

Informacije operatorima zrakoplova čiji zrakoplovi slijeću u zračne luke u Državama sudionicama SAFA programa, s ciljem praćenja primjene međunarodnih standarda sigurnosti.

Zrakoplovna sigurnosna informacija ASIL-2009-001

Broj izmjene: 1/10.12.2010.

Pokretač: Agencija za civilno zrakoplovstvo

Područje primjene:

Ova zrakoplovna sigurnosna informacija odnosi se na bilo koji zrakoplov koji slijeću u zračne luke Države članice ili ne-članice Europske Unije ili u zračne luke Države članice Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (ECAC), pod zajedničkim nazivom Države sudionice SAFA programa¹. Državni zrakoplovi po definiciji iz Čikaške konvencije i zrakoplovi s maksimalno dozvoljenom uzletnom masom manjom od 5700 kg koji se ne koriste za komercijalni zračni prijevoz, ne pripadaju u područje primjene ove zrakoplovno sigurnosne informacije.

Referentni propisi:

1. Zakon o zračnom prometu, čl. 129 (Narodne novine broj 69/09);
2. Pravilnik o obavljanju pregleda inozemnih zrakoplova na stajanci, zahtjevima za potrebnim kvalifikacijama osoblja koje ih obavlja, te o uspostavljanju popisa zračnih prijevoznika koji imaju zabranu izvođenja operacija na području Republike Hrvatske (Narodne novine broj 126/09). Pravilnik se temelji na skupu usklađenih pravila koje je usvojio Europski parlament (Direktiva 2004/36/CE, EC 768/2006, Direktiva 2008/49/EC, EC 351/2008, EC 2111/2005, EC 473/2006 i EC 474/2006).

Referentne smjernice:

Smjernice za obavljanje SAFA inspekcije na stajanci, verzija 1,0 (Izvršni direktor Europske agencije za sigurnost zračnog prometa, Odluka broj 2009/001/S od 22.7.2009.).

¹42 Države sudionice koje su uključene u EC SAFA Program su: Albanija, Armenija, Austrija, Azerbejdžan, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Cipar, Češka Republika, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Mađarska, Island, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Malta, Moldavija, Monako, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugal, Republika Gruzija, Rumunjska, Srbija i Crna Gora, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Švicarska, bivša Jugoslavenska Republika Makedonija, Turska, Ukrajina, Velika Britanija.

Information to the aircraft operators whose aircraft are landing on airports located in SAFA Participating States, with the aim to monitor the application of international safety standards.

Air Safety Information letter ASIL-2009-001

Revision No. 1/10.12.2010.

Initiated by: Croatian Civil Aviation Agency

Effectivity:

This Air Safety Information is applicable to any aircraft landing at EU Member State or a Non-EU ECAC Member State airports, therefore called together the SAFA Participating States¹. State aircraft, as defined in the Chicago Convention, and aircraft of a maximum take-off weight of less than 5700 kg not engaged in commercial air transport are excluded from the scope of this Letter.

Regulation Reference:

1. Air Traffic Act, Article 129. (Official Gazette 69/09);
2. Ordinance of performing ramp inspections of foreign aircraft, qualification requirements for persons performing ramp inspections of foreign aircraft and on the establishment of a list of air carriers which are subject to an operating ban within the territory of the Republic of Croatia (Official Gazette, No. 126/09). Ordinance is based on a set of harmonised rules adopted by the European Parliament (Directive 2004/36/CE, EC 768/2006, Directive 2008/49/EC, EC 351/2008, EC 2111/2005, EC 473/2006 and EC 474/2006).

Guidance Material Reference:

Guidance material for SAFA Ramp Inspections, version 1.0 (Executive Director of the European Aviation Safety Agency, Decision No. 2009/001/S from 22.7.2009.)

Purpose:

This Air Safety Information Letter is published to provide guidance to all aircraft operators whose aircraft

¹The 42 Participating States engaged in the EC SAFA Programme are: Albania, Armenia, Austria, Azerbaijan, Belgium, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Republic of Georgia, Romania, Serbia and Montenegro, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, The former Yugoslav Republic of Macedonia, Turkey, Ukraine, United Kingdom.

Svrha:

Ova zrakoplovna sigurnosna informacija izdana je u svrhu pružanja smjernica svim operatorima zrakoplova čiji zrakoplovi pristaju u zračne luke Država sudionica SAFA programa.

Pravna osnova:

Direktiva 2004/36/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosti zrakoplova iz trećih zemalja koji koriste zračne luke Zajednice, postavlja obveze Državama članicama da pregledavaju zrakoplove iz trećih zemalja (zrakoplov se ne koristi ili se njime ne upravlja pod nadzorom nadležnog tijela Države članice), za koje se sumnja da nisu u sukladnosti s međunarodnim standardima sigurnosti. U dodatku ovoj obvezi Države članice mogu također pregledati EU zrakoplov sukladno proceduri na licu mjesta, bez ikakve sumnje u neku manjkavost. Dodatak ove direktive izmijenjen je i dopunjen Direktivom Komisije 2008/49/EC.

Obaveze postavljene u gore navedenoj Direktivi odnose se samo na 27 Država Europske Unije. Međutim, Europska agencija za sigurnost zračnog prometa potpisala je radni sporazum s 15 Država članica ECAC-a koje nisu članice Europske unije i uključila ih u SAFA program. Države članice Europske unije i Države članice ECAC-a koje nisu članice Europske unije, zajedno se zovu Države sudionice SAFA programa (u daljnjem tekstu Države sudionice)..

Koji se zrakoplovi pregledavaju?

Države sudionice biraju koji će zrakoplov pregledati. Uz obavezu da se pregledavaju zrakoplovi za koje se sumnja da nisu u sukladnosti s međunarodnim standardima, većina Država sudionica provodi nasumične inspekcije.

Što se provjerava?

Lista provjere s 54 stavke pregleda koristi se tijekom SAFA inspekcija na stajanci. SAFA politika je ne prouzrokovati kašnjenje zrakoplova, osim zbog sigurnosnih razloga. Poradi toga, vrijeme između dolaska i polaska zrakoplova može biti nedovoljno za provjeru svih stavki s popisa. Provjere mogu uključivati:

- pilotske dozvole;
- procedure i priručnike koji moraju biti u pilotskoj kabini;
- pridržavanje s tim procedurama od strane letačke i kabinske posade;
- sigurnosnu opremu u pilotskoj i putničkoj kabini;

are landing on airports located in SAFA Participating States.

Legal basis:

The Directive 2004/36/CE of the European Parliament and of the Council on the safety of third-country aircraft using Community airports sets obligations for the Member States to inspect third country aircraft (aircraft not used or operated under the control of a competent authority of a Member State) which are suspected of non-compliance with international safety standards. In addition to this obligation, Member States may also inspect EU aircraft and may inspect aircraft according to a spot-check procedure without having any suspicion of non-compliance. The Annex to this directive has been amended by the Commission Directive 2008/49/EC.

The obligations set out in the above mentioned Directive pertain only to the 27 EU States. However, the European Aviation Safety Agency has signed working arrangements with the 15 non-EU ECAC States involving them in the SAFA programme. The EU Member States and the Non-EU ECAC States are therefore called together the SAFA Participating States¹.

Which aircraft are checked?

The Participating States choose which aircraft to inspect. Besides the obligation that aircraft being suspected of non-compliance with the international safety standards shall be inspected, most participating States carry out random inspections.

What is checked?

A checklist of 54 inspection items is used during a SAFA Ramp Check. It is SAFA policy not to delay an aircraft except for safety reasons. Therefore, as the time between arrival and departure (the turn-around time) may not be sufficient to go through the full checklist, not all 54 items may be inspected. Checks may include:

- *licences of the pilots;*
- *procedures and manuals that should be carried in the cockpit;*
- *compliance with these procedures by flight and cabin crew;*
- *safety equipment in cockpit and cabin;*
- *cargo carried in the aircraft (including the transport of dangerous goods); and*
- *the technical condition of the aircraft.*

- teret koji se prevozi u zrakoplovu (uključujući i prijevoz opasnih roba); i
- tehničko stanje zrakoplova

Inspekcije koje provode Države sudionice slijede zajedničke procedure i prijavljuju se unoseći ih u centralnu SAFA bazu podataka Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA). Potrebno je naglasiti da su SAFA inspekcije ograničene na procjenu na licu mjesta, te ne zamjenjuju odgovarajući regulatorni nadzor i ne mogu garantirati plovidbenost pojedinog zrakoplova.

Izvešće o nadzoru

Dodatak Direktivi Komisije 2008/49/EC obavezuje Države članice davanje članovima letačke posade (ili alternativno, drugim predstavnicima zračnog prijevoznika) tzv. obrazac "izvešća o nadzoru" nakon provedene inspekcije; ovo izvješće pruža podatke o kontaktu Države sudionice, operativne detalje leta, provjerene stavke inspekcije i moguće nalaze. Inspektor će od zapovjednika zrakoplova zatražiti potpisivanje kopije izvješća o nadzoru. Ovaj potpis samo je potvrda predavanja izvješća posadi; kojim zapovjednik zrakoplova ne potvrđuje da je suglasan s nalazima.

Podatak na izvješću o nadzoru može biti predmetom izmjene nakon unosa u centralnu bazu podataka. Kao rezultat provjere kvalitete nalaza može doći do izmjena i dopuna, brisanja ili ponovne kategorizacije nalaza.

Nalazi i aktivnosti praćenja rješavanja nalaza:

Nalazi određeni tijekom inspekcije kategorizirani su prema veličini odstupanja od zahtjeva i utjecaja nesukladnosti na sigurnost. Manja odstupanja (kategorija 1) prijavljuju se zapovjedniku zrakoplova. Ako inspekcija identificira jedno ili više značajnih odstupanja od sigurnosnih standarda (kategorija 2 nalaza), ta će se odstupanja prijaviti operatoru zrakoplova i njegovim zrakoplovnim vlastima. U slučaju kada manjkavosti imaju veliki utjecaj na sigurnost (kategorija 3), od letačke posade će se dodatno očekivati ispravljanje manjkavosti prije odlaska zrakoplova sa zračne luke. Relevantne informacije koje nisu manjkavost (npr. svjetiljka nije na zrakoplovu, međutim pregledani let je dnevni let) mogu biti prijavljene kao napomena kategorije nalaza "G" (Općenito).

The inspections carried out by the Participating States follow a common procedure and are then reported by entering them into the centralised SAFA database of the European Aviation Safety Agency (EASA). It has to be stressed that SAFA inspections are limited to on-the-spot assessments, therefore do not substitute proper regulatory oversight; they cannot guarantee the airworthiness of a particular aircraft.

Proof of Inspection (POI):

The Annex to the Commission Directive 2008/49/EC obliges the Member States to give to the cockpit crew (or alternatively other representatives of the operator) a so-called "proof of inspection" form when the inspection has been finalised; this form shows the contact details of the Participating State, the operational details of the flight, the checked inspection items and possible findings. The inspector will request the pilot-in-command to sign a copy of the proof of inspection. This signature is only to confirm that the form has been handed over to the crew; the pilot-in-command does not certify with his signature that he agrees with the findings. The information on the Proof of Inspection form may be subject to change when entered into the database as a result of quality checks of the findings, and may lead to an amendment, deletion or re-categorisation of findings.

Findings and follow-up actions:

Findings determined during an inspection are categorised according to the magnitude of the deviation of the requirements and to the influence on safety of the non-compliance. Minor deviations (category 1) are reported to the pilot-in-command. If an inspection identifies one or more significant deviations from the safety standards (category 2 findings), these will also be reported to the operator and its competent authority. Where non-compliances have a major impact on safety (category 3), the flight crew is in addition expected to correct such non-compliances before the aircraft departs. Relevant information not being a deficiency (e.g. no flashlights were on board, however the inspected flight was a daylight flight) may be reported as a category "G" (General) remark.

Follow-up process:

The Stakeholders involved in the SAFA process are the State of Inspection, the Operator, the State of Operator and the State of Registry (if different from the

Proces aktivnosti praćenja rješavanja nalaza:

Sudionici uključeni u SAFA proces su Država pregleda, operator zrakoplova, Država operatora i Država registra (ukoliko se razlikuje od Države operatora). Ove organizacije imaju ključnu ulogu u praćenju procesa nakon što je pregled proveden:

1. SAFA inspektor obavještava zapovjednika zrakoplova i uručuje mu izvješće o nadzoru;
2. Inspektor traži potpis zapovjednika zrakoplova na kopiji obrasca izvješća o nadzoru;
3. U slučaju nalaza kategorije 2 i/ili 3 pisana komunikacija dostaviti će se operatoru zrakoplova i nadležnom tijelu koje nadzire operatora;
4. Od operatora se zahtjeva odgovor na pisanu komunikaciju s planom poduzimanja korektivnih mjera koje se odnose na utvrđene manjkavosti;
5. Od nadležnog tijela koje osigurava nadzor operatora (i/ili plovidbenost zrakoplova) može se zatražiti potvrda o prihvaćanju korektivnih mjera;
6. Nalazi se smatraju zatvorenima od strane Države pregleda, kada su manjkavosti riješene na zadovoljavajući način;
7. Bilo koja Država sudionica može provesti naknadne provjere kako bi se provjerile ispravke manjkavosti.

Uloga operatora zrakoplova:

Kada Država pregleda zatraži informacije o poduzetim korektivnim mjerama vezanim uz manjkavosti, operator zrakoplova dužan ih je dostaviti toj Državi. Te mjere trebaju uključiti analizu razloga zbog kojeg postoji manjkavost, te se mogu sastojati od bilo kojih poduzetih mjera i/ili planiranih mjera, kao i od bilo koje mjere kojom se sprječava/ ograničava ponavljanje istih u budućnosti.

Izostanak slanja odgovarajućih informacija u zadanom vremenskom roku može biti pokazateljem nedostatka sposobnosti i/ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih manjkavosti (kako je navedeno u Dodatku Uredbe Komisije 2111/2005).

Uloga nadležnog tijela

Nadležno tijelo je odgovorno za nadzor operatora, zrakoplova i/ili dozvola letačke posade. Države pregleda ne preuzimaju odgovornost prilikom obavljanja SAFA inspekcije. Međutim nadležno tijelo

(State of Operator). These organisations play a key role in the follow-up process after an inspection is conducted:

1. The SAFA inspector debriefs the pilot-in-command and hands over the Proof of Inspection;
2. The inspector requests the pilot-in-command to sign a copy of the Proof of Inspection form;
3. In case of category 2 and/or 3 findings, a written communication will be sent to the operator and to the competent authority overseeing the operator;
4. The operator is requested to reply to the written communication with an action plan which addresses the deficiencies;
5. The competent authority ensuring the oversight of the operator (and/or the airworthiness of the aircraft) may be asked to confirm their agreement on the corrective actions taken;
6. Findings are considered closed by the State of Inspection when the deficiencies have been satisfactorily addressed;
7. Subsequent inspections by any participating State may occur to verify rectification of the deficiencies.

Role of the operator:

When requested by the State of inspection, the operator has to provide information to the State of Inspection about the corrective actions taken on the deficiencies. These actions should include a root cause analysis and may consist of any actions taken and/or planned to correct the deficiencies, and any actions to prevent/limit reoccurrence in the future.

Failure to send the appropriate information in a timely manner might be considered to be an indication of the lack of ability and/or willingness to address safety deficiencies (as referred to in the Annex of the Commission Regulation 2111/2005).

Role of the competent authority:

The competent authority is responsible for the oversight of the operator, the aircraft and/or the personnel licensing of the flight crew. The States of Inspection are not taking over this responsibility by performing SAFA inspections. However, the competent authority may use the SAFA inspection results as additional information during their oversight activities.

može koristiti rezultate SAFA inspekcije kao dodatnu informaciju tijekom aktivnosti nadzora. Poradi toga, bilo koji pregled u kojem se podiže kategorija 2 (značajan) ili 3 (veliki) nalazi se proslijeđuju nadležnom tijelu. U određenim slučajevima, npr. velik broj nalaza, nalazi se ponavljaju ili su ozbiljni, Država pregleda može zatražiti potvrdu od nadležnog tijela kojom će potvrditi da su zadovoljni poduzetim i/ili planiranim korektivnim mjerama od strane operatora. Izostanak slanja odgovarajućih informacija u zadanom vremenskom roku može biti pokazateljem nedostatka sposobnosti i/ili spremnosti za rješavanje sigurnosnih nedostataka (kako je navedeno u Dodatku Uredbe Komisije 2111/2005).

Analiza baze podataka:

Svi podaci u izvješćima pohranjeni su u centralnoj računalnoj bazi podataka, koju je postavila i kojom upravlja EASA. Baza podataka, također, sadrži dodatne informacije, kao što su popisi mjera provedenih nakon inspekcije, koja je pokazala nesukladnosti. Podaci sadržani u toj bazi podataka EASA redovito pregledava i analizira. Europska Komisija i Države sudionice obaviještene su o rezultatima analize i upozoreni na bilo koju potencijalnu prijetnju sigurnosti.

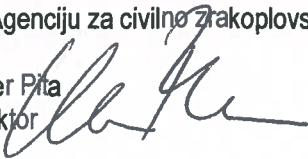
Kome uputiti pitanje?

Države sudionice odgovorne su za obavljanje inspekcija. U slučaju bilo kakvih pitanja, koja proizlaze iz inspekcije, operator zrakoplova se može direktno obratiti Državi sudionici. Podaci o kontaktu Države sudionice nalaze se na obrascu izvješća o nadzoru koji se predaje posadi. Opće informacije o SAFA programu mogu se pronaći na službenoj stranici Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA). (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/s/s_safa.php) i na službenoj stranici Agencije za civilno zrakoplovstvo (<http://www.ccaa.hr/default.aspx?id=561>).

U Zagrebu, 10.12.2010.

Za Agenciju za civilno zrakoplovstvo:

Omer Pita
Direktor



For that reason, any inspections raising category 2 (significant) and/or category 3 (major) findings are forwarded to the competent authority. In certain cases, e.g. following numerous, repetitive or serious findings, the inspecting State may request the competent authority to confirm that they are satisfied by the corrective actions taken and/or planned by the operator. Failure to send the appropriate information in a timely manner might be considered to be an indication for the lack of ability and/or willingness to address safety deficiencies (as referred to in the Annex of the Commission Regulation 2111/2005).

Database analysis:

All reported data is stored in central computerised database set up and managed by EASA. The database also holds supplementary information, such as lists of actions carried out after an inspection which revealed non-compliances. The information held within this database is reviewed and analyzed by EASA on a regular basis. The European Commission and Participating States are informed about the results of the analysis and are advised on any potentially safety hazards identified.

Whom to contact for questions?

The participating States are responsible for the performance of the inspections. In case of any questions resulting from an inspection, the operator should contact the participating State directly. The contact details of the participating State are on the Proof of Inspection form handed over to the crew. General information on the SAFA programme can be found on the website of the European Aviation Safety Agency (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/s/s_safa.php) and on the website of the Croatian Civil Aviation Agency (<http://www.ccaa.hr/default.aspx?id=561>).

In Zagreb, 10.12.2010.

For Croatian Civil Aviation Agency

Omer Pita
Director

