włączenie wspólnotowego programu SAFA do całego łańcucha bezpieczeństwa lotniczego

Z przeprowadzonych w okresie ostatnich pięciu lat kontroli SAFA wynika, że są one źródłem ogólnych informacji o bezpieczeństwie zagranicznych przewoźników. Informacja ta jest jednak niepełna z uwagi na brak pełnego obrazu bezpieczeństwa danego statku powietrznego lub przewoźnika. Spowodowane jest to tym, że niektóre aspekty trudno jest ocenić w trakcie kontroli (na przykład zarządzanie załogami, stan zdatności do lotu... itd.) ze względu na ograniczenia czasowe w trakcie przeprowadzania kontroli, a tym samym brak możliwości przeprowadzenia szczegółowej kontroli. Wartość wymienionych wskaźników zostanie poprawiona przez podniesienie poziomu harmonizacji w zakresie przeprowadzania kontroli SAFA we wszystkich uczestniczących państwach.

Pełna ocena danego statku powietrznego lub przewoźnika możliwa jest tylko dzięki stałemu nadzorowi ze strony odpowiedzialnego urzędu lotnictwa (w państwie przewoźnika lub państwie rejestru). W związku z tym informacje uzyskane dzięki wspólnotowemu programowi SAFA są użyteczne:

- przede wszystkim jako narzędzie prewencji pozwalające określić ewentualne negatywne tendencje w zakresie bezpieczeństwa. Także liczne lub powtarzające się ustalenia odnoszące się do danego przewoźnika stanowią doskonały wskaźnik potencjalnych słabych punktów zarówno w zakresie zarządzania kontrolą jakości u tego przewoźnika, jak i poziomu nadzoru w zakresie bezpieczeństwa sprawowanego przez właściwy urząd lotnictwa cywilnego państwa, w którym przewoźnikowi wydano koncesję. Podobnie negatywne tendencje można stwierdzić w stosunku do określonych typów statków powietrznych;
- w bardziej bezpośrednim wymiarze kontrole SAFA mogą się przyczynić – w czasie rzeczywistym – do bezpieczniejszej eksploatacji danego statku powietrznego, który został właśnie skontrolowany, zmuszając organy kontrolne do bezzwłocznego podjęcia działań naprawczych przed ponowną eksploatacją danego statku powietrznego.

Ponadto od czasu wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, ustanawiającego wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów do Wspólnoty, kontrole SAFA nabrały jeszcze większego znaczenia jako jedno z kryteriów stosowanych przez Komisję przy podejmowaniu decyzji w sprawie umieszczenia przewoźników we wspomnianym wspólnotowym wykazie. Dzieje się tak od momentu sporządzenia pierwszego wspólnotowego wykazu w marcu 2006 r. i dotyczy wszystkich kolejnych aktualizacji wykazu.

1.4. Rozwój programu w 2008 r.

Dnia 16 kwietnia 2008 r. Komisja przyjęła dwa ważne środki legislacyjne mające na celu dalsze wzmocnienie wspólnotowego programu SAFA:

- dyrektywę Komisji 2008/49/WE zawierającą kluczowe elementy podręcznika SAFA dotyczącego procedur przeprowadzania kontroli na ziemi oraz

zharmonizowane reguły przeprowadzania kontroli SAFA obejmujące: działania następcze, terminy przedkładania obowiązkowych sprawozdań (15 dni roboczych) oraz obowiązkowe przekazywanie kontrolowanym przewoźnikom informacji o ustaleniach z kontroli w formie potwierdzenia przeprowadzenia kontroli sporządzonego według wspólnego wzoru. Ponadto wymieniona dyrektywa wprowadza wspólny zbiór kryteriów w odniesieniu do kwalifikacji inspektorów SAFA. EASA powierzono zadanie zapewnienia wsparcia uczestniczącym państwom przez opracowanie szczegółowych wytycznych zgodnie z podstawowymi elementami objętymi zakresem dyrektywy;

- rozporządzenie Komisji (WE) nr 351/2008 wdrażające uporządkowane paneuropejskie podejście do priorytetowego traktowania kontroli na ziemi potencjalnie niebezpiecznych statków powietrznych w celu sprzyjania lepszemu wykorzystaniu dostępnych zasobów organów kontrolnych.

Zgodnie z zadaniem powierzonym na mocy dyrektywy Komisji 2008/49/WE EASA opracowała i wydała wspólne dla wszystkich państw uczestniczących szczegółowe wytyczne dotyczące kwalifikacji inspektorów SAFA przeprowadzających kontrole na ziemi. Kryteria kwalifikacji koncentrują się na kwalifikowalności, wyszkoleniu (w tym na szkoleniach okresowych) oraz na doświadczeniu inspektorów. Szkolenie inspektorów musi przebiegać według programów nauczania opracowanych przez EASA, natomiast osoby prowadzące szkolenia muszą posiadać kwalifikacje zgodne ze specjalnymi wspólnymi kryteriami.

W 2008 r. kontynuowano wiele inicjatyw, które zostały zapoczątkowane w 2007 r. i weszły w zakres powszechnie przyjętych standardowych działań w ramach programu SAFA. Przykładowo dotyczy to wprowadzania sprawozdań z przeglądu jakości przez państwa członkowskie do bazy danych SAFA oraz analizy bazy danych. Przeprowadzana co cztery miesiące wspomniana analiza ma na celu możliwie najwcześniejsze zidentyfikowanie potencjalnie negatywnych aspektów i tendencji, aby można było im w porę zaradzić, zanim zaczną stwarzać faktyczne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa międzynarodowego. Metodologię przeprowadzania takiej analizy następnie udoskonalono i rozszerzono w celu maksymalnego wykorzystania dostępnych danych SAFA.

W październiku 2008 r. bazę danych SAFA poddano znacznej modernizacji, udoskonalając sprawozdawczość, zapewniając wsparcie w monitorowaniu procesu priorytetowego traktowania (ustanowionego na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 351/2008) oraz udoskonalając obieg dokumentów. Przez wdrożenie zmian wprowadzonych dyrektywą Komisji 2008/49/WE, a mianowicie obowiązkowych sprawozdań z działań klasy 3, modernizacja zaowocowała nową cechą ukierunkowaną na zapewnienie większej spójności ustaleń przez wykorzystanie zestawu wstępnie opisanych ustaleń, opracowanego i prowadzonego przez EASA.

Bazę danych SAFA powielono także jako w pełni funkcjonalny instrument szkoleniowy, umożliwiający praktyczne szkolenie dla jej użytkowników.

1.5. Wprowadzenie podejścia opartego na ryzyku

Nowo przyjęte rozporządzenie Komisji (WE) nr 351/2008, które weszło w życie w kwietniu 2008 r., wprowadza pojęcie priorytetowego traktowania kontroli SAFA w wymiarze paneuropejskim, zobowiązując państwa uczestniczące do priorytetowego traktowania kontroli na ziemi określonych podmiotów (pojedynczych przewoźników lub wszystkich

przewoźników koncesjonowanych w danym państwie). Wykaz na potrzeby takiego priorytetowego traktowania sporządza Komisja Europejska i w razie potrzeby również Komisja go aktualizuje zgodnie z zestawem kryteriów ustanowionych na podstawie wspomnianego rozporządzenia, czyli na podstawie:

- informacji uzyskanych z EASA na podstawie analizy bazy danych SAFA,
- informacji z posiedzeń Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotniczego,
- informacji uzyskanych przez Komisję z państw członkowskich.

Ponadto kontrolom traktowanym priorytetowo podlegają przewoźnicy wymienieni w załączniku B do wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów na terytorium Wspólnoty (ustanowionego na mocy rozporządzenia (WE) nr 2111/2005) oraz pozostali przewoźnicy koncesjonowani w tym samym państwie, w którym koncesjonowany został którykolwiek z przewoźników figurujących w wykazie wspólnotowym.

Pierwszy wykaz priorytetowego traktowania wydano dnia 20 kwietnia 2008 r. i jeszcze w tym samym roku poddano go dwukrotnie przeglądowi. Spośród 10 337 kontroli SAFA przeprowadzonych w 2008 r. 1481 przeprowadzono w stosunku do podmiotów figurujących w wykazie priorytetowego traktowania.

2. CENTRALNA BAZA DANYCH PROGRAMU SAFA

EASA zarządza centralną bazą danych SAFA od grudnia 2006 r., czyli od momentu przeniesienia bazy z Centralnego Zrzeszenia Władz Lotniczych (CJAA) w Niderlandach do EASA w Kolonii, w Niemczech.

Pomimo że bazą danych zarządza i utrzymuje ją EASA, wprowadzaniem do niej sprawozdań nadal zajmują się poszczególne krajowe urzędy lotnictwa 42 państw uczestniczących w programie SAFA.

W 2008 r. państwa uczestniczące w programie SAFA przeprowadziły 10 337 kontroli, w wyniku których zarejestrowano około 11 298 ustaleń (*zob. dodatek A*).

Dane znajdujące się w bazie danych traktuje się jako poufne, to znaczy są one udostępniane jedynie państwom uczestniczącym i nie są upubliczniane. Dostęp do bazy danych za pośrednictwem bezpiecznego połączenia internetowego mają wszystkie krajowe urzędy lotnictwa państw uczestniczących.

3. OBSZARY PODLEGAJĄCE KONTROLI

Zgodnie z „dyrektywą SAFA” państwa członkowskie zobowiązane są skontrolować w pierwszej kolejności statek powietrzny, w odniesieniu do którego istnieje podejrzenie, iż nie spełnia on międzynarodowych norm bezpieczeństwa (między innymi na podstawie okresowych analiz bazy danych przeprowadzanych przez EASA). Ponadto kontrole na ziemi SAFA można przeprowadzać z zastosowaniem procedury kontroli na miejscu.

Kontrole mogą dotyczyć pięciu obszarów:

- (1) określone państwo przewoźnika (kontrola przewoźników z danego państwa);

- (2) określony typ statków powietrznych;
- (3) określony rodzaj przewozów (rozkładowe, pozarozkładowe, cargo itd.);
- (4) określony przewoźnik z państwa trzeciego;
- (5) określony statek powietrzny rozpoznawalny na podstawie indywidualnego znaku rejestracyjnego.

Dodatki B, C i D zawierają wykaz państw przewoźnika, typów statków powietrznych i przewoźników skontrolowanych w 2008 r. Obrazują one szeroki zakres działania wspólnotowego programu SAFA i jego niedyskryminujący charakter.

Sprawne działanie programu można również zilustrować poniższą tabelą, która podsumowuje informacje znajdujące się w dodatkach i stanowi przegląd podejmowanych działań.

Mimo że na podstawie „dyrektywy SAFA” podstawowym obowiązkiem państw członkowskich jest kontrolowanie statków powietrznych państw trzecich lądujących w portach lotniczych UE, statki powietrzne przewoźników z UE również podlegają kontroli. Poniższa tabela przedstawia wyniki:

Kontrole	10 337 kontroli.....
Przewoźnikobjęło 1 067 różnych przewoźników.....
Państwo przewoźnikaze 131 państw.....
Typ statku powietrznegoeksploatujących 220 różnych (pod)typów statków powietrznych

Natomiast tabela poniżej wskazuje, że zdecydowana większość wszystkich lotów na terytorium państw członkowskich UE wykonywana jest przez przewoźników z UE oraz że zasadniczo państwa uczestniczące w programie SAFA nadal stosują bardziej rozbudowane kryteria, niż miało to miejsce w przypadku poprzedniego programu SAFA ECAC.

	Kontrole przewoźników z UE	Kontrole przewoźników spoza UE
2008	5 879	4 458
Udział procentowy	56,87 %	43,13 %

Spośród 10 337 kontroli przeprowadzonych w 2008 r. 9 040 przeprowadzonych zostało przez państwa członkowskie UE: 42,7 % (3 857) kontroli objęło przewoźników, którym koncesje wydano w państwach trzecich (spoza UE), natomiast pozostałe 57,3 % (5 183) przeprowadzono w stosunku do przewoźników z UE. Przewoźnicy z państw trzecich lądowali w 2008 r. w portach lotniczych UE około 700 000 razy, zatem wskaźnik kontroli (liczba kontroli w stosunku do liczby lądowań) wynosi w przybliżeniu 0,5 % (tj. 5 kontroli na każde 1 000 lądowań). Przewoźnicy z UE wykonali ponad 2 900 000 lądowań w innych państwach członkowskich UE (innych niż państwo odpowiadające za nadzór nad ich bezpieczeństwem), a zatem wskaźnik kontroli przewoźników z UE wynosi 0,17 %.

4. NAJWAŻNIEJSZE WYNIKI KONTROLI SAFA

4.1. Ogólne ustalenia pokontrolne

Punktem wyjścia w przypadku ustaleń dotyczących odstępstw od standardów ICAO jest podejście ilościowe. Polega ono na porównaniu liczby ustaleń (F) z całkowitą liczbą kontroli (I) oraz skontrolowanych pozycji (II).

Kontrolę przeprowadza się na podstawie listy kontrolnej obejmującej 54 różne pozycje. W większości przypadków w trakcie kontroli nie sprawdza się wszystkich pozycji z uwagi na zbyt krótki czas od przylotu statku powietrznego do jego odlotu, uniemożliwiający przeprowadzenie pełnej kontroli. Dlatego też związek między całkowitą liczbą ustaleń a całkowitą liczbą skontrolowanych pozycji może być bardziej zrozumiały niż prosty stosunek oparty wyłącznie na liczbie kontroli. Wyniki przedstawiono w poniższej tabeli:

	Okres
	1 stycznia 2008 r. – 31 grudnia 2008 r.
Ogółem liczba kontroli (I)	10 337
Ogółem liczba skontrolowanych pozycji (II)	358 046
Ogółem liczba ustaleń (F)	11 298
Średnia liczba skontrolowanych pozycji w trakcie jednej kontroli	34,64
Ustalenia/kontrole (F/I)	1 093
Ustalenia/skontrolowane pozycje (F/II)	0,0315

4.2. Ustalenia pokontrolne i ich kategorie

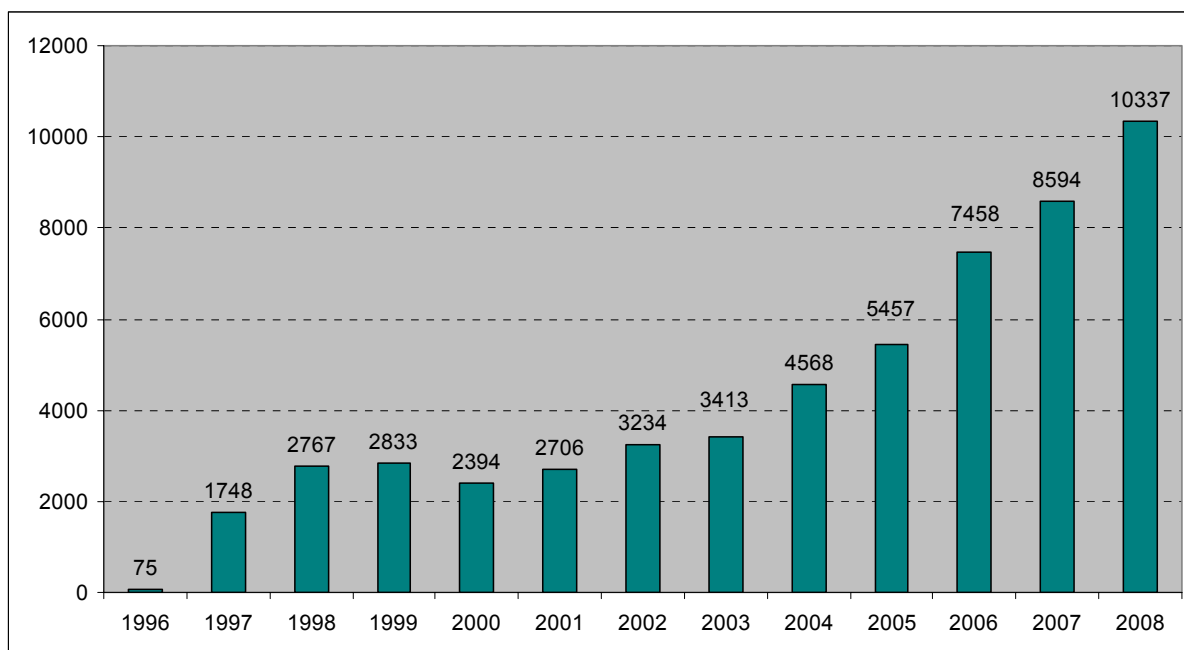
Należy uwzględnić nie tylko bezwzględną liczbę ustaleń pokontrolnych, ale również ich „wagę”. W tym celu określono trzy kategorie ustaleń. „Kategoria 1” oznacza ustalenia o mniejszym znaczeniu, „kategoria 2” oznacza istotne ustalenia, natomiast „kategoria 3” – ustalenia poważne. Wyrażenia „o mniejszym znaczeniu”, „istotne” i „poważne” odnoszą się do poziomu odstępstwa od standardu ICAO. Zasadniczym celem kategoryzacji ustaleń jest sklasyfikowanie zgodności ze standardem i stopnia niezgodności z tym standardem.

Kontrole i kategorie ustaleń odnotowuje się w bazie danych, natomiast wyniki przedstawia poniższa tabela:

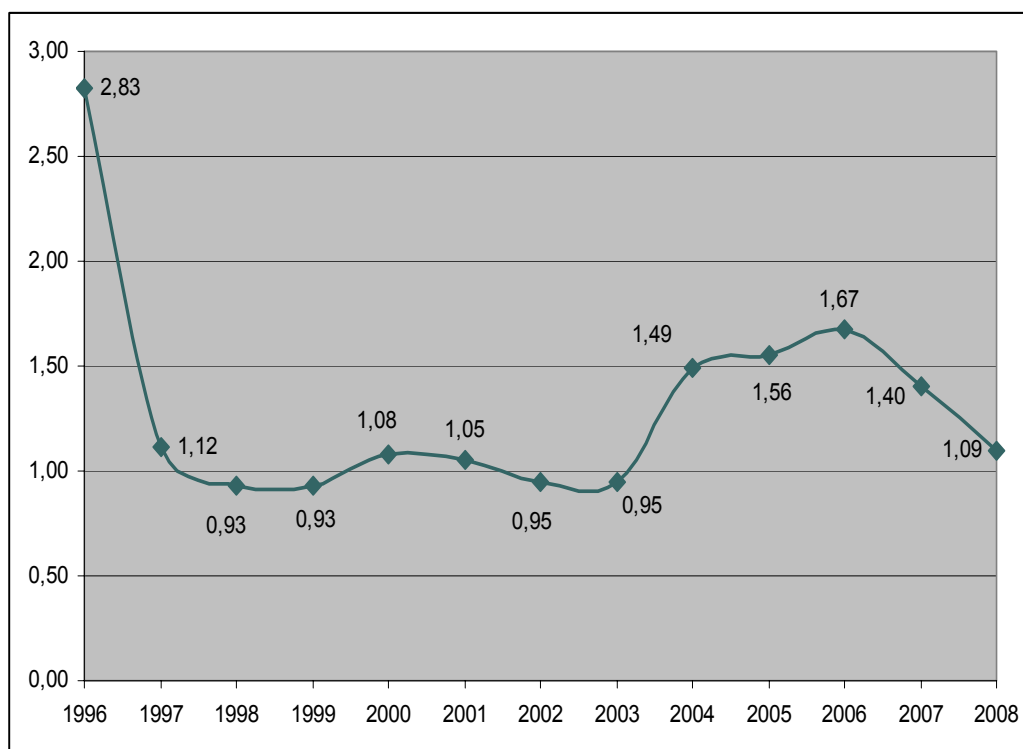
Rok	Liczba kontroli (I)	Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
		Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Ogółem	F kat.1 / I	F kat.2 / I	F kat.3 / I	F ogółem / I
2008	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26 %	40,28 %	18,46 %	100,00 %				

4.3. Rys historyczny

	Rok													Ogółem 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Ogółem liczba kontroli (I)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	55 584
Ogółem liczba skontrolowanych pozycji (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	26 0524	300 035	358 046	1 822 991
Ogółem liczba ustaleń (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	70 254
Ustalenia/kontrole (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
Ustalenia/skontrolowane pozycje (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



Liczba kontroli SAFA od początku programu w 1996 r.



Średnia liczba ustaleń na jedną kontrolę (1996–2008)

4.4. Ustalenia pokontrolne według regionów

Region	Liczba skontrolowanych państw	Liczba skontrolowanych przewoźników	Kontrole (I)	Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
				Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Suma	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F ogółem/I
UE (27) ¹	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Europa (ECAC) ²	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Federacja Rosyjska, Białoruś i Azja Środkowa ³	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Ameryka Północna ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Ameryka Łacińska i Karaiby ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Bliski Wschód i Afryka Północna. ⁶	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466
Afryka ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453

¹ UE - Austria, Belgia, Bułgaria, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niderlandy, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

² Europa (ECAC) – Albania, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Monako, Niderlandy, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Republika Mołdowy, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Ukraina, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

³ Federacja Rosyjska, Białoruś i Azja Środkowa – Białoruś, Federacja Rosyjska, Kazachstan, Kirgistan, Tadżykistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

⁴ Ameryka Północna – Bermudy, Kanada, Stany Zjednoczone Ameryki.

⁵ Ameryka Łacińska i Karaiby – Anguilla, Antigua i Barbuda, Antyle Holenderskie, Argentyna, Aruba, Bahamy, Barbados, Belize, Boliwia, Brazylia, Chile, Dominika, Ekwador, Grenada, Gujana, Gwatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Kajmany, Kolumbia, Kostaryka, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Panama, Paragwaj, Peru, Portoryko, Republika Dominikańska, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Salwador, Surinam, Trynidad i Tobago, Turks i Caicos, Urugwaj, Wenezuela (Boliwariańska Republika Wenezueli).

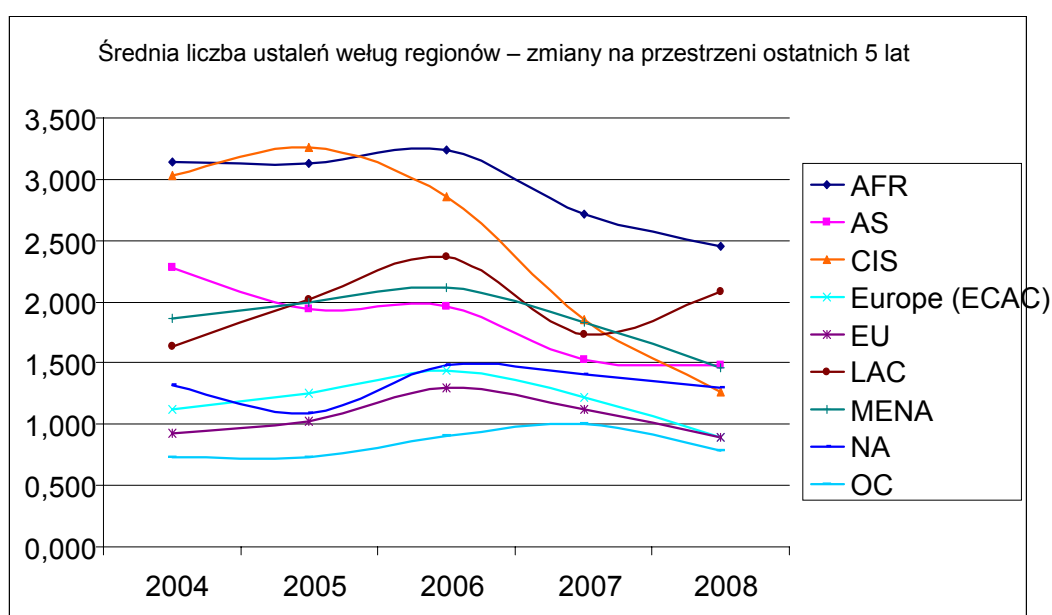
⁶ Bliski Wschód i Afryka Północna – Algieria, Arabia Saudyjska, Bahrajn, Egipt, Iran (Islamska Republika Iranu), Irak, Izrael, Jemen, Jordania, Katar, Kuwejt, Liban, Maroko, Oman, Sudan, Syryjska Republika Arabska, Tunezja, Wielka Arabska Libijska Dżamahirijja Ludowo-Socjalistyczna, Zjednoczone Emiraty Arabskie.

⁷ Afryka – Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Dżibuti, Etiopia, Erytrea, Gabon, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea-Bissau, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kenia, Komory, Kongo, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauretania, Mauritius, Mozambik, Namibia, Niger, Nigeria, Republika Południowej Afryki, Republika Środkowoafrykańska, Rwanda, Senegal, Seszele, Sierra Leone, Somalia, Suazi, Togo, Uganda, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca, Wyspy Zielonego Przylądka, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczona Republika Tanzanii.

Azja ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Oceania ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Średnia/wszystkie państwa								0,451	0,440	0,202	1,093

Z tabeli wynika, że:

- liczba ustaleń pokontrolnych przypadająca na jedną kontrolę u przewoźników z państw UE, ECAC i Oceanii jest mniejsza od średniej,
- liczba ustaleń pokontrolnych przypadająca na jedną kontrolę u przewoźników z Afryki, Federacji Rosyjskiej/Białorusi/Azji Środkowej, Azji, Bliskiego Wschodu, Ameryki Północnej i Afryki Północnej jest wyższa od średniej.



Zmiany zachodzące na przestrzeni pięciu lat wskazują, że średnia liczba ustaleń (na jedną kontrolę) spadała w prawie wszystkich regionach geograficznych, przy czym najbardziej w przypadku przewoźników, którym koncesje wydano w Federacji Rosyjskiej, na Białorusi oraz w państwach Azji Środkowej (w skrócie CIS). Jedyne wyjątek stanowi region Ameryki Łacińskiej i Karaibów (w skrócie LAC).

⁸ Azja – Afganistan, Bangladesz, Bhutan, Chiny, Filipiny, Hong Kong (Specjalny Region Administracyjny Chin), Indie, Indonezja, Japonia, Kambodża, Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malediwy, Malezja, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Państwo Brunei Darussalam, Republika Korei, Singapur, Sri Lanka, Tajlandia, Tajwan, Timor Wschodni, Wietnam.

⁹ Oceania – Australia, Fidzi, Kiribati, Mikronezja (Sfederowane Stany Mikronezji), Nauru, Nowa Zelandia, Palau, Papua Nowa Gwinea, Samoa, Tonga, Tuvalu, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona, Vanuatu.

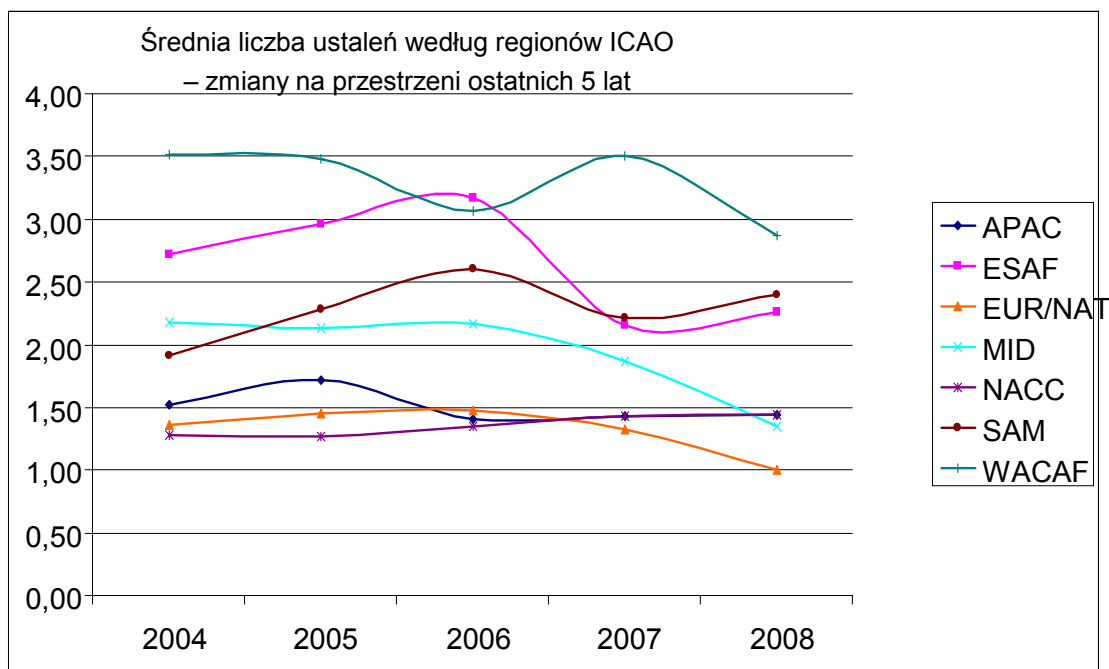
Sytuacja według regionów ICAO

Region	Liczba skontrolowanych państw	Liczba skontrolowanych przewoźników	Kontrole (I)	Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
				Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Suma	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F ogółem/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	8 580	3 607	3 477	1 483	8 567	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
Wszystkie państwa	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

Z tabeli wynika, że:

- ¹⁰ APAC – Region ICAO z Azji i Pacyfiku: Australia, Bangladesz, Bhutan, Brunei Darussalam, Chiny (w tym Hong Kong i Makau), Fidzi, Filipiny, Indie, Indonezja, Japonia, Kambodża, Kiribati, Koreańska Republika Demokratyczno-Ludowa, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malediwy, Malezja, Mikronezja, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nowa Zelandia, Palau, Papua Nowa Gwinea, Republika Korei, Samoa, Singapur, Sri Lanka, Tajlandia, Tonga, Wyspy Cooka, Wyspy Marshalla, Wyspy Salomona, Wietnam, Vanuatu.
- ¹¹ ESAF – Region ICAO Afryki Wschodniej i Południowej: Angola, Botswana, Burundi, Dżibuti, Erytrea, Etiopia, Kenia, Komory, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mozambik, Namibia, Republika Południowej Afryki, Rwanda, Seszele, Somalia, Suazi, Uganda, Zambia, Zimbabwe, Zjednoczona Republika Tanzanii.
- ¹² EUR/NAT – Region ICAO Europy i Północnego Atlantyku: Albania, Algieria, Andora, Armenia, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Czarnogóra, Dania, Estonia, Federacja Rosyjska, Finlandia, Francja, Grecja, Gruzja, Hiszpania, Irlandia, Islandia, Kazachstan, Kirgistan, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Maroko, Monako, Niderlandy (w tym Antyle Holenderskie), Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Republika Mołdowy, Rumunia, San Marino, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Tadżykistan, Tunezja, Turcja, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo (w tym Bermudy, Kajmany).
- ¹³ MID – Region ICAO Bliskiego Wschodu: Afganistan, Arabia Saudyjska, Bahrajn, Cypr, Egipt, Irak, Iran, Izrael, Jemen, Jordania, Katar, Kuwejt, Liban, Oman, Pakistan, Sudan, Syryjska Republika Arabska, Wielka Arabska Libijska Dżamahirijja Ludowo-Socjalistyczna, Zjednoczone Emiraty Arabskie.
- ¹⁴ NACC – Region ICAO Ameryki Północnej, Ameryki Środkowej i Karaibów: Antigua i Barbuda, Bahamy, Barbados, Belize, Grenada, Gwatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Kanada, Kostaryka, Kuba, Meksyk, Nikaragua, Republika Dominikańska, Salwador, Saint Kitts i Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadyny, Trynidad i Tobago, Stany Zjednoczone Ameryki.
- ¹⁵ SAM – Region ICAO Ameryki Południowej: Argentyna, Boliwia, Brazylia, Chile, Ekwador, Gujana, Kolumbia, Panama, Paragwaj, Peru, Surinam, Urugwaj, Wenezuela.
- ¹⁶ WACAF – Region ICAO Afryki Zachodniej i Środkowej: Benin, Burkina Faso, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Gabon, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea-Bissau, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kongo, Liberia, Mali, Mauretania, Niger, Nigeria, Republika Środkowoafrykańska, Republika Zielonego Przylądka, Senegal, Sierra Leone, Togo, Wybrzeże Kości Słoniowej, Wyspy Świętego Tomasza i Książęca.

- liczba ustaleń pokontrolnych przypadająca na jedną kontrolę u przewoźników z państw regionu EUR/NAT jest mniejsza od średniej,
- liczba ustaleń pokontrolnych przypadająca na jedną kontrolę u przewoźników z państw regionów MID, SAM, WACAF, NACC, APAC i ESAF jest wyższa od średniej.



Powyższy wykres pokazuje, że dla regionów NACC i APAC średnia liczba ustaleń (całkowita liczba ustaleń do całkowitej liczby kontroli) utrzymywała się na umiarkowanie stałym poziomie. Dane dla regionów EUR/NAT, MID i WACAF uległy poprawie, natomiast regiony ESAF i SAM wykazują wzrost średniej, co stanowi odwrócenie ubiegłorocznej tendencji poprawy.

Porównanie UE, ECAC i reszty świata

Region	Liczba skontrolowanych państw	Liczba skontrolowanych przewoźników	Kontrole (I)	Liczba ustaleń (F)				Stosunek liczby ustaleń do liczby kontroli (F kat./I)			
				Kat. 1 (o mniejszym znaczeniu)	Kat. 2 (istotne)	Kat. 3 (poważne)	Suma	F kat.1/I	F kat.2/I	F kat.3/I	F ogółem/I
UE	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Reszta Europy (państwa spoza UE)	16	133	1 452	680	661	291	1 632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROPA (ECAC)	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Państwa spoza UE	104	535	4 458	2 368	2 448	1 237	6 053	0,531	0,549	0,277	1,358

Wszystkie państwa	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
-------------------	-----	-------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	-------

4.5. Ustalenia pokontrolne odnoszące się do pozycji z listy kontrolnej

Dodatek F zawiera wyniki dotyczące poszczególnych skontrolowanych pozycji (III). Wskazuje on, ile razy dana pozycja była sprawdzana, liczbę ustaleń oraz stosunek F/III. Dodatek G zawiera szczegółowy podział ustaleń według kategorii za 2008 r.

4.6. Trzy najważniejsze istotne i poważne ustalenia pokontrolne odnoszące się do pozycji z listy kontrolnej

Lista kontrolna składa się z czterech głównych części. Część A dotyczy pozycji, które należy sprawdzić w kabinie pilotów statku powietrznego. Część B listy kontrolnej dotyczy pozycji, które należy sprawdzić w kabinie pasażerskiej i dotyczy głównie sprzętu ratunkowego. Część C odnosi się do ogólnego stanu technicznego statku powietrznego, który należy sprawdzić w trakcie kontroli polegającej na obejściu statku powietrznego dookoła. Część D listy kontrolnej dotyczy przedziału ładunkowego statku powietrznego i przewożonego ładunku.

Wszelkie ogólne ustalenia nieobjęte częściami A, B, C lub D można odnotować w części E (ogólnej) listy kontrolnej.

Analizując ustalenia wynikające z kontroli SAFA, szczególną uwagę należy zwrócić na ustalenia kategorii 2 (istotne) i kategorii 3 (poważne), gdyż w ich przypadku konieczne jest podjęcie działań naprawczych. Najważniejsze trzy ustalenia kategorii 2 i 3 odnoszące się do liczby kontroli podano w tabelach przedstawionych w dodatkach D i E poniżej.

5. DZIAŁANIA PODEJMOWANE PO KONTROLACH NA ZIEMI

W zależności od kategorii, liczby i charakteru ustaleń możliwe są różne działania.

Jeżeli ustalenia wskazują na zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego i jego pasażerów, konieczne będą działania naprawcze. Zazwyczaj kapitan statku powietrznego jest proszony o usunięcie poważnych nieprawidłowości, na które zwrócono mu uwagę. W nielicznych przypadkach, gdy inspektorzy mają powody sądzić, że kapitan statku powietrznego nie zamierza podjąć koniecznych działań w zakresie zgłoszonych mu nieprawidłowości, następuje formalne uziemienie statku powietrznego. Formalne uziemienie przez państwo kontrolujące oznacza, że statek powietrzny nie może wznowić lotu do czasu podjęcia odpowiednich działań naprawczych.

Innym rodzajem działań są tak zwane „działania naprawcze przed zezwoleniem na lot”. Zanim statek powietrzny otrzyma zezwolenie na wznowienie lotu, konieczne jest przeprowadzenie działań naprawczych mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości.

W pozostałych przypadkach statek powietrzny może odlecieć, podlega jednak ograniczeniom eksploatacyjnym. Przykładem takiego ograniczenia może być przypadek, gdy nieprawidłowości dotyczą foteli pasażerów. Eksploatacja statku powietrznego jest możliwa pod warunkiem, że niesprawne fotele nie będą zajmowane przez pasażerów.

Standardową praktyką jest informowanie kapitana skontrolowanego statku powietrznego o ustaleniach. Ponadto ustalenia kategorii 2 i 3 przekazuje się właściwemu urzędowi lotnictwa oraz

bazie macierzystej przewoźnika z wnioskiem o podjęcie odpowiednich działań, które zapobiegną ponownemu wystąpieniu nieprawidłowości.

W celu jak najpełniejszej realizacji celów wspólnotowego programu SAFA bezwzględnie konieczna jest ścisła współpraca z urzędami lotnictwa cywilnego wszystkich państw, których przewoźników i statki powietrzne poddano kontroli SAFA. Urzędy lotnictwa cywilnego, w ramach swoich zadań związanych z nadzorem w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikami krajowymi, zobowiązane są zapewnić prawidłowe wdrożenie działań naprawczych w celu usunięcia nieprawidłowości zgłoszonych w ramach pokontrolnych ustaleń SAFA.

W niektórych przypadkach, gdy ustalenia dotyczące statku powietrznego uznaje się za istotne, państwo uczestniczące w programie SAFA może podjąć decyzję o wycofaniu zezwolenia na przylot danego statku powietrznego. Oznacza to, że statek taki nie może lądować w portach lotniczych ani korzystać z przestrzeni powietrznej danego państwa. Zakaz taki może zostać cofnięty, jeżeli przewoźnik statku powietrznego udowodni, że usterki zostały prawidłowo usunięte. Tego typu zakaz może mieć zatem charakter tymczasowy i zazwyczaj tak też się dzieje.

W przypadku tego typu zakazów i ich późniejszego anulowania państwa członkowskie Wspólnoty Europejskiej uczestniczące w programie SAFA działają zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty.

	Liczba kontroli	10 337
	Liczba ustaleń	11 298
PODJĘTE DZIAŁANIA	Informacja dla urzędu i przewoźnika	3 566
	Ograniczenie eksploatacji statku powietrznego	109
	Działania naprawcze przed zezwoleniem na lot	1 407
	Uziemienie statku powietrznego	14
	Zakaz eksploatacji ze skutkiem natychmiastowym	10*

*nie obejmuje zakazów/ograniczeń eksploatacyjnych nałożonych przez WE na mocy rozporządzenia (WE) nr 2111/2005