COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 18.11.2009
COM(2009)627 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

PROGRAMA SAFA DE LA COMUNIDAD EUROPEA

SEC(2009) 1576 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

PROGRAMA SAFA DE LA COMUNIDAD EUROPEA

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Justificación del presente informe

El artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2004/36/CE, establece lo siguiente:

«La Comisión publicará cada año un informe global que estará a disposición del público y de los operadores del sector y que incluirá un análisis de toda la información recibida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5. Dicho análisis será sencillo y comprensible e indicará si existe un mayor riesgo para la seguridad de los pasajeros. No se revelará la fuente de la información contenida en dicho análisis».

El presente informe es el tercero y cubre el período que va del 1 de enero al 31 de diciembre de 2008.

1. EL PROGRAMA SAFA DE LA CE

1.1. Orígenes del Programa SAFA de la CE

El Programa SAFA fue lanzado inicialmente en 1996 por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Este programa no se basaba en una normativa europea obligatoria sino en un compromiso de los Directores Generales de los Estados miembros que participan en la CEAC. En el ámbito de las inspecciones relativas a aeronaves «extranjeras» se incluían las aeronaves que no se utilizan ni se explotan bajo el control de la autoridad competente del Estado en que se realiza la inspección.

El 30 de abril de 2004 se publicó la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (la denominada «Directiva SAFA»), por la que se creó la obligación legal para los Estados miembros de la UE de efectuar inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países que aterricen en sus aeropuertos, y en la que por «aeronave de terceros países» se entiende una aeronave que no sea utilizada ni explotada bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro, aunque la Directiva no prohíbe en modo alguno a los Estados miembros inspeccionar las aeronaves de otros Estados miembros. Para incorporar esta Directiva a la legislación nacional, se concedió a los Estados miembros un plazo de dos años.

De acuerdo con una decisión de los Directores Generales de los Estados miembros de la CEAC, el Programa SAFA se traspasó a la competencia de la Comunidad Europea (CE) donde, a partir del 1 de enero de 2007, la responsabilidad de la gestión y posterior evolución del Programa SAFA de la CE recae en la Comisión Europea, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA). La AESA es la Agencia de la Comisión Europea, con sede en Colonia, que es responsable de la gestión operativa del Programa SAFA de la CE en nombre de la propia Comisión, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 768/2006 de la Comisión.

Hasta 2006, los elementos operativos del Programa SAFA fueron aplicados por las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas Centrales (CJAA). Al finalizar 2006, las actividades de

coordinación de la SAFA, incluida la base de datos centralizada, se transfirieron de la CJAA a la AESA.

La continuación de la participación de los quince Estados miembros de la CEAC no comunitarios, y, por consiguiente, la dimensión paneuropea del programa quedó garantizada mediante la firma de un acuerdo de colaboración entre cada uno de estos Estados y la AESA. Por tanto, el Programa SAFA de la CE, en el que se incluyen los 27 Estados miembros de la UE, cuenta con un total de 42 Estados Participantes (*véase el apéndice A*), cifra de la que cabe enorgullecerse.

1.2. Funcionamiento del Programa SAFA de la CE

En cada Estado que participa en el programa SAFA, las aeronaves (de terceros países para los Estados miembros de la UE o extranjeras para los Estados de la CEAC no comunitarios) pueden tener que someterse a una inspección en pista, principalmente en lo que respecta a los documentos y manuales de la aeronave, las licencias de vuelo de la tripulación, las condiciones visibles de la aeronave, y la presencia y estado del equipo de seguridad obligatorio de la cabina. Las referencias de dichas inspecciones figuran en el anexo 1 (licencias del personal), anexo 6 (explotación de aeronaves) y anexo 8 (aeronavegabilidad) de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Estos controles se llevan a cabo de acuerdo con un procedimiento común a todos los Estados Participantes. Sus resultados se plasman en informes que también siguen un formato común. En caso de irregularidades significativas, se comunican al operador y a la Autoridad de Aviación pertinente (Estado del operador o Estado de matrícula) para que adopte medidas correctivas no sólo en relación con la aeronave inspeccionada sino también con respecto a otras aeronaves que puedan estar implicadas cuando se trate de una irregularidad de carácter general. Todos los datos de los informes, así como la información complementaria, se comparten y centralizan en una base de datos informática, creada y gestionada por la AESA.

Los principales aspectos del Programa SAFA de la CE pueden resumirse del siguiente modo:

- su aplicación por parte de todos los Estados Participantes en el programa SAFA: en principio, los 42 Estados miembros de la CEAC, (los Estados miembros de la UE y los Estados miembros de la CEAC no comunitarios que han firmado el acuerdo de colaboración de la AESA);

- la amplia difusión de los resultados de las inspecciones en pista mediante una base de datos centralizada de la SAFA;

- su enfoque ascendente: el programa se construye a partir de inspecciones en pista de las aeronaves,

- la concentración de su atención: principalmente dirigida a las aeronaves de terceros países que vuelan a la UE y a los Estados Participantes en el Programa SAFA (aunque las inspecciones de la SAFA pueden seguir realizándose en aeronaves de los Estados miembros de la UE),

- su objetivo intrínseco de controlar el cumplimiento de las normas de la OACI, que se aplican generalmente a nivel internacional a todas las aeronaves inspeccionadas.

1.3. Integración del Programa SAFA de la CE en toda la cadena de seguridad de la aviación

La experiencia muestra, a partir de las inspecciones de la SAFA llevadas a cabo durante los últimos años, que estas proporcionan una indicación general de la seguridad de los operadores extranjeros. No obstante, la indicación es limitada en el sentido de que no se obtiene una impresión completa de la seguridad de ninguna aeronave u operador particular. Ello se debe a que algunos aspectos son difíciles de evaluar durante una inspección (por ejemplo, la gestión de recursos de la tripulación, la situación de aeronavegabilidad completa, etc.), debido al escaso tiempo disponible para realizar una inspección y, por consiguiente, el nivel limitado de detalle posible durante esa inspección. El valor de dichos indicadores será mayor todavía al aumentar también el nivel de armonización de las inspecciones SAFA que efectúan los Estados Participantes.

Una evaluación completa de una aeronave o operador particular sólo puede obtenerse mediante la constante supervisión de la autoridad aeronáutica nacional responsable (Estado del operador o Estado de matrícula). De esta forma, la información obtenida mediante el Programa SAFA de la CE es útil:

- en primer lugar, como instrumento preventivo que contribuye a determinar tendencias potenciales de seguridad negativas, ya que un elevado número o un número recurrente de constataciones a propósito de un operador particular constituye un excelente indicador de debilidades estructurales potenciales, tanto en lo que respecta a la gestión del control de calidad de dicho explotador, como al nivel de supervisión de la seguridad ejercido por las autoridades nacionales de aviación civil responsables del Estado en el que se certifica al explotador; también pueden detectarse tendencias negativas similares en relación con tipos específicos de aeronaves,

- más directamente, las inspecciones del Programa SAFA pueden contribuir en tiempo real a la explotación segura de la aeronave concreta que acaba de ser inspeccionada al instar a las autoridades de inspección a garantizar la adopción inmediata de medidas correctivas antes de que se lleve a cabo cualquier otra explotación de dicha aeronave.

Por otra parte, desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) no 2111/2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, las inspecciones del Programa SAFA han adquirido mayor importancia como uno de los criterios considerados por la Comisión al adoptar sus decisiones sobre la inclusión de compañías en la lista comunitaria. Así ha sido desde el establecimiento de la primera lista comunitaria en marzo de 2006 y sus posteriores actualizaciones periódicas.

1.4. Evolución del programa en 2008

El 16 de abril de 2008, la Comisión adoptó dos importantes medidas legislativas destinadas a reforzar todavía más el Programa SAFA de la CE:

- La Directiva 2008/49/CE de la Comisión, que contiene los elementos principales del manual de procedimientos SAFA y establece normas armonizadas para la realización de inspecciones SAFA, referentes a las acciones de seguimiento, el plazo obligatorio de presentación de informes de inspección (15 días laborables) y

la comunicación obligatoria a los operadores inspeccionados de las deficiencias constatadas, mediante la entrega de una prueba de inspección ajustada a un formato común. Además, esta Directiva establece un conjunto de criterios comunes para la cualificación de los inspectores SAFA. La AESA recibió el mandato de apoyar a los Estados Participantes preparando documentación orientativa detallada que se ajustase a los elementos principales de la Directiva.

- El Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión por el que se concreta un planteamiento estructurado paneuropeo para la asignación de prioridad en las inspecciones en pista SAFA a sujetos potencialmente inseguros, cuya finalidad es fomentar un mejor aprovechamiento de los recursos de inspección disponibles.

Tal como se le encomendaba en la Directiva 2008/49/CE de la Comisión, la AESA ha elaborado y publicado documentación orientativa detallada para la calificación de los inspectores en pista del Programa SAFA en la que se establecen normas comunes aplicables a todos los Estados Participantes. Los criterios de cualificación se refieren a la idoneidad, la formación (incluida la formación permanente) y la experiencia de los inspectores. La formación de inspectores debe seguir los programas elaborados por la AESA mientras que los que impartan formación tienen que estar cualificados con arreglo a un conjunto de criterios comunes especiales.

En 2008 se ha continuado con una serie de iniciativas iniciadas en 2007 que se han convertido en actividades estándar regulares dentro del Programa SAFA de la CE, tales como la revisión de la calidad de los informes introducidos en la base de datos SAFA por los Estados Participantes y el análisis de la base de datos. Este análisis, efectuado cada cuatro meses, procura detectar lo antes posible aspectos y tendencias de seguridad potencialmente negativos a fin de que puedan tratarse a tiempo, sobre todo, antes de que se conviertan en una amenaza para la seguridad de la aviación civil. La metodología para llevar a cabo este análisis se ajustó un poco más y se reforzó para aprovechar al máximo los datos SAFA disponibles.

En octubre de 2008 se instaló una versión de la base de datos SAFA con importantes mejoras en lo que atañe a los informes, el apoyo al control del proceso de fijación de prioridades (establecido en virtud del Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión) y el flujo de trabajo. Esta mejora, al mismo tiempo que instrumentaba los cambios introducidos por la Directiva 2008/49/CE de la Comisión, como la información obligatoria de las actuaciones de clase 3, introdujo una característica nueva muy importante destinada a mejorar la coherencia de las constataciones utilizando un conjunto de constataciones predefinidas, preparadas y mantenidas por la AESA.

También se creó una réplica de la base de datos SAFA consistente en un entorno de formación totalmente operacional que permite una formación práctica a sus usuarios.

1.5. Introducción de un enfoque basado en el riesgo

El Reglamento (CE) nº 351/2008 de la Comisión, recientemente aprobado y que entró en vigor en abril de 2008, introduce el concepto de asignación de prioridad a la inspección SAFA desde una perspectiva paneuropea de tal manera que los Estados Participantes tienen que dar prioridad a una parte de las inspecciones de pista: las practicadas a algunos sujetos (bien algunos operadores concretos bien todos los operadores con licencia otorgada por un determinado Estado). La Comisión Europea prepara la lista de asignación de prioridad y la

actualiza cuando es necesario, según un conjunto de criterios establecidos en virtud de dicho Reglamento, relativos a:

– la información transmitida por la AESA tras el análisis de la base de datos SAFA;

– la información procedente de las reuniones del Comité de Seguridad Aérea; y

– la información remitida a la Comisión por los Estados miembros.

Además, los operadores que figuren en el anexo B de la lista comunitaria de compañías aéreas prohibidas (establecida en virtud del Reglamento (CE) nº 2111/2005), así como los otros operadores con licencia otorgada por el mismo Estado que haya otorgado la de cualquier otro operador que figure en la lista comunitaria, están también sujeto a inspecciones prioritarias.

La primera lista de asignación de prioridades se publicó el 20 de abril de 2008 y fue revisada posteriormente dos veces durante ese año. Durante 2008, de un total de 10 337 inspecciones SAFA, 1 481 se practicaron a sujetos indicados en la lista de asignación de prioridades.

2. BASE DE DATOS CENTRALIZADA DEL PROGRAMA SAFA

La base de datos centralizada del Programa SAFA ha sido gestionada por la EASA desde diciembre de 2006, cuando fue transferida de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas Centrales (CJAA), con sede en los Países Bajos, a la EASA, establecida en Colonia, Alemania.

Aunque la base está gestionada y mantenida por la EASA, la inclusión de informes en ella sigue siendo responsabilidad de las autoridades aeronáuticas nacionales (AAN) de los 42 Estados Participantes del programa SAFA.

En 2008, los Estados Participantes del Programa SAFA practicaron un número récord de inspecciones: 10 337, que dieron lugar a unas 11 298 constataciones (*véase el apéndice A*).

La información incluida en la base de datos se considera confidencial en el sentido de que sólo se comparte con otros Estados Participantes y no está disponible para el público. Todas las autoridades aeronáuticas nacionales de los Estados Participantes pueden acceder a la base de datos a través de una conexión segura a Internet.

3. ÁMBITOS DE INSPECCIÓN

De conformidad con la «Directiva SAFA», las aeronaves de las que se sospeche que infringen las normas internacionales de seguridad (a partir, por ejemplo, del análisis periódico de la base de datos realizado por EASA) deberán ser inspeccionadas con prioridad por los Estados miembros. Además, las inspecciones en pista del Programa SAFA podrán realizarse utilizando un procedimiento de muestreo.

Las inspecciones pueden centrarse en cinco ámbitos:

(1) un Estado del operador específico (control de los operadores de un Estado específico);

(2) un tipo específico de aeronave;

(3) la naturaleza específica de las operaciones (regulares o no, de carga, etc.);

(4) un operador específico de un tercer país;

(5) una aeronave específica identificada por su marca de matrícula.

En los apéndices B, C y D figuran los Estados del explotador, los tipos de aeronaves y los operadores inspeccionados durante el año 2008. En ellos se pone de relieve la amplia cobertura del Programa SAFA de la CE y su aplicación no discriminatoria.

El cuadro que figura a continuación también ilustra la sencillez de la ejecución del programa, que reúne la información en los apéndices y proporciona una visión general de las actividades.

Aunque, según la «Directiva SAFA» la principal obligación de los Estados miembros de la UE es la inspección de las aeronaves de terceros países que visitan sus aeropuertos, las aeronaves de operadores de la UE también siguen estando sujetas a inspecciones. En el cuadro siguiente se muestran los resultados:

Inspecciones	10 337 inspecciones …
Explotador	… en 1 067 operadores diferentes...
Estado del explotador	… de 131 Estados…
Tipo de aeronave	… que explotan 220 (sub)tipos diferentes de aeronaves

El cuadro que figura a continuación refleja, por su parte, que la gran mayoría de los vuelos que tienen lugar dentro de los Estados miembros de la UE son efectuados por operadores de la UE y que, en general, los Estados Participantes del Programa SAFA todavía utilizan los criterios generales del antiguo Programa SAFA de la CEAC.

	Inspecciones a operadores comunitarios **Explotadores**	**Inspecciones a operadores no comunitarios**
2008	5 879	4 458
Porcentaje	56,87 %	43,13 %

De las 10 337 inspecciones realizadas durante 2008, 9 040 fueron practicadas por Estados miembros de la UE: 42,7 % (3 857) se hicieron a operadores con licencia de países no comunitarios mientras que el 57,3 % (5 183) afectó a operadores comunitarios. En 2008, los operadores de terceros países efectuaron unos 700 000 aterrizajes en los aeropuertos comunitarios lo cual lleva aparejado un índice de inspección (número de inspecciones/número de aterrizajes) de aproximadamente el 0,5 % (es decir, 5 inspecciones por cada 1 000 aterrizajes). Los aterrizajes de los operadores comunitarios en un Estado comunitario distinto del responsable de la supervisión de su seguridad ascendieron a más de 2 900 000, lo cual arroja un índice de inspección del 0,17 % para los operadores comunitarios.

4. PRINCIPALES RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES DEL PROGRAMA SAFA

4.1. Constataciones de las inspecciones en general

Un primer punto de partida relacionado con las constataciones, es decir, las desviaciones de las normas de la OACI, es el enfoque cuantitativo, que consiste en comparar el número total de constataciones (C) con el número total de inspecciones (I) y los puntos inspeccionados (PI).

Durante la inspección, se utiliza una lista de comprobación que consta de un total de 54 puntos. En la mayoría de los casos, no se controlan todos los puntos durante una inspección ya que el período de tiempo que transcurre entre la llegada de la aeronave y su salida no es suficiente para realizar una inspección completa. Por consiguiente, la relación entre el número total de constataciones y el número total de puntos inspeccionados puede ofrecer una mejor interpretación que una proporción basada solamente en el número de inspecciones. En el cuadro siguiente se presentan los resultados.

	Período
	1 de enero de 2008 – 31 de diciembre de 2008
Inspecciones totales (I)	10 337
Total de puntos inspeccionados (PI)	358 046
Constataciones totales (C)	11 298
Promedio de puntos inspeccionados durante una inspección	34,64
Constataciones/Inspecciones (C/I)	1,093
Constataciones/Puntos inspeccionados (C/PI)	0,0315

4.2. Constataciones de las inspecciones y sus categorías

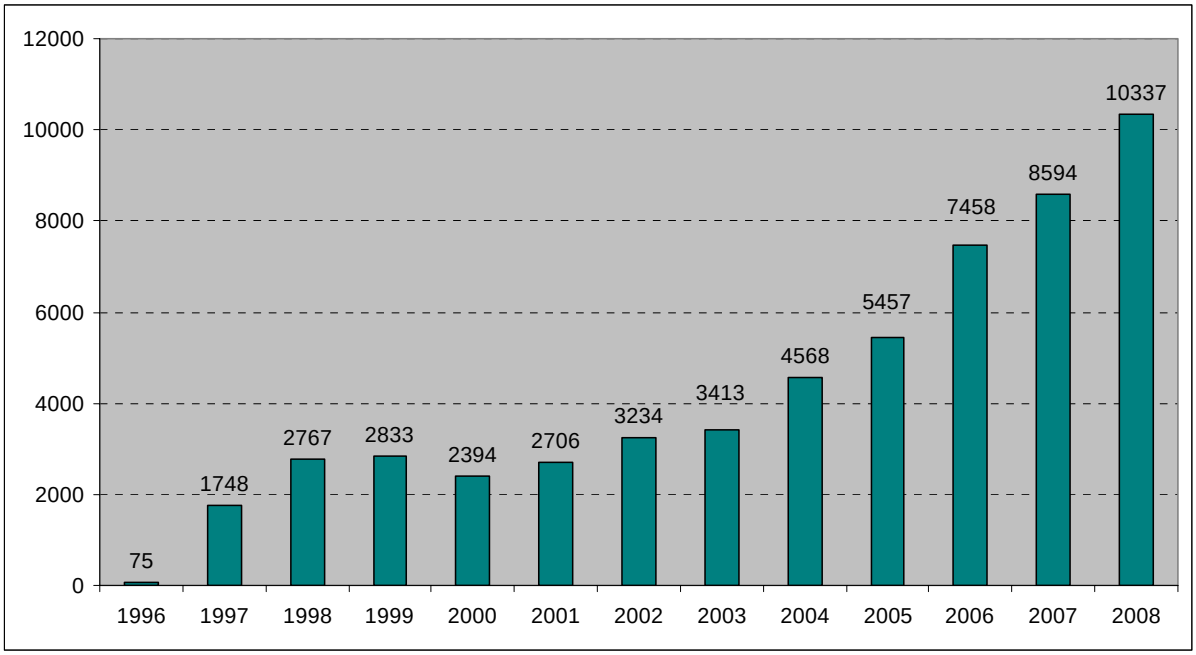
No sólo hay que tener en cuenta el número absoluto de las constataciones de las inspecciones sino también su «importancia». Para ello se han definido tres categorías de constataciones. Un resultado de «categoría 1» significa un resultado de importancia secundaria; un resultado de «categoría 2» es un resultado de importancia significativa y un resultado de «categoría 3» se considera de importancia fundamental. Los términos «secundario», «significativo» y «fundamental» se refieren al nivel de desviación con respecto a las normas de la OACI. El propósito principal de la categorización de las constataciones es clasificar el cumplimiento de una norma y la importancia de su incumplimiento.

Las inspecciones y las categorías de las constataciones se registran en la base de datos y las constataciones se presentan en el siguiente cuadro.

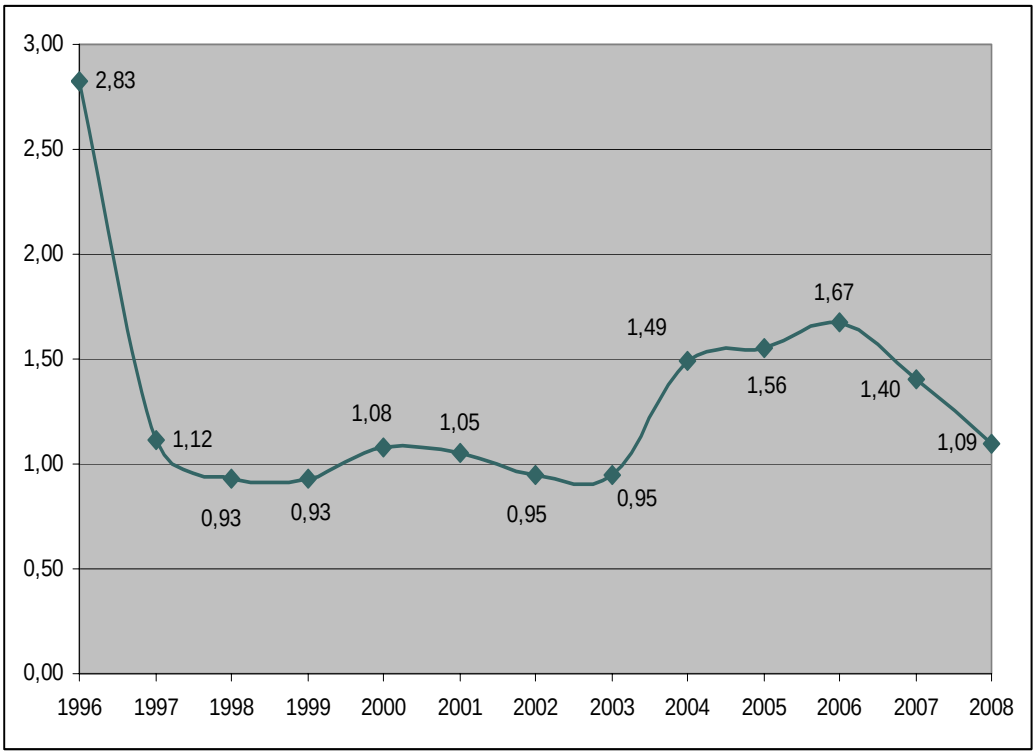
		Número de constataciones (C)				Proporción de constataciones (Cat. C./I)			
Año	**Número de inspecciones (I)**	**Cat. 1 (secun-dario)**	**Cat. 2 (significa-tivo)**	**Cat. 3 (funda-mental)**	**total**	**R cat.1/I**	**R cat.2/I**	**R cat.3/I**	**R total/I**
2008	10337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26 %	40,28 %	18,46 %	100,00%				

4.3. Antecedentes

	Año													**Total 1996-2008**
	1996	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	
Inspecciones totales (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
Total de puntos inspeccionados (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181440	260524	300035	358046	182 2991
Constataciones totales (C)	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
Constataciones/Inspecciones (C/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
Constataciones/Puntos inspeccionados (C/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



Número de inspecciones SAFA desde el comienzo del programa en 1996



Promedio de constataciones por inspección (1996-2008)

4.4. Constataciones de las inspecciones por regiones

				Número de constataciones (C)				Proporción de constataciones (C. cat./I)			
Región	**Nº de Estados inspeccionados**	**Nº de explotadores inspeccionados**	**Inspec. (I)**	**Cat. 1 (secun-dario)**	**Cat. 2 (signifi-cativo)**	**Cat. 3 (funda-mental)**	Total	**C cat.1/I**	**C cat.2/I**	**C cat.3/I**	**C total/I**
EU (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
Federación de Rusia, Belarús y Asia Central[3]	7	92	905	410	489	244	1,143	0,453	0,540	0,270	1,263
Norteamérica[4]	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Latinoamérica y el Caribe[5]	21	46	163	112	153	74	339	0.687	0,939	0,454	2,080
Oriente Medio y Norte de África[6]	17	78	998	577	586	300	1,463	0,578	0,587	0,301	1,466
África[7]	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Asia[8]	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Oceanía[9]	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Media/todos los Estados								0,451	0,440	0,202	1,093

1 UE: Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia y el Reino Unido.

2 Europa (CEAC): Albania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Malta, República de Moldova, Mónaco, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania y Reino Unido.

3 Federación de Rusia, Belarús y Asia Central (CIS): Belarús, Kazajstán, Kirguistán, Federación de Rusia, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

4 América del Norte (NA):Bermudas, Canadá y Estados Unidos de América.

5 Latinoamérica y el Caribe (LAC): Antigua y Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Islas Caimán, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Antillas Neerlandesas, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Islas Turcas y Caicos, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.

6 Oriente Medio y Norte de África (MENA): Argelia, Bahréin, Egipto, República Islámica de Irán, Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Yamahiriya Árabe Libia, Marruecos, Omán, Qatar, Arabia Saudí, Sudán, República Árabe Siria, Túnez, Emiratos Árabes Unidos y Yemen.

7 África (AFR): Angola, Benín, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, República Centroafricana, Chad, Comoras, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Yibuti, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenia, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Suazilandia, Togo, Uganda, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabue.

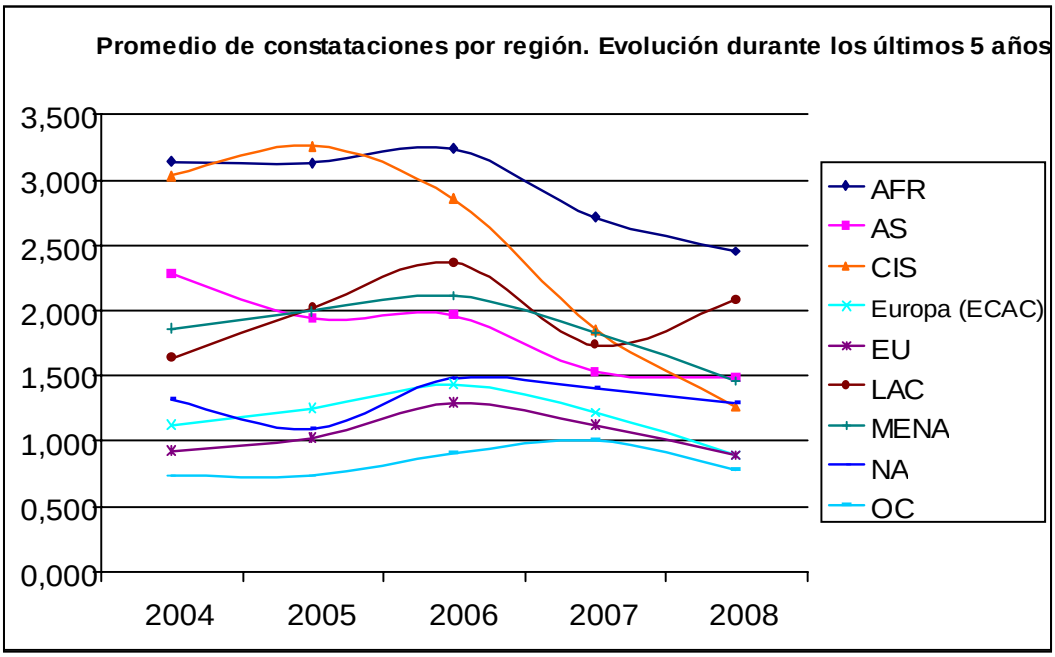
8 Asia (AS): Afganistán, Bangladesh, Bhután, Estado de Brunéi Darussalam, Camboya, China, República Popular Democrática de Corea, Hong Kong (Región Administrativa Especial de China), India, Indonesia, Japón, República Democrática Popular de Laos, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistán, Filipinas, República de Corea, Singapur, Sri Lanka, Taiwán, Tailandia, Timor Oriental y Vietnam.

9 Oceanía (OC): Australia, Fiyi, Kiribati, Islas Marshall, Estados Federados de Micronesia, Nauru, Nueva Zelanda, Palaos, Papúa Nueva Guinea, Samoa, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu y Vanuatu.

De la observación de este cuadro, puede desprenderse lo siguiente:

– Los operadores de los Estados de la UE, CEAC y Oceanía tienen menos constataciones por inspección que la media.

– Los operadores de África, la Federación de Rusia, Belarús y el grupo de Asia Central, junto con los Estados de Asia, Oriente Medio, Norteamérica y el Norte de África tienen más constataciones por inspección que la media.



La evolución a lo largo de cinco años muestra que el número medio de constataciones (por inspección) ha disminuido en casi todas las regiones geográficas, muy especialmente para los operadores con licencia de la Federación de Rusia, Belarús y los Estados de Asia Central (CEI). La única excepción es América Latina y el Caribe (ALC).

Distribución por regiones de la OACI

				Nº de constataciones (C)				Proporción de resultados (C cat./I)			
Región	**Nº de Estados inspeccio-nados**	**Nº de explotadores inspeccio-nados**	**Inspec. (I)**	**Cat. 1 (secun-dario)**	**Cat. 2 (signifi-cativo)**	**Cat. 3 (funda-mental)**	Total	**C cat.1/I**	**C cat.2/I**	**C cat.3/I**	**C total/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
Todos los Estados	131	1067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

10 APAC (Oficina Regional de Asia y Pacífico de la OACI): Australia, Bangladesh, Bhután, Estado de Brunéi Darussalam, Camboya, China (incl. Hong Kong y Macao), Islas Cook, República Popular Democrática de Corea, Fiyi, India, Indonesia, Japón, Kiribati, República Democrática Popular de Laos, Malasia, Maldivas, Islas Marshall, Micronesia, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nueva Zelanda, Palaos, Papúa Nueva Guinea, Filipinas, República de Corea, Samoa, Singapur, Islas Salomón, Sri Lanka, Tailandia, Tonga, Vanuatu y Vietnam.

11 ESAF (Oficina Regional de África oriental y meridional de la OACI): Angola, Botsuana, Burundi, Comoras, Yibuti, Eritrea, Etiopía, Kenia, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, Ruanda, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Suazilandia, Uganda, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabue.

12 EUR/NAT (Oficina Regional de Europa y el Atlántico Norte de la OACI): Albania, Argelia, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Belarús, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Kazajstán, Kirguistán, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Marruecos, Países Bajos (incluidas las Antillas Neerlandesas), Noruega, Polonia, Portugal, República de Moldova, Rumanía, Federación de Rusia, San Marino, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Tayikistán, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Ucrania, Reino Unido (incluidas las Islas Caimán y Bermudas) y Uzbekistán.

13 MID (Oficina Regional de Oriente Medio de la OACI): Afganistán, Bahréin, Chipre, Egipto, Irán, Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Yamahiriya Árabe Libia, Omán, Pakistán, Qatar, Arabia Saudí, Sudán, República Árabe Siria, Emiratos Árabes Unidos y Yemen.

14 NACC (Oficina Regional de América del Norte, América Central y el Caribe de la OACI): Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago y Estados Unidos de América.

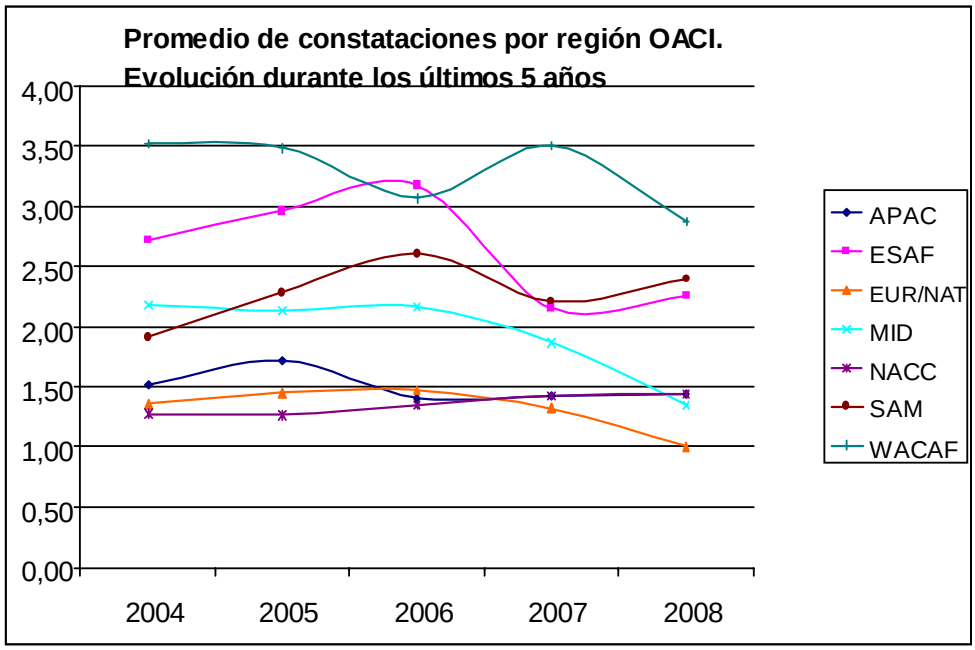
15 SAM (Oficina Regional de América del Sur de la OACI): Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

16 WACAF (Oficina Regional de África Oriental y Central de la OACI): Benín, Burkina Faso, Camerún, Cabo Verde, República Centroafricana, Chad, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo.

De la observación de este cuadro, puede desprenderse lo siguiente:

– los operadores de los Estados pertenecientes a la EUR/NAT tienen menos constataciones por inspección que la media,

– los operadores de los Estados pertenecientes a la MID, SAM, WACAF, NACC, APAC y ESAF tienen más constataciones por inspección que la media.



Este gráfico muestra que en las regiones NACC y APAC, el promedio de constataciones (número total de constataciones/número total de inspecciones) se mantuvo a un nivel bastante constante. Las cifras de las regiones EUR/NAT, MID y WACAF mejoraron, mientras que las de las regiones ESAF y SAM muestran un aumento de la media que invierte la tendencia a la mejora del año pasado.

Comparación entre la UE, la CEAC y el resto del mundo

				Nº de constataciones (C)				**Proporción de constataciones (C cat./I)**			
Región	**Nº de Estados inspeccio-nados**	**Nº de explotadores inspeccionados**	**Inspec. (I)**	**Cat. 1 (secun-dario)**	**Cat. 2 (signifi-cativo)**	**Cat. 3 (funda-mental)**	Total	**C cat.1/I**	**C cat.2/I**	**C cat.3/I**	**C total/I**
UE	27	532	5 879	2 293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	0,892
Resto de EUROPA (Estados de la CEAC no pertenecientes a la UE)	16	133	1 452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124

EUROPA (Estados de la CEAC)	43	665	7 330	2 973	2 764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938
Estados no pertenecientes a la UE	104	535	4 458	2 368	2 448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Todos los Estados	131	1067	10 337	4 661	4 551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Resultados de la inspección relacionados con los puntos de la lista de comprobación

En el apéndice F se ofrecen los resultados de cada punto inspeccionado (PI). Se indica el número de veces que ha sido inspeccionado un punto determinado, el número de constataciones y la proporción R/PI. En el apéndice G figura el desglose detallado de las constataciones del año 2008 por categorías.

4.6. Los tres principales resultados significativos y fundamentales relacionados con los puntos de la lista de comprobación

La lista de comprobación de la inspección consta de cuatro partes principales. La parte A se refiere a puntos que deben ser inspeccionados en la cabina de vuelo de la aeronave. La parte B se refiere a puntos que deben ser controlados en la cabina de pasajeros, relacionados principalmente con los equipos de seguridad. La parte C se refiere a las condiciones técnicas generales de la aeronave que es preciso comprobar durante una revisión ocular. Finalmente, los puntos de la parte D se refieren a los compartimentos de carga de la aeronave y la carga transportada.

Cualquier constatación general que no esté cubierta por las partes A, B, C o D puede tratarse en la parte E (general) de la lista de comprobaciones.

Al evaluar las constataciones establecidas durante una inspección del Programa SAFA, debe prestarse la máxima atención a los resultados de la categoría 2 (significativo) y de la categoría 3 (fundamental) en lo que se refiere a la necesidad de rectificación. En cada parte de la lista de comprobación, los tres resultados principales de las categorías 2 y 3 relacionados con el número de inspecciones figuran en los cuadros de los apéndices D y E.

5. MEDIDAS ADOPTADAS TRAS LAS INSPECCIONES EN PISTA

Según la categoría, el número y la naturaleza de las constataciones, pueden adoptarse diferentes medidas.

Si los resultados indican que resulta afectada la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, se exigirá la aplicación de medidas correctivas. En principio, se pedirá al capitán de la aeronave que resuelva las deficiencias graves que hayan sido señaladas. En casos excepcionales, si los inspectores tienen razones para creer que el capitán de la aeronave no tiene intención de adoptar las medidas necesarias para remediar las deficiencias sobre las que se le haya informado, obligarán oficialmente a la aeronave a permanecer en tierra. El acto oficial de inmovilización por parte del Estado de inspección significa que se prohíbe a la aeronave reanudar el vuelo hasta que se hayan adoptado las medidas correctivas adecuadas.

Pueden adoptarse, también, otro tipo de medidas denominado «medidas correctivas antes de autorizar el vuelo». En este caso, antes de autorizar a la aeronave a reanudar el vuelo, es necesaria una medida correctiva que rectifique cualquier deficiencia descubierta.

En otros casos, la aeronave podrá salir bajo restricciones de explotación. Estas restricciones podrían aplicarse, por ejemplo, cuando haya deficiencias en los asientos de pasajeros. En este caso, la explotación de la aeronave está permitida a condición de que los asientos deficientes no sean ocupados por ningún pasajero.

Es práctica habitual informar al capitán de la aeronave que acaba de ser inspeccionada sobre las constataciones. Además, las constataciones de las categorías 2 y 3 se comunican a la autoridad aeronáutica responsable y a la sede del operador junto con la solicitud de adoptar las medidas adecuadas que impidan que vuelva a repetirse.

Para alcanzar mejor los objetivos del Programa SAFA de la CE, es imprescindible una cooperación estrecha con las autoridades de aviación civil de todos los Estados cuyos operadores y aeronaves hayan estado sometidos a inspecciones SAFA. Como parte de su responsabilidad en la supervisión de la seguridad de sus operadores nacionales según las normas internacionales de seguridad pertinentes, se exige a las autoridades de aviación civil que garanticen la correcta aplicación de medidas correctivas que traten las constataciones del programa SAFA comunicadas.

En algunos casos, cuando las constataciones de una aeronave se consideren importantes, el Estado Participante del Programa SAFA podrá decidir suspender el permiso de entrada de dicha aeronave. Esto significa que esa aeronave concreta ya no está autorizada para aterrizar en aeropuertos o volar en el espacio aéreo de ese Estado. Tal prohibición puede levantarse si el operador de la aeronave demuestra que los problemas se han resuelto correctamente. Por consiguiente, las repercusiones de la suspensión del permiso de entrada pueden ser, y son habitualmente, de carácter temporal.

En lo que se refiere a las prohibiciones y sus posteriores levantamientos, aquellos Estados Participantes del Programa SAFA que pertenezcan también a la Comunidad Europea se atendrán a las disposiciones establecidas en el Reglamento (CE) nº 2111/2005 relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad.

	Número de inspecciones	**10 337**
	Nº de constataciones	**11 298**
MEDIDAS ADOPTADAS	**Información a la autoridad y al explotador**	**3 566**
	Restricción de la explotación de la aeronave	**109**
	Medidas correctivas antes de autorizar el vuelo	**1 407**
	Inmovilización en tierra de la aeronave	**14**
	Prohibición inmediata de explotación	**10***

*No se incluyen las prohibiciones / restricciones de explotación impuestas por la CE en virtud del Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo.