

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 18.11.2009
COM(2009)627 konč.

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

PROGRAM EVROPSKE SKUPNOSTI SAFA

[SEC(2009) 1576 konč.]

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU
PROGRAM EVROPSKE SKUPNOSTI SAFA

(Besedilo velja za EGP)

Namen poročila

V členu 6(2) Direktive 2004/36/ES je določeno naslednje:

„Komisija vsako leto da na voljo javnosti in zainteresiranim stranem v gospodarski panogi poročilo o zbranih informacijah, ki vsebuje analizo vseh informacij, prejetih v skladu s členom 5. Ta analiza je enostavna in zlahka razumljiva ter pokaže, ali obstaja povečano tveganje varnosti za letalske potnike. V analizi viri informacij niso razpoznavni.“

To je tretje letno poročilo, ki zajema obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2008.

1. PROGRAM ES SAFA

1.1. Začetki programa ES SAFA

Program SAFA je bil prvotno osnovan na Evropski konferenci civilnega letalstva (ECAC) leta 1996. Program SAFA ni temeljil na evropski pravno zavezujoči podlagi, temveč na zavezi generalnih direktorjev držav članic, ki so sodelovale na konferenci ECAC. Inšpekcijski pregledi „tujih“ zrakoplovov so zajemali zrakoplove, ki se ne uporabljajo ali upravljajo pod nadzorom pristojnega organa države, v kateri se izvaja inšpekcijski pregled.

Dne 30. aprila 2004 je bila objavljena Direktiva 2004/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnosti zrakoplovov iz tretjih držav, ki pristajajo na letališčih Skupnosti (t. i. „Direktiva SAFA“), s katero so države članice EU pravno obvezane, da izvajajo preverjanja na ploščadi pri zrakoplovih iz tretjih držav, ki pristanejo na njihovih letališčih, pri čemer je „zrakoplov iz tretje države“ zrakoplov, ki se ne uporablja ali upravlja pod nadzorom pristojnega organa države članice EU; ta direktiva pa državam članicam EU nikakor ne prepoveduje inšpekcijskih pregledov zrakoplovov iz drugih držav članic EU. Države članice EU so imele na voljo dve leti za prenos direktive v nacionalno zakonodajo.

Na podlagi odločitve generalnih direktorjev držav članic ECAC je postala za program SAFA pristojna Evropska skupnost (ES) in od 1. januarja 2007 je za upravljanje in nadaljnji razvoj **programa ES SAFA** odgovorna Evropska komisija, pri tem pa ji pomaga Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA). EASA je agencija Evropske komisije s sedežem v Kölnu, ki je odgovorna za operativno upravljanje programa ES SAFA v imenu Evropske komisije, in sicer v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 768/2006.

Do leta 2006 so operativne elemente programa SAFA izvajali osrednji skupni letalski organi (CJAA). Konec leta 2006 so se usklajevalne dejavnosti v okviru programa SAFA, vključno s centralizirano zbirko podatkov, z organov CJAA prenesle na agencijo EASA.

Nadaljnje sodelovanje petnajstih držav članic ECAC, ki niso države EU, in s tem vseevropska razsežnost programa sta bila zagotovljena s podpisom delovnega dogovora med vsako od teh posameznih držav in agencijo EASA. Pri programu ES SAFA skupaj s 27 državami članicami EU **sodeluje** skupno **42 držav** (glej Dodatek A).

1.2. Delovanje programa ES SAFA

V vsaki državi, ki sodeluje pri programu SAFA, so lahko za zrakoplove (zrakoplove iz tretjih držav za države članice EU ali tuje zrakoplove za države članice ECAC, ki niso članice EU) obvezna preverjanja na ploščadi, ki zajemajo predvsem preverjanje dokumentov in priročnikov zrakoplova, licenc posadke zrakoplova, vidnega stanja zrakoplova ter prisotnosti in stanja obvezne varnostne opreme v kabini. Ta preverjanja se opravljajo na podlagi Standardov Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), in sicer Priloge 1 (Izdaja licenc za osebe), Priloge 6 (Delovanje zrakoplova) in Priloge 8 (Plovnost zrakoplova).

Ti pregledi se izvajajo v skladu s postopkom, ki je enak za vse sodelujoče države. Njihovi izidi so nato obravnavani v poročilih, katerih oblika je prav tako enaka za vse sodelujoče države. V primeru pomembnih nepravilnosti se obvestita upravljavec in ustrezni letalski organ (država upravljavca ali država registracije), da se sprejmejo ukrepi za odpravo napak, in sicer ne le v zvezi s pregledanim zrakoplovom, temveč tudi v zvezi z drugimi zrakoplovi, ki bi jih nepravilnosti splošne narave lahko zadevale. Vsi podatki iz poročil ter dodatne informacije se izmenjujejo in shranjujejo v centralizirani računalniški zbirki podatkov, ki jo je vzpostavila in jo upravlja agencija EASA.

Glavne značilnosti programa ES SAFA so povzete v naslednjih točkah:

- program SAFA izvajajo vse sodelujoče države: načeloma vseh 42 držav ECAC (države članice EU in države ECAC, ki niso članice EU, ki so z agencijo EASA podpisale delovni dogovor);
- širše razširjanje rezultatov preverjanj na ploščadi v okviru programa SAFA s centralizirano zbirko podatkov;
- pristop od spodaj navzgor: program je zasnovan na preverjanjih zrakoplovov na ploščadi;
- usmerjenost programa: program je usmerjen predvsem na zrakoplove iz tretjih držav, ki letijo v EU in države, ki sodelujejo pri programu SAFA (čeprav se lahko preverjanja v okviru programa SAFA izvajajo tudi na zrakoplovih iz držav članic EU);
- bistveni cilj programa je preverjanje, ali so upoštevani standardi organizacije ICAO, ki veljajo za vse pregledane zrakoplove v vseh državah.

1.3. Vključitev programa ES SAFA v splošen koncept letalske varnosti

Izkušnje na podlagi preverjanj v okviru programa SAFA, izvedenih v zadnjih nekaj letih, kažejo, da ta preverjanja podajajo splošno sliko varnosti tujih upravljavcev. Vendar ta slika ni popolna, saj na osnovi preverjanj ni mogoče ugotoviti celovitega stanja na področju varnosti določenega zrakoplova ali upravljavca. Nekatere vidike varnosti je med preverjanjem namreč težko oceniti (npr. upravljanje virov za posadko, popolna plovnost itd.), in sicer zaradi omejenega časa, ki je na voljo za izvajanje preverjanja, in posledično zaradi omejenih možnosti za podrobnejše preverjanje. Vrednost teh pokazateljev se bo dodatno povečala s povečanjem ravni usklajevanja med državami, ki sodelujejo pri izvajanju preverjanj v okviru programa SAFA.

Celovita ocena določenega zrakoplova ali upravljavca je mogoča le s stalnim nadzorom odgovornega nacionalnega organa civilnega letalstva (države upravljavca ali države registracije). Tako so informacije, pridobljene s programom ES SAFA, koristne:

- predvsem kot preventivno sredstvo za prepoznavanje morebitnih negativnih trendov na področju varnosti, pri čemer so številne in/ali ponavljajoče se ugotovitve v zvezi z določenim upravljavcem dober pokazatelj morebitnih strukturnih pomanjkljivosti, tako v zvezi z upravljanjem nadzora kakovosti tega upravljavca kot tudi v zvezi z ravno nadzora varnosti, ki ga izvajajo odgovorni nacionalni organi civilnega letalstva države, v kateri je ta upravljavec certificiran; podobne negativne trende je mogoče razbrati tudi v zvezi s posameznimi vrstami zrakoplovov;
- bolj neposredno lahko preverjanja v okviru programa SAFA v realnem času prispevajo k varnemu delovanju pravkar pregledanega zrakoplova, saj morajo inšpekcijski organi poskrbeti, da se ukrepi za odpravo napak sprejmejo neposredno pred nadaljnjim delovanjem tega zrakoplova.

Poleg tega so preverjanja v okviru programa SAFA po začetku veljavnosti Uredbe (ES) št. 2111/2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, postala eno izmed pomembnejših meril, ki jih Komisija upošteva pri sprejemanju odločitev v zvezi z vključitvijo letalskih prevoznikov na seznam Skupnosti, in sicer vse od sestave prvega seznama Skupnosti marca 2006 in njegovih poznejših rednih posodobitev.

1.4. Razvoj programa v letu 2008

Komisija je 16. aprila 2008 sprejela dva pomembna zakonodajna ukrepa, namenjena nadaljnji krepitvi programa ES SAFA:

- Direktiva Komisije 2008/49/ES, ki vsebuje ključne elemente priročnika o postopkih SAFA in določa usklajena pravila za izvajanje preverjanj v okviru programa SAFA, vključno z nadaljnjimi ukrepi, časovnim okvirom obveznega poročanja (15 delovnih dni) in obveznim sporočanjem rezultatov inšpekcijskih pregledov preverjenim upravljavcem z izdajo dokazila o preverjanju v enotni obliki. Poleg tega navedena direktiva uvaja skupna merila za usposabljanje inšpektorjev SAFA. EASA je bila pooblaščen, da podpre sodelujoče države z razvojem podrobnih smernic, ki bodo v skladu s ključnimi elementi Direktive;
- Uredba Komisije (ES) št. 351/2008, ki izvaja strukturiran, vseevropski pristop k prednostni razvrstitvi preverjanj na ploščadi v okviru programa SAFA glede potencialno nevarnih subjektov preverjanja, katerega cilj je spodbujanje boljše uporabe razpoložljivih inšpekcijskih virov.

Kot je določeno v Direktivi Komisije 2008/49/ES, je EASA razvila in izdala podrobne smernice za usposabljanje inšpektorjev za preverjanje na ploščadi v okviru programa SAFA, v katerih so določeni standardi, ki so enaki v vseh sodelujočih državah. Merila za usposabljanje se osredotočajo na ustreznost, usposabljanje (vključno s ponavljajočim se usposabljanjem) in izkušnje inšpektorjev. Pri usposabljanju inšpektorjev je treba upoštevati načrt, ki ga je pripravila EASA, usposobljenost neodvisnih izvajalcev usposabljanja pa mora biti v skladu z določenimi skupnimi merili.

Številne pobude, ki so se začele v letu 2007, so se v letu 2008 nadaljevale in postale redne standardne dejavnosti v okviru programa ES SAFA; mednje spadajo npr. vnašanje poročil o pregledu kakovosti v zbirko podatkov SAFA s strani sodelujočih držav in analiza zbirke podatkov. Namen te analize, ki se opravlja vsake štiri mesece, je poskusiti čim prej opredeliti morebitne pomanjkljivosti in negativne trende na področju varnosti, da bi jih bilo mogoče pravočasno obravnavati, preden dejansko ogrozijo varnost mednarodnega letalstva. Metodologija za izvedbo te analize se je dodatno izboljšala in okrepila, da bi se čim bolj povečala uporaba razpoložljivih podatkov SAFA.

Oktober 2008 se je zbirka podatkov SAFA zelo posodobila, kar je omogočilo boljše poročanje, podporo spremljanju postopka prednostne razvrstitve (določenega z Uredbo Komisije (ES) št. 351/2008) in boljši potek dela. Poleg izvajanja sprememb, uvedenih z Direktivo Komisije 2008/49/ES, zlasti obveznega poročanja o ukrepih razreda 3, se je s posodobitvijo uvedel pomemben nov element, namenjen povečanju skladnosti ugotovitev z uporabo niza vnaprej opisanih ugotovitev, ki ga je razvila in ga vzdržuje EASA.

Zbirka podatkov SAFA se je uporabljala tudi kot popolnoma operativno okolje za usposabljanje, ki je omogočalo praktično usposabljanje uporabnikov.

1.5. Uvedba pristopa, ki temelji na tveganju

Na novo sprejeta Uredba Komisije (ES) št. 351/2008 (ki je začela veljati aprila 2008) uvaja koncept prednostnega razvrščanja preverjanj v okviru programa SAFA z vseevropskega vidika, pri katerem se od sodelujočih držav zahteva, da prednostno razvrstijo del svojih preverjanj na ploščadi pri določenih subjektih (posamezni upravljavci ali vsi certificirani upravljavci v določeni državi). Prednostni seznam sestavi Evropska komisija in ga po potrebi posodablja v skladu z merili, določenimi na podlagi navedene uredbe, in sicer:

- informacije, ki jih pošlje EASA po analizi zbirke podatkov SAFA;
- informacije s sestankov Odbora za varnost v zračnem prometu;
- informacije, ki jih Komisiji pošljejo države članice.

Poleg tega se pri upravljavcih, ki so navedeni v Prilogi B seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov (sestavljen na podlagi Uredbe (ES) št. 2111/2005), ter pri drugih upravljavcih, ki so certificirani v isti državi kot kateri koli upravljavec, ki se hkrati nahaja na seznamu Skupnosti, tudi opravijo prednostni inšpekcijski pregledi.

Prvi prednostni seznam je bil objavljen 20. aprila 2008 in je bil v istem letu dvakrat pregledan. V letu 2008 se je 1 481 od skupno 10 337 preverjanj v okviru programa SAFA opravilo v zvezi s subjekti, navedenimi na prednostnem seznamu.

2. CENTRALIZIRANA ZBIRKA PODATKOV SAFA

Centralizirano zbirko podatkov SAFA upravlja agencija EASA od decembra 2006, ko je bila z osrednjih združenih letalskih organov (CJAA) na Nizozemskem prenesena na agencijo EASA v Kölnu v Nemčiji.

Čeprav zbirko upravlja in vzdržuje EASA, pa so za vključitev poročil v zbirko podatkov odgovorni posamezni nacionalni letalski organi (NAA) 42 držav, ki sodelujejo pri programu SAFA.

Države, ki sodelujejo pri programu SAFA, so leta 2008 opravile rekordnih 10 337 inšpekcijskih pregledov, pri katerih je bilo zbranih približno 11 298 ugotovitev (*glej Dodatek A*).

Podatki v zbirki podatkov so zaupni, saj se izmenjujejo le z drugimi sodelujočimi državami in niso na voljo širši javnosti. Do zbirke podatkov imajo dostop vsi nacionalni letalski organi sodelujočih držav prek (varne) internetne povezave.

3. PODROČJA INŠPEKCIJSKEGA PREGLEDA

V skladu z „Direktivo SAFA“ morajo države članice prednostno inšpekcijsko pregledati zrakoplove, pri katerih obstaja sum, da ne izpolnjujejo mednarodnih varnostnih standardov (na podlagi npr. redne analize zbirke podatkov, ki jo opravlja agencija EASA). Poleg tega se preverjanja na ploščadi v okviru programa SAFA lahko izvedejo na kraju samem.

Inšpekcijski pregledi so lahko usmerjeni na pet področij:

- (1) državo upravljavca (preverjanje upravljavcev iz ene države),
- (2) vrsto zrakoplova,
- (3) naravo letov (redni, čarterski, tovorni itd.),
- (4) upravljavca iz tretje države,
- (5) zrakoplov, identificiran z registrsko oznako.

V dodatkih B, C in D so navedene države upravljavcev, vrste zrakoplovov in upravljavci, ki so bili pregledani med letom 2008. Ti podatki dokazujejo, da program ES SAFA zajema obširno področje in da se uporablja nediskriminacijsko.

Neovirano delovanje programa je razvidno tudi iz spodnje razpredelnice, v kateri so združene informacije iz dodatkov, s čimer je podan pregled dejavnosti.

Čeprav je na podlagi „Direktive SAFA“ glavna obveznost držav članic EU preverjanje zrakoplovov iz tretjih držav, ki uporabljajo letališča EU, se inšpekcijski pregledi izvajajo tudi pri zrakoplovih upravljavcev iz EU. V naslednji razpredelnici so prikazani rezultati:

Inšpekcijski pregledi	10 337 inšpekcijskih pregledov ...
Upravljavec	... 1 067 različnih upravljavcev ...
Država upravljavca	... iz 131 držav ...
Vrsta zrakoplova	... ki letijo z 220 različnimi (pod)vrstami zrakoplovov

Iz spodnje razpredelnice pa je razvidno, da veliko večino vseh letov znotraj držav članic EU opravijo upravljavci iz EU in da so na splošno države, ki sodelujejo pri programu SAFA, še vedno uporabljale širša merila prejšnjega programa ECAC SAFA.

	Inšpekcijski pregledi upravljavcev iz EU	Inšpekcijski pregledi upravljavcev zunaj EU
2008	5 879	4 458
Odstotek	56,87 %	43,13 %

Države članice EU so opravile 9 040 od 10 337 inšpekcijskih pregledov, opravljenih v letu 2008: 42,7 % (3 857) jih je bilo opravljenih pri upravljavcih, certificiranih v tretjih državah (ki niso članice EU), preostalih 57,3 % (5 183) pa pri upravljavcih iz EU. V letu 2008 so upravljavci iz tretjih držav približno 700 000-krat pristali na letališčih Skupnosti, pri čemer znaša inšpekcijska stopnja (št. inšpekcijskih pregledov/št. pristankov) približno 0,5 % (tj. 5 inšpekcijskih pregledov na vsakih 1 000 pristankov). Pristankov upravljavcev iz EU v drugi državi EU (ki ni pristojna za nadzor njihove varnosti) je bilo za več kot 2 900 000; pri čemer znaša inšpekcijska stopnja za upravljavce iz EU 0,17 %

4. GLAVNI REZULTATI INŠPEKCIJSKIH PREGLEDOV V OKVIRU PROGRAMA SAFA

4.1. Splošne ugotovitve inšpekcijskih pregledov

Prvo izhodišče v zvezi z ugotovitvami, pri katerih gre za odstopanje od standardov organizacije ICAO, je kvantitativni pristop. Pri tem pristopu se ugotavlja razmerje med skupnim številom ugotovitev (U) ter skupnim številom inšpekcijskih pregledov (I) in točk pregleda (TP).

Med inšpekcijskim pregledom se uporabi seznam, ki zajema 54 različnih točk pregleda. V večini primerov se med pregledom ne preverjajo vse točke, saj čas med prihodom zrakoplova in njegovim odhodom ne dopušča celovitega pregleda. Razmerje med skupnim številom ugotovitev in skupnim številom točk, za katere je bil opravljen pregled, je zato lahko pomenljivejše kot razmerje, ki temelji zgolj na številu inšpekcijskih pregledov. Rezultati so prikazani v spodnji razpredelnici:

	Obdobje
	od 1. januarja 2008 do 31. decembra 2008
Inšpekcijski pregledi skupaj (I)	10 337
Točke pregleda skupaj (TP)	358 046
Ugotovitve skupaj (U)	11 298
Povprečno št. točk pregleda med inšpekcijskim pregledom	34,64
Ugotovitve/inšpekcijski pregledi (U/I)	1,093
Ugotovitve/točke pregleda (U/TP)	0,0315

4.2. Ugotovitve inšpekcijskih pregledov in njihove kategorije

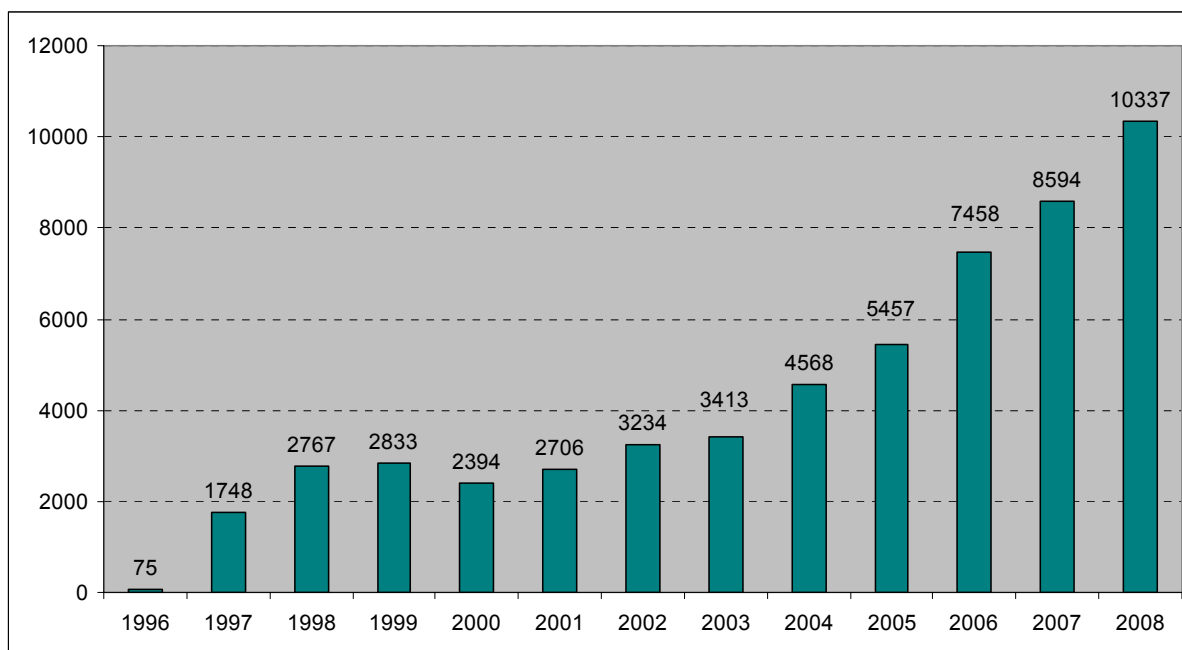
Upoštevati je treba ne le absolutno število ugotovitev na podlagi pregledov, temveč tudi njihovo „resnost“. V ta namen so bile opredeljene tri kategorije ugotovitev. Ugotovitev „kategorije 1“ se imenuje manj pomembna ugotovitev, „kategorija 2“ je pomembna ugotovitev, „kategorija 3“ pa je zelo pomembna ugotovitev. Izrazi „manj pomembna“, „pomembna“ in „zelo pomembna“ se navezujejo na stopnjo odstopanja od standardov organizacije ICAO. Glavni namen razvrščanja ugotovitev v kategorije je ugotoviti, v kolikšnem obsegu se standard upošteva in kako resno je neizpolnjevanje tega standarda.

Inšpekcijski pregledi in kategorije ugotovitev so zabeleženi v zbirki podatkov, rezultati pa so prikazani v spodnji razpredelnici.

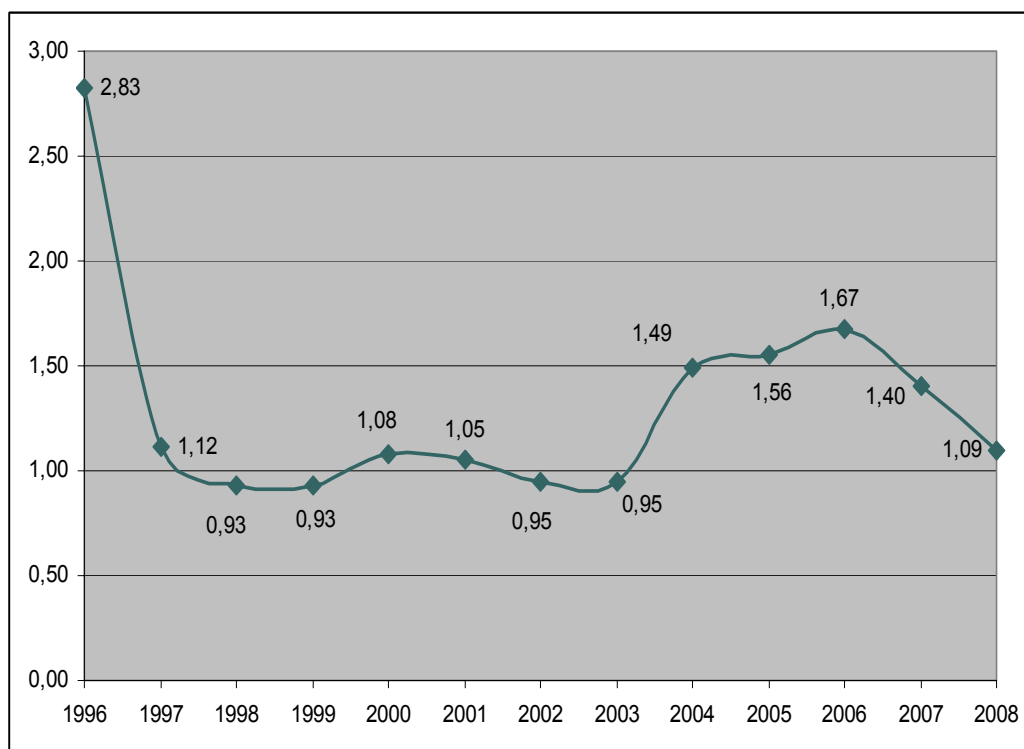
Leto	Št. inšpekcijskih pregledov (I)	Št. ugotovitev (U)				Razmerje ugotovitev (Kat. U/I)			
		Kat. 1 (manj pomembna)	Kat. 2 (pomembna)	Kat. 3 (zelo pomembna)	Skupaj	Kat. U1/I	Kat. U2/I	Kat. U3/I	Skupaj U/I
2008	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26%	40,28%	18,46%	100,00%				

4.3. Zgodovinski pregled

	Leto													Skupaj 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Inšpekcijski pregledi skupaj (I)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Točke pregleda skupaj (TP)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Ugotovitve skupaj (U)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Ugotovitve/inšpekcijski pregledi (U/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
Ugotovitve/točke pregleda (U/TP)	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



Št. inšpekcijskih pregledov v okviru programa SAFA od začetka izvajanja programa leta 1996



Povprečno št. ugotovitev na inšpekcijski pregled (1996–2008)

4.4. Ugotovitve inšpekcijskih pregledov na regionalni osnovi

				Št. ugotovitev (U)				Razmerje ugotovitev		
	Število pregledanih držav	Število pregledanih upravljavcev	Inšpekcijski pregledi (I)	Kat. 1 (manj pomembna)	Kat. 2 (pomembna)	Kat. 3 (zelo pomembna)	Skupaj	Kat. U1/I	Kat. U2/I	Kat. U3/I
	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,259
cy) ²	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,259
ja, 3	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,259
	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,259
in	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,259
in 6	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,259
	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,259

¹ EU – Avstrija, Belgija, Bolgarija, Ciper, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Madžarska, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, Slovenija, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo.

² Evropa (ECAC) – Albanija, Armenija, Avstrija, Azerbajdžan, Belgija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Hrvaška, Ciper, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francija, Gruzija, Nemčija, Grčija, Madžarska, Islandija, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, Malta, Republika Moldavija, Monako, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Srbija, Slovaška, Slovenija, Španija, Švedska, Švica, Turčija, Ukrajina in Združeno kraljestvo.

³ Ruska federacija, Belorusija in osrednja Azija (CIS) – Belorusija, Kazahstan, Kirgizistan, Ruska federacija, Tadžikistan, Turkmenistan in Uzbekistan.

⁴ Severna Amerika (NA) – Bermudi, Kanada in Združene države Amerike.

⁵ Latinska Amerika in Karibi (LAC) – Anguilla, Antigua in Barbuda, Argentina, Aruba, Bahami, Barbados, Belize, Bolivija, Brazilija, Kajmanski otoki, Čile, Kolumbija, Kostarika, Kuba, Dominica, Dominikanska republika, Ekvador, Salvador, Grenada, Gvatemala, Gvajana, Haiti, Honduras, Jamajka, Mehika, Nizozemski Antili, Nikaragva, Panama, Paragvaj, Peru, Portoriko, Saint Kitts in Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent in Grenadine, Surinam, Trinidad in Tobago, otoki Turks in Caicos, Urugvaj, Venezuela (Bolivarska republika).

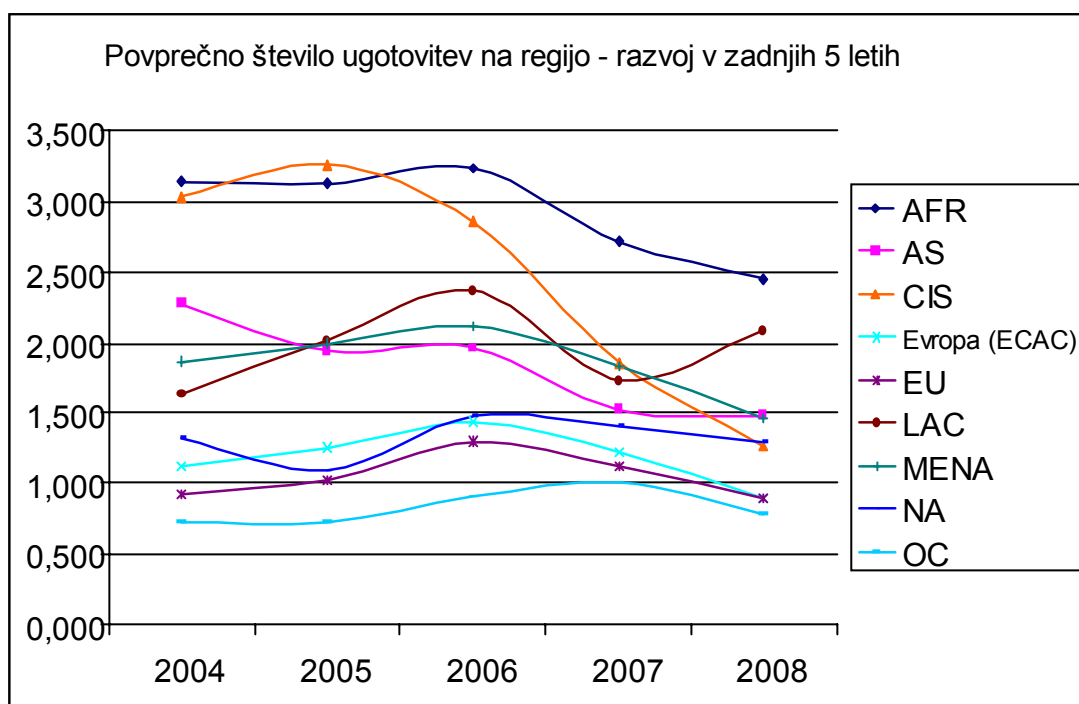
⁶ Bližnji vzhod in severna Afrika (MENA) – Alžirija, Bahrajn, Egipt, Iran (Islamska republika), Irak, Izrael, Jordanija, Kuvajt, Libanon, Libijska arabska džamahirija, Oman, Katar, Saudska Arabija, Sudan, Sirska arabska republika, Tunizija, Združeni arabski emirati in Jemen.

⁷ Afrika (AFR) – Angola, Benin, Botsvana, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Kapverdski otoki, Srednjeafriška republika, Čad, Komori, Kongo, Slonokoščena obala, Demokratična republika Kongo, Džibuti, Ekvatorialna Gvineja, Eritreja, Etiopija, Gabon, Gambija, Gana, Gvineja, Gvineja Bissau, Kenija, Lesoto, Liberija, Madagaskar, Malavi, Mali, Mavretanija, Mauritius, Mozambik, Namibija, Niger, Nigerija, Ruanda, Sao Tome in Principe, Senegal, Sejšeli, Sierra Leone, Somalija, Južna Afrika, Svazi, Togo, Uganda, Združena republika Tanzanija, Zambija, Zimbabve.

16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,3
4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,3
Povprečno/vse države							0,451	0,440	0,3

Iz te razporednice je razvidno, da:

- je pri upravljavcih iz držav članic EU, ECAC in držav Oceanije manj ugotovitev na inšpekcijski pregled od povprečja,
- je pri upravljavcih iz Afrike, Ruske federacije, Belorusije, osrednje Azije, Azije, Bližnjega vzhoda, Severne Amerike in severne Afrike več ugotovitev na inšpekcijski pregled od povprečja.



Razvoj v zadnjih petih letih kaže, da se je povprečno število ugotovitev (na inšpekcijski pregled) zmanjšalo v skoraj vseh geografskih regijah, zlasti pri upravljavcih, ki so jim licenco izdale Ruska federacija, Belorusija in srednjeazijske države (CIS). Edini izjemi sta Latinska Amerika in Karibi (LAC).

⁸ Azija (AS) – Afganistan, Bangladeš, Butan, Država Brunej, Kambodža, Kitajska, Demokratična ljudska republika Koreja, Hongkong (posebna administrativna regija Kitajske), Indija, Indonezija, Japonska, Laoška ljudska demokratična republika, Malezija, Maldivi, Mongolija, Mjanmar, Nepal, Pakistan, Filipini, Republika Koreja, Singapur, Šrilanka, Tajvan, Tajska, Vzhodni Timor in Vietnam.

⁹ Oceanija (OC) – Avstralija, Fidži, Kiribati, Marshallovi otoki, Mikronezija (Federativne države), Nauru, Nova Zelandija, Palau, Papua Nova Gvineja, Samoa, Salomonovi otoki, Tonga, Tuvalu in Vanuatu.

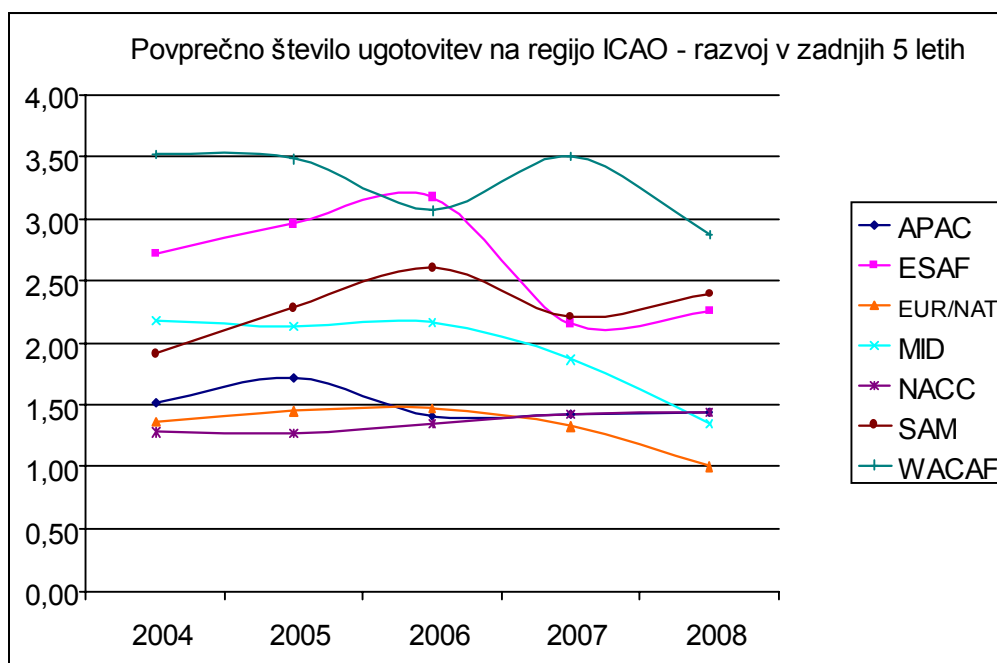
Porazdelitev po regijah organizacije ICAO

Regija	Število pregledanih držav	Število pregledanih upravljavcev	Inšpekcijski pregledi (I)	Št. ugotovitev (U)				Razmerje ugotovitev (Kat. U/ I)			
				Kat. 1 (manj pomembna)	Kat. 2 (pomembna)	Kat. 3 (zelo pomembna)	Skupaj	Kat. U1/I	Kat. U2/I	Kat. U3/I	Skupaj U/I
APAC ¹⁰	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,444
AF 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	1,435
SAM ¹⁵	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,393
WACAF ¹⁶	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869
Vse države	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

Iz te razpredelnice je razvidno, da:

- ¹⁰ APAC – azijska in pacifiška regija organizacije ICAO: Avstralija, Bangladeš, Butan, Država Brunej, Kambodža, Kitajska (vključno s Hongkongom in Macaom), Cookovi otoki, Demokratična ljudska republika Koreja, Fidži, Indija, Indonezija, Japonska, Kiribati, Laoska ljudska demokratična republika, Malezija, Maldivi, Marshallovi otoki, Mikronezija, Mongolija, Mjanmar, Nauru, Nepal, Nova Zelandija, Palau, Papua Nova Gvineja, Filipini, Republika Koreja, Samoa, Singapur, Salomonovi otoki, Šrilanka, Tajska, Tonga, Vanuatu in Vietnam.
- ¹¹ ESAF – vzhodno- in južnoafriška regija organizacije ICAO: Angola, Bocvana, Burundi, Komori, Džibuti, Eritreja, Etiopija, Kenija, Lesoto, Madagaskar, Malavi, Mauritius, Mozambik, Namibija, Ruanda, Sejšeli, Somalija, Južna Afrika, Svazi, Uganda, Združena republika Tanzanija, Zambija in Zimbabve.
- ¹² EUR/NAT – evropska in severnoatlantska regija organizacije ICAO: Albanija, Alžirija, Andora, Armenija, Avstrija, Azerbajdžan, Belorusija, Belgija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Hrvaška, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francija, Gruzija, Nemčija, Grčija, Madžarska, Islandija, Irska, Italija, Kazahstan, Kirgizistan, Latvija, Litva, Luksemburg, Malta, Monako, Črna gora, Maroko, Nizozemska (vključno z Nizozemskimi Antili), Norveška, Poljska, Portugalska, Republika Moldavija, Romunija, Ruska federacija, San Marino, Srbija, Slovaška, Slovenija, Španija, Švedska, Švica, Tadžikistan, Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, Tunizija, Turčija, Turkmenistan, Ukrajina, Združeno kraljestvo (vključno s Kajmanskimi otoki in Bermudi) ter Uzbekistan.
- ¹³ MID – bližnjevzhodna regija organizacije ICAO: Afganistan, Bahrajn, Ciper, Egipt, Iran, Irak, Izrael, Jordanija, Kuvajt, Libanon, Libijska arabska džamahirija, Oman, Pakistan, Katar, Saudska Arabija, Sudan, Sirska arabska republika, Združeni arabski emirati in Jemen.
- ¹⁴ NACC – severnoameriška, srednjeameriška in karibska regija organizacije ICAO: Antigva in Barbuda, Bahami, Barbados, Belize, Kanada, Kostarika, Kuba, Dominikanska republika, Salvador, Grenada, Gvatemala, Haiti, Honduras, Jamajka, Mehika, Nikaragva, Saint Kitts in Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent in Grenadine, Trinidad in Tobago ter Združene države Amerike.
- ¹⁵ SAM – južnoameriška regija organizacije ICAO: Argentina, Bolivija, Brazilija, Čile, Kolumbija, Ekvador, Gvajana, Panama, Paragvaj, Peru, Surinam, Urugvaj in Venezuela.
- ¹⁶ WACAF – zahodno- in srednjeafriška regija organizacije ICAO: Benin, Burkina Faso, Kamerun, Zelenortske otoki, Srednjeafriška republika, Čad, Kongo, Slonokoščena obala, Demokratična republika Kongo, Ekvatorialna Gvineja, Gabon, Gambija, Gana, Gvineja, Gvineja Bissau, Liberija, Mali, Mavretanija, Niger, Nigerija, Sao Tome in Principe, Senegal, Sierra Leone ter Togo.

- je bilo pri upravljavcih iz držav, ki spadajo v regijo EUR/NAT, manj ugotovitev na inšpekcijski pregled od povprečja,
- je bilo pri upravljavcih iz držav, ki spadajo v regije MID, SAM, WACAF, NACC, APAC in ESAF, več ugotovitev na inšpekcijski pregled od povprečja.



Iz tega grafa je razvidno, da je v regijah NACC in APAC povprečno število ugotovitev (skupno število ugotovitev/skupno število inšpekcijskih pregledov) ostalo precej enako. Številke za regije EUR/NAT, MID in WACAF so se izboljšale, medtem ko kažeta regiji ESAF in SAM povečanje povprečnega števila, s čimer se spremeni trend izboljševanja v lanskem letu.

Primerjava med EU, ECAC ter ostalimi deli sveta

Regija	Število pregledanih držav	Število pregledanih upravljavcev	Inšpekcijski pregledi (I)	Št. ugotovitev (U)				Razmerje ugotovitev (Kat. U)			
				Kat. 1 (manj pomembna)	Kat. 2 (pomembna)	Kat. 3 (zelo pomembna)	Skupaj	Kat. U1/I	Kat. U2/I	Kat. U3/I	Sk. U/I
Regija ICAO	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,088
Regija OPE (države članice ECAC, ki niso članice EU)	16	133	1 452	680	661	291	1 632	0,468	0,455	0,200	0,174
Regija OPA (države članice ECAC)	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,088
Regije, ki niso članice EU	104	535	4 458	2 368	2 448	1 237	6 053	0,531	0,549	0,277	0,174

države	131	1067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1
--------	-----	------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	---

4.5. Ugotovitve inšpekcijskih pregledov, povezane s točkami s seznama

V Dodatku F so navedeni rezultati v zvezi s posameznimi točkami pregleda (PTP), ki so bile preverjene, in sicer je navedeno, kolikokrat je bila posamezna točka pregleda preverjena, število ugotovitev in njuno razmerje (U/PTP). V Dodatku G je podana podrobna razdelitev ugotovitev za leto 2008 po kategorijah.

4.6. Tri najvišje uvrščene pomembne in zelo pomembne ugotovitve inšpekcijskih pregledov v zvezi s točkami s seznama

Inšpekcijski seznam je sestavljen iz štirih glavnih delov. Del A zadeva točke, ki jih je treba preveriti v pilotski kabini zrakoplova. Del B seznama zadeva točke, ki jih je treba preveriti v potniški kabini, in zajema predvsem varnostno opremo. Del C se nanaša na splošno tehnično stanje zrakoplova, ki ga je treba preveriti med ogledom zrakoplova. Predmeti s seznama iz dela D zadevajo prostor za tovor in naložen tovor.

Ostale splošne ugotovitve, ki ne spadajo v del A, B, C ali D, je na seznamu mogoče zabeležiti v del E (Splošno).

Pri obravnavi ugotovitev, pridobljenih med pregledi v okviru programa SAFA, je treba pri odpravi napak največ pozornosti nameniti ugotovitvam kategorije 2 (pomembne ugotovitve) in kategorije 3 (zelo pomembne ugotovitve). Za vsak del seznama so tri najvišje uvrščene ugotovitve kategorij 2 in 3, ki so povezane s številom pregledov, navedene v razpredelnicah v dodatkih D in E.

5. UKREPI, SPREJETI PO PREVERJANJIH NA PLOŠČADI

Na podlagi kategorije, števila in narave ugotovitev je mogoče sprejeti več ukrepov.

Če je na podlagi ugotovitev razvidno, da je varnost zrakoplova in njegovih potnikov manjša, so potrebni ukrepi za odpravo napak. Običajno je pilot zrakoplova naprošen, naj odpravi resne pomanjkljivosti, na katere je opozorjen. Izjemoma, ko inšpektorji upravičeno menijo, da pilot zrakoplova nima namena sprejeti potrebnih ukrepov za odpravo pomanjkljivosti, ki so mu bile sporočene, inšpektorji za zrakoplov izdajo uradno prepoved leta. Uradna prepoved leta, ki jo izda država preverjanja, pomeni, da zrakoplov ne sme leteti, dokler niso sprejeti primerni ukrepi za odpravo napak.

Druga vrsta ukrepanja se imenuje „ukrepi za odpravo napak pred dovoljenjem za let“. Preden se za zrakoplov izda dovoljenje za nadaljevanje leta, je treba odpraviti morebitne ugotovljene pomanjkljivosti.

V drugih primerih lahko zrakoplov vzleti, če se upoštevajo operativne omejitve. Takšne omejitve bi bilo treba upoštevati, če bi bila na primer ugotovljena pomanjkljivost v zvezi s potniškimi sedeži. V tem primeru bi zrakoplov lahko vzletel, če bi ti sedeži ostali prazni.

Običajno je pilot zrakoplova, ki je bil pregledan, obveščen o ugotovitvah. Poleg tega se ugotovitve kategorij 2 in 3 sporočijo odgovornemu letalskemu organu in bazi letalskega prevoznika skupaj z zahtevo po sprejetju ustreznih ukrepov, da se preprečijo ponovne nepravilnosti.

Da bi čim boljše izpolnili cilje programa ES SAFA, je nujno tesno sodelovanje z organi za civilno letalstvo vseh držav, katerih upravljavci in zrakoplovi so bili pregledani v okviru programa SAFA. Ti organi za civilno letalstvo morajo (v skladu s pristojnostjo za nadzor varnosti svojih nacionalnih upravljavcev ob upoštevanju zadevnih mednarodnih varnostnih standardov) zagotoviti pravilno izvajanje ukrepov za odpravo pomanjkljivosti, ki so bile ugotovljene med pregledi v okviru programa SAFA.

V nekaterih primerih, ko ugotovitve glede zrakoplova veljajo za pomembne, se lahko posamezne države, ki sodelujejo pri programu SAFA, odločijo, da bodo preklicale vstopno dovoljenje za ta zrakoplov. To pomeni, da zadevni zrakoplov ne sme več pristajati na letališčih ali leteti v zračnem prostoru te države. Takšno prepoved je mogoče odpraviti, če upravljavec zrakoplova dokaže, da so bile napake ustrezno odpravljene. Preklici vstopnih dovoljenj so torej lahko (in običajno tudi so) začasni.

V zvezi z navedenimi prepovedmi in njihovimi poznejšimi odpravami države, ki sodelujejo pri programu SAFA in so tudi članice Evropske skupnosti, ravna v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 2111/2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti.

SPREJETI UKREPI	Št. inšpekcijskih pregledov	10 337
	Št. ugotovitev	11 298
	Obvestilo organu in upravljavcu	3 566
	Omejitev letov zrakoplova	109
	Ukrepi za odpravo napak pred dovoljenjem za let	1 407
	Prepoved leta	14
	Takojšnja prepoved opravljanja letov	10*

* Brez prepovedi letov/operativnih omejitev, ki jih je uvedla ES v skladu z Uredbo (ES) št. 2111/2005.