COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 7.3.2012
COM(2012) 91 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

PROGRAMA SAFA DA UNIÃO EUROPEIA

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2012) 38 final}

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

PROGRAMA SAFA DA UNIÃO EUROPEIA

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. PROGRAMA SAFA DA UE

1.1. Segurança da aviação: uma prioridade essencial para a União Europeia e os seus Estados-Membros

A segurança da aviação constitui uma prioridade para a União Europeia (UE) e os seus Estados-Membros. Um dos principais instrumentos da UE para alcançar este objetivo é o programa de avaliação da segurança das aeronaves estrangeiras (SAFA) da UE. Este programa exige que os países participantes realizem inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de países terceiros para verificar a conformidade dos aparelhos, das tripulações e das operações com os requisitos de segurança internacionais. Desde a sua criação, em 1996, sob os auspícios da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), o programa SAFA tem-se revelado, cada vez mais, na vanguarda do reforço da segurança da aviação ao nível europeu e internacional.

No âmbito da sua estratégia global destinada a estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa, a Comunidade adotou, em 21 de abril de 2004, a Diretiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários[1] (denominada Diretiva SAFA). Esta diretiva instaurou a obrigação legal de os Estados-Membros da UE efetuarem inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de países terceiros que aterram nos seus aeroportos, entendendo-se por «aeronave de um país terceiro» uma aeronave que não é utilizada nem explorada sob o controlo da autoridade competente de um Estado-Membro da UE; porém, a diretiva não proíbe, de modo nenhum, os Estados-Membros da UE de inspecionarem as aeronaves de outros Estados-Membros da UE. Os Estados-Membros da UE dispuseram de um prazo de dois anos para transporem esta diretiva para a ordem jurídica interna[2].

Além disso, e na sequência de uma decisão dos Directores-Gerais dos Estados membros da CEAC, o programa SAFA foi transferido para o âmbito de competência da Comunidade, em 1 de janeiro de 2007, data em que a responsabilidade pela gestão e desenvolvimento ulterior do programa foi atribuída à Comissão Europeia, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 768/2006 da Comissão[3].

---

1 JO L 143 de 30.4.2004, p. 76.

2 Ver, nomeadamente, o relatório da Comissão sobre a segurança das aeronaves de países terceiros que utilizam aeroportos comunitários, de 24.9.2008, C(2008) 5265 final.

3 JO L 134 de 20.5.2006, p. 16.

A continuidade da participação dos quinze Estados membros da CEAC que não são membros da UE e, por conseguinte, a dimensão pan-europeia do programa foram asseguradas mediante a assinatura de um acordo de cooperação entre cada um destes Estados e a AESA. Assim, se se incluírem os 27 Estados-Membros da UE, o programa SAFA da UE conta com um total de 42 Estados participantes (*ver apêndice A do documento de trabalho dos serviços da Comissão em anexo*)[4].

1.2. Finalidade do presente relatório

A confiança dos cidadãos na segurança do transporte aéreo depende do acesso a informações adequadas sobre a aplicação das normas de segurança internacionais. Neste contexto, o artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2004/36/CE, estabelece que a Comissão deve publicar anualmente um relatório de informação agregada acessível ao público e às partes interessadas do setor.

O presente documento constitui o quinto relatório anual, que abrange o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2010.

1.3. Funcionamento do programa SAFA da UE

Em cada um dos Estados participantes no programa SAFA, as aeronaves (de países terceiros para os Estados-Membros da UE ou estrangeiras para os Estados da CEAC não-membros da UE) podem ser objeto de uma inspeção na plataforma de estacionamento, que incidirá principalmente nos documentos e manuais da aeronave, nas licenças da tripulação de voo, no estado aparente da aeronave, bem como na presença e no estado do equipamento de segurança obrigatório da cabina. As referências a estas inspeções constam dos anexos 1 (Licenciamento de Pessoal), 6 (Operações de Aeronaves) e 8 (Navegabilidade de Aeronaves) das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Estes controlos são efetuados de acordo com um procedimento comum a todos os Estados participantes. O resultado destes é objeto de relatórios, que obedecem igualmente a um modelo comum. Em caso de irregularidades significativas, o operador e a autoridade de aviação competente (Estado do operador ou Estado de matrícula) são contactados para acordar a adoção de medidas corretivas não só em relação à aeronave inspecionada como a outras aeronaves que possam ser afetadas por irregularidades de ordem genérica. Todos os dados dos relatórios, bem como as informações adicionais, são partilhados e centralizados numa base de dados informatizada, criada e gerida pela AESA.

O funcionamento do programa SAFA da UE pode ser resumido do seguinte modo:

- é aplicado pelos 42 Estados participantes no programa SAFA;
- os resultados das inspeções SAFA na plataforma de estacionamento são amplamente divulgados através de uma base de dados centralizada;
- abordagem da base para o topo: o programa articula-se em torno das inspeções às aeronaves na plataforma de estacionamento;
- a sua abordagem é direcionada, incidindo, essencialmente, nas aeronaves de países terceiros que voam para a UE e para os Estados participantes no programa

[4] SWD(2012) 38.

SAFA (embora possam continuar a efetuar-se inspeções SAFA a aeronaves de Estados-Membros da UE);

- o seu objetivo intrínseco consiste em verificar o cumprimento das regras de segurança internacionais (normas da ICAO).

1.4. Contribuição significativa do programa SAFA da UE para a segurança da aviação

A experiência adquirida com as inspeções SAFA revela que estas dão uma indicação geral da segurança dos operadores estrangeiros. Esta indicação é, todavia, limitada, na medida em que não oferece uma panorâmica completa da segurança de uma aeronave ou de um operador específico. Deve-se isto ao facto de certos aspetos serem difíceis de avaliar durante uma inspeção (por exemplo, gestão de recursos em termos de membros da tripulação, estado de aeronavegabilidade completo, etc.), atendendo ao tempo reduzido disponível para a efetuar e, consequentemente, ao nível limitado de pormenor possível durante tal inspeção. O valor destes indicadores será melhorado com o aumento do nível de harmonização entre os Estados que participam na realização de inspeções SAFA.

Só é possível obter uma avaliação completa de uma aeronave ou de um operador específico se a autoridade nacional da aviação civil competente (Estado do operador ou Estado de matrícula) exercer uma supervisão contínua. Deste modo, a informação recolhida através do programa SAFA da UE é útil:

- em primeiro lugar, como ferramenta preventiva que permite identificar as potenciais tendências negativas a nível da segurança, na medida em que um número elevado e/ou recorrente de constatações em relação a um determinado operador constitui um excelente indicador de potenciais debilidades estruturais quer no que respeita à gestão do controlo da qualidade desse operador quer no que se refere ao nível de supervisão da segurança exercido pelas autoridades nacionais da aviação civil competentes do Estado em que o operador obteve a certificação;

- de forma mais direta, as inspeções SAFA podem contribuir, em tempo real, para a exploração segura da aeronave específica que acaba de ser inspecionada, incitando as autoridades de inspeção a garantir a adoção de medidas corretivas imediatamente antes da realização de outras operações.

Por outro lado, desde a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 2111/2005[5], relativo ao estabelecimento de uma lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na UE, as inspeções SAFA adquiriram maior importância, constituindo um dos critérios tidos em conta pela Comissão na tomada de decisões sobre a inclusão de transportadoras na lista de segurança.

1.5. Evolução do programa em 2010

Os serviços da Comissão, em cooperação com a AESA, acompanham de forma contínua o funcionamento do programa SAFA em curso, com vista a identificar qualquer margem para novas melhorias, nomeadamente i) no que respeita às modalidades de realização das inspeções, ii) no que se refere à forma como as informações obtidas durante as inspeções são,

[5] JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

em seguida, recolhidas e analisadas, e, por último, iii) com o objetivo de fazer participar os países terceiros no programa SAFA, facilitando deste modo o reforço da segurança da aviação civil em toda a Europa.

Concretamente, uma novidade em 2010 foi o acordo para a introdução (a partir de 2011) de um certo número de pontos de inspeção a atingir, numa base voluntária, por cada Estado participante no programa SAFA. Estes pontos de inspeção nacionais são calculados tendo em conta a diversidade e o volume de tráfego estrangeiro. As inspeções são igualmente avaliadas de forma distinta em função do cumprimento de diversos critérios diretamente relacionados com o reforço da segurança (atribuição de prioridade nas inspeções, distância em relação à sede, momento da inspeção).

Diversas iniciativas lançadas em 2007 prosseguiram em 2010. Entre estas, cite-se a preparação pela AESA de uma análise da qualidade da base de dados de relatórios dos Estados participantes. Efetuada a intervalos de quatro meses, esta análise da AESA procura identificar, da forma mais precoce possível, tendências e problemas de segurança potencialmente negativos, para que possam ser oportunamente corrigidos, antes de se tornarem uma ameaça para a segurança da aviação internacional. Em 2010, a Comissão continuou a servir-se das conclusões destes relatórios para preparar as suas decisões sobre a inclusão de transportadoras aéreas na lista de segurança da UE, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2111/2005.

Além disso, em 2010 e de acordo com o pedido da Comissão, a AESA prosseguiu as suas negociações com as diversas autoridades de aviação dos países de todo o mundo, de modo a alargar a participação no programa SAFA da UE.

Tendo em conta o caráter coletivo do programa SAFA da UE, é extremamente importante que todas as inspeções SAFA sejam realizadas de forma normalizada em todos os Estados participantes no programa SAFA. Em 2010, a AESA prosseguiu o seu programa de normalização, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 736/2006 da Comissão. Concretamente, foram efetuadas 24 auditorias nos seguintes países: Albânia, Áustria, Bélgica, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Chipre, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, Grécia, Hungria, Irlanda, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Noruega, Polónia, Reino Unido, República Checa, Roménia, Sérvia, Turquia e Ucrânia.

Por último, tal como impunha a Diretiva 2008/49/CE da Comissão[6], a AESA prosseguiu a análise do segundo conjunto de material de orientação pormenorizado sobre procedimentos de inspeção na plataforma de estacionamento, publicado em 2009.

1.6. Introdução de uma abordagem baseada nos riscos. Atribuição de prioridade nas inspeções

O Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão[7] introduz o conceito de atribuição de prioridade nas inspeções SAFA numa perspetiva pan-europeia. Os Estados participantes são instados a atribuir prioridade numa parte das suas inspeções na plataforma de estacionamento a certos operadores. A lista de prioridades é compilada pela Comissão em conformidade com as informações transmitidas pela AESA após a análise da base de dados do programa SAFA,

---

[6] JO L 109 de 19.4.2008, p. 17.
[7] JO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

provenientes das reuniões do Comité da Segurança Aérea, ou recebidas dos Estados-Membros.

Além disso, os operadores cujo nome consta do anexo B da lista comunitária das transportadoras aéreas proibidas de operar (estabelecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005), os restantes operadores certificados no mesmo Estado, bem como qualquer operador que figure simultaneamente na lista da UE, estão igualmente sujeitos a inspeções prioritárias.

A lista de prioridades é constantemente atualizada e a base de dados do programa SAFA, sob a responsabilidade da AESA, permite que todos os Estados participantes tenham uma perspetiva pan-europeia de todo o processo de atribuição de prioridade. A Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) apoia igualmente este conceito de atribuição de prioridade através do seu instrumento de gestão do tráfego aéreo europeu, que presta aos Estados participantes informações em tempo real sobre o planeamento dos voos dos operadores que figuram na lista de prioridades.

Em 2010, de um total de 11 703 inspeções SAFA, 2 215 (18,9%) incidiram em operadores que constavam da lista de prioridades.

2. BASE DE DADOS CENTRALIZADA DO PROGRAMA SAFA

A base de dados centralizada do programa SAFA tem sido gerida pela AESA, em Colónia (Alemanha), desde dezembro de 2006, estando anteriormente a cargo das autoridades comuns da aviação centrais (CJAA), nos Países Baixos.

Os elementos constantes da base de dados são considerados confidenciais. O acesso das autoridades nacionais da aviação dos Estados participantes à base de dados processa-se através de uma ligação (segura) à Internet.

Em 2010, foi introduzida uma nova funcionalidade que permite o acesso em linha das autoridades de aviação dos países terceiros à base de dados AESA-SAFA, limitado a relatórios sobre operadores licenciados no respetivo país. No final de 2010, 10 autoridades de aviação de países terceiros utilizavam esta funcionalidade. Além disso, a Comissão Europeia e a ICAO dispõem de acesso em modo exclusivamente de leitura.

3. ÁREAS DE INSPEÇÃO

Em conformidade com a Diretiva SAFA, as aeronaves suspeitas de incumprimento das normas de segurança internacionais (com base, designadamente, numa análise periódica da base de dados pela AESA) devem ser inspecionadas pelos Estados-Membros. Além disso, as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento podem ser efetuadas através de um procedimento de controlo aleatório. É possível tomar a decisão de orientar a inspeção em função de determinados critérios, a seguir enumerados. Tal decisão baseia-se nas recomendações formuladas pela Comissão Europeia ou nas políticas e prioridades nacionais.

As inspeções incidem em cinco áreas:

(1) Estado específico do operador (controlo dos operadores de um Estado específico);

(2) Tipo específico de aeronave;

(3) Natureza específica das operações (voo regular, voo não regular, carga, etc.);

(4) Operador específico de um país terceiro;

(5) Aeronave específica, identificada pelo seu número de matrícula individual.

Os apêndices B, C e D do documento de trabalho dos serviços da Comissão em anexo[8] contêm uma lista dos Estados do operador, dos tipos de aeronaves e dos operadores que foram objeto de inspeção em 2010.

O bom funcionamento do programa pode igualmente ser ilustrado pelo quadro 1, que reúne as informações dos apêndices e proporciona uma panorâmica das atividades em 2010.

Quadro 1: Funcionamento do programa SAFA em 2010

Número de inspeções realizadas	11 703
Aeronaves inspecionadas	6 200 matrículas de aeronaves
Operadores inspecionados	Mais de 1 076
Estado do operador inspecionado	130 Estados e territórios
Tipo de aeronave inspecionada	219 tipos e variantes de aeronaves diferentes

A Diretiva SAFA, ao mesmo tempo que exige a realização de inspeções na plataforma de estacionamento às aeronaves de países terceiros, reconhece igualmente o direito de os Estados-Membros inspecionarem aeronaves exploradas por operadores certificados noutro Estado-Membro. Em 2011, pouco mais de metade do número total das inspeções SAFA foram efetuadas a operadores da UE. É conveniente salientar, todavia, que o número de aterragens de operadores da UE (noutros Estados europeus) é aproximadamente 4 vezes superior ao número de aterragens de operadores de países terceiros em Estados europeus.

Quadro 2: Inspeções a operadores da UE e de países terceiros

	Inspeções a operadores da UE	**Inspeções a operadores de países terceiros**
2010	5 990	5 713
Percentagem	51,2%	48,8%

Das 11 703 inspeções realizadas, 9 798 (83,4%) foram efetuadas por Estados-Membros da UE (ver apêndice A). Uma percentagem de 48,8% (5 713) teve por objeto operadores licenciados em países terceiros, ao passo que os restantes 51,2% (5 990) incidiram em operadores da UE.

[8] SWD(2012) 38.

Estes valores salientam, designadamente, o vasto âmbito do programa SAFA da UE e a sua aplicação não discriminatória a operadores da UE e de países terceiros.

4. PRINCIPAIS RESULTADOS DAS INSPEÇÕES SAFA

4.1. Constatações gerais das inspeções

Durante as inspeções SAFA, o inspetor utiliza uma lista de verificação, que engloba um total de 54 elementos diferentes, para analisar a conformidade da aeronave com as regras internacionais (normas da ICAO). Estas inspeções podem revelar um certo número de constatações (geralmente designadas por «desvios em relação às normas da ICAO»). O quadro 3 oferece uma panorâmica do número total de constatações (F) em comparação com o número total de inspeções (I) e os elementos inspecionados (II). Na maioria dos casos, porém, nem todos os elementos são controlados durante a inspeção, atendendo a que o tempo que medeia entre a chegada da aeronave e a sua partida é insuficiente para permitir efetuar uma inspeção completa. Consequentemente, a relação entre o número total de constatações e o número total de elementos inspecionados pode ser mais explícita do que um rácio meramente baseado no número de inspeções.

Quadro 3: Panorâmica das constatações e dos elementos inspecionados no âmbito do programa SAFA

	Período
	1 de janeiro de 2010 – 31 de dezembro de 2010
Total de inspeções (I)	11 703
Total de elementos inspecionados (II)	437 519
Total de constatações (F)	11 019
N.º médio de elementos inspecionados durante uma inspeção	37,39
Constatações/inspeções (F/I)	0,942
Constatações/elementos inspecionados (F/II)	0,0252

4.2. Constatações das inspeções e suas categorias

Importa ter em conta não só o número absoluto de constatações das inspeções como a sua «gravidade». Para o efeito, foram definidas três categorias de constatações. Uma constatação de «categoria 1» é classificada de menor, uma constatação de «categoria 2» de significativa e uma constatação de «categoria 3» de grave. As expressões «menor», «significativa» e «grave» referem-se ao grau de desvio em relação à norma da ICAO. O objetivo principal das

categorias de constatações é classificar o grau de cumprimento da norma e a gravidade do incumprimento da mesma.

O quadro abaixo contém um resumo das inspeções e das categorias de constatações:

Quadro 4: Constatações SAFA por categoria

		N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
Ano	N.º de inspeções (I)	Cat. 1 (menor)	Cat. 2 (significativa)	Cat. 3 (grave)	total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
2010	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31%	42,8%	26,1%	100,00%				

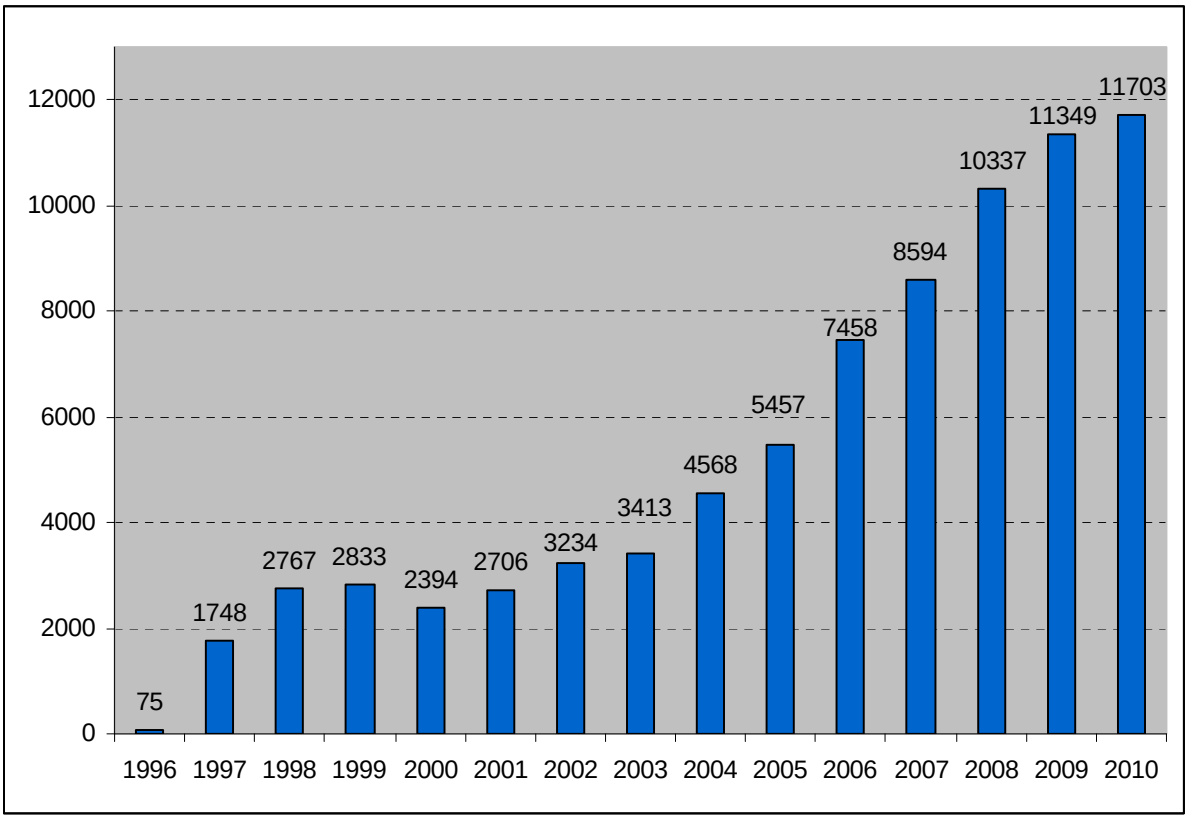
4.3. Panorâmica histórica

Importa apresentar uma panorâmica histórica da evolução, desde 1996, dos valores acima referidos.

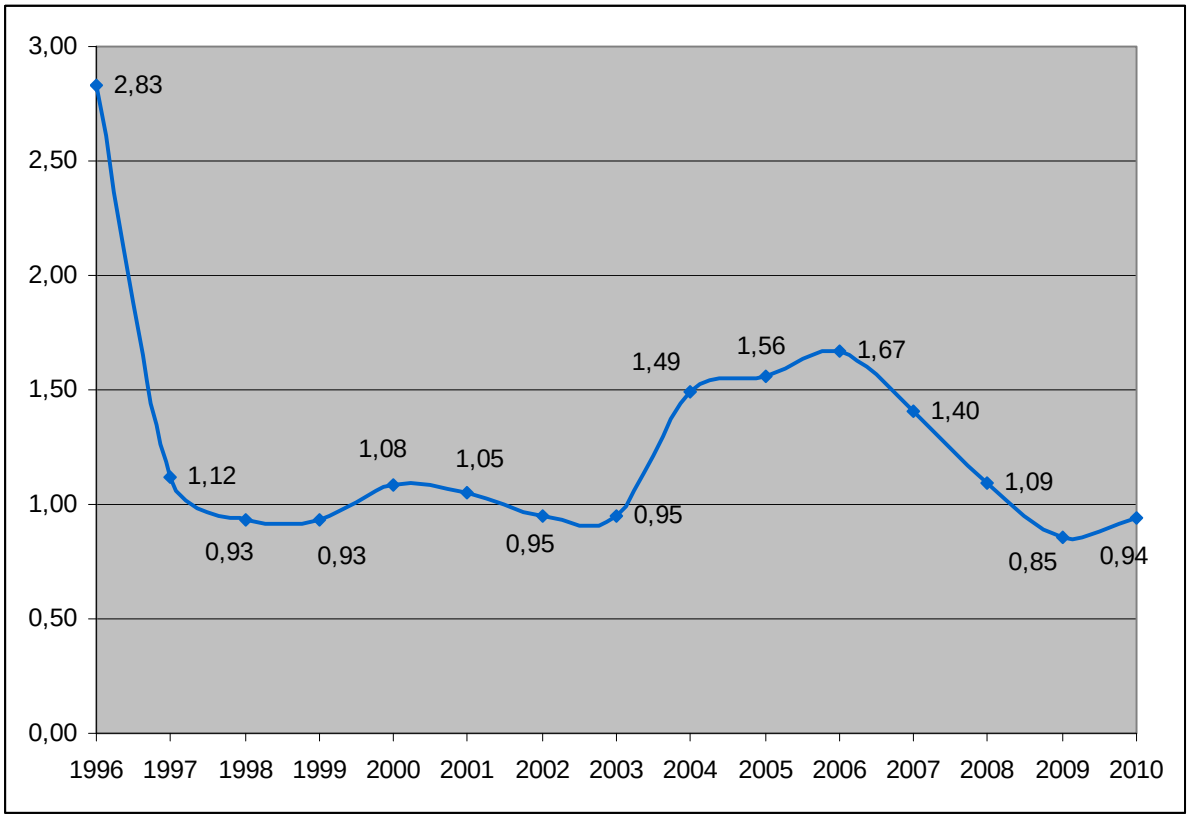
Quadro 5: Panorâmica da evolução das constatações SAFA

	Ano															Total 1996-2009
	1996	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	
Total de inspeções (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	11 349	11 703	66 933
Total de elementos inspecionados (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	437 519	2 231 208
Total de constatações (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	9 688	11 019	79 942
Constatações/inspeções (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	0,854	0,942	1,194
Constatações/elementos inspecionados (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	0,024	0,025	0,036

Quadro 6: Número anual de inspeções SAFA desde 1996



Quadro 7: Número médio de constatações por inspeção (1996-2010)



Tal como indicado no quadro 7 e após uma diminuição, durante três anos consecutivos, o rácio médio constatações/inspeção aumentou 13% em 2010. Este aumento parece ser uma consequência direta dos instrumentos legislativos adotados em 2008 (designadamente o Regulamento n.º 351/2008/CE da Comissão, relativo à atribuição de prioridade nas inspeções a efetuar na plataforma de estacionamento, e a Diretiva 2008/49/CE da Comissão, que introduz elementos processuais mais pormenorizados), da publicação de material de orientação extremamente abrangente pela AESA e da sua aplicação pelos Estados participantes, bem como do lançamento de um programa de normalização SAFA pela AESA. Todas estas medidas contribuíram para uma melhoria das inspeções realizadas nos 42 Estados participantes no programa SAFA.

4.4. Repartição regional das constatações das inspeções

Os quadros 8, 9 e 10 indicam que, embora o número médio de constatações (por inspeção) tenha aumentado em 2010, em cinco anos verifica-se uma tendência para a sua diminuição em todas as regiões geográficas.

É possível deduzir o seguinte destes quadros:

– Os operadores de Estados da UE, da CEAC e da Oceânia registam um número de constatações por inspeção inferior à média.

– Apesar de, em 2009, a média para os operadores africanos registar a melhoria mais significativa, esta tendência foi invertida em 2010, ano em que os valores indicam o maior aumento no seu rácio médio.

Quadro 8: Repartição regional das constatações das inspeções

				N.º de constatações (F)				**Rácio de constatações (Fcat./I)**			
Região	**N.º de Estados inspecionados**	**N.º de operad. inspecionados**	**Inspec. (I)**	**Cat. 1 (menor)**	**Cat. 2 (signif.)**	**Cat. 3 (grave)**	Total	**F cat.1/ I**	**F cat.2/ I**	**F cat.3/ I**	**F total/ I**
UE[9]	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,20	0,75
EUROPA (CEAC)[10]	44	662	7776	1865	2675	1603	6143	0,24	0,34	0,21	0,79
Federação da Rússia,	6	88	1002	474	484	233	1191	0,47	0,48	0,23	1,19

9 UE – Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Suécia.

10 Europa (CEAC) – Albânia, Alemanha, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bélgica, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Malta, República Checa, República da Moldávia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, São Marinho, Sérvia, Suécia, Suíça, Turquia, Ucrânia.

Bielorrússia e Ásia Central[11]											
América do Norte[12]	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94
América Latina e Caraíbas[13]	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Médio Oriente e Norte de África[14]	17	101	1422	543	824	497	1864	0,38	0,58	0,35	1,31
África[15]	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44
Ásia[16]	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Oceânia[17]	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Média/todos os Estados								0,29	0,40	0,25	0,94

11 Federação da Rússia, Bielorrússia e Ásia Central – Bielorrússia, Cazaquistão, Quirguistão, Federação da Rússia, Tajiquistão, Turquemenistão, Usbequistão.

12 América do Norte (NA) – Bermudas, Canadá, Estados Unidos da América.

13 América Latina e Caraíbas (LAC) – Anguila, Antígua e Barbuda, Antilhas Neerlandesas, Argentina, Aruba, Baamas, Barbados, Belize, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Domínica, Equador, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Ilhas Caimão, Ilhas Turcas e Caicos, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Porto Rico, República Dominicana, Salvador, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trindade e Tobago, Uruguai, Venezuela (República Bolivariana da).

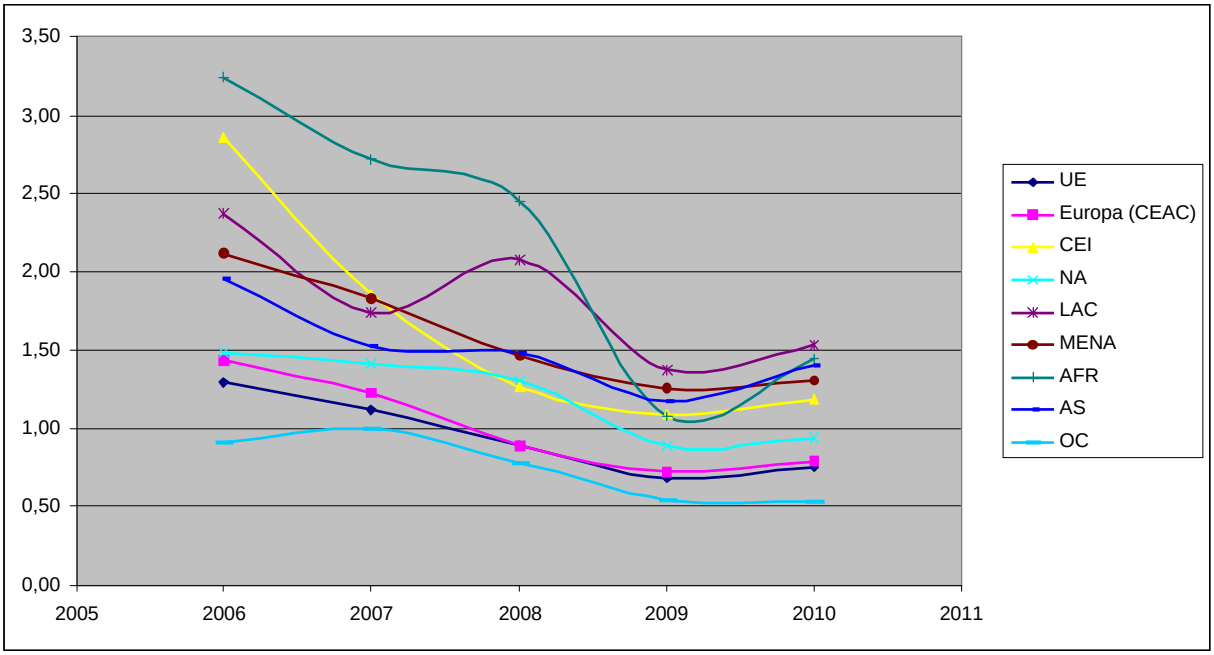
14 Médio Oriente e Norte de África (MENA) – Arábia Saudita, Argélia, Barém, Catar, Egito, Emirados Árabes Unidos, Iémen, Irão (República Islâmica do), Iraque, Israel, Jordânia, Koweit, Líbano, Líbia, Marrocos, Omã, República Árabe Síria, Sudão, Tunísia.

15 África (AFR) – África do Sul, Angola, Benim, Botsuana, Burquina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camarões, Chade, Comores, Congo, Costa do Marfim, Eritreia, Etiópia, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Jibuti, Lesoto, Libéria, Madagáscar, Malaui, Mali, Maurícia, Mauritânia, Moçambique, Namíbia, Níger, Nigéria, Quénia, República Centro-Africana, República Democrática do Congo, Ruanda, São Tomé e Príncipe, Seicheles, Senegal, Serra Leoa, Somália, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Togo, Uganda, Zâmbia, Zimbabué.

16 Ásia (AS) – Afeganistão, Bangladeche, Brunei Darussalam, Butão, Camboja, China, República da Coreia, República Popular Democrática da Coreia, Filipinas, Hong Kong (Região Administrativa Especial da China), Índia, Indonésia, Japão, República Democrática Popular do Laos, Malásia, Maldivas, Mianmar, Mongólia, Nepal, Paquistão, Singapura, Sri Lanca, Tailândia, Taiwan, Timor-Leste, Vietname.

17 Oceânia (OC) – Austrália, Fiji, Ilhas Marshall, Ilhas Salomão, Micronésia (Estados Federados da), Nauru, Nova Zelândia, Palau, Papua-Nova Guiné, Quiribáti, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Quadro 9: Evolução da repartição regional das constatações das inspeções



Quando se comparam os resultados SAFA dos operadores da UE com os dos operadores de países terceiros, pode verificar-se que a média geral F/I é significativamente inferior (35%). O quadro 10 apresenta estes resultados com mais pormenor.

Quadro 10: Comparação entre a UE, a CEAC e o resto do mundo

				N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
Região	**N.º de Estados inspecionados**	**N.º de operad. inspecionados**	**Inspec. (I)**	**Cat. 1 (menor)**	**Cat. 2 (signif.)**	**Cat. 3 (grave)**	Total	**F cat.1/ I**	**F cat.2/ I**	**F cat.3/ I**	**F total/ I**
UE	27	521	5990	1296	1984	1193	4473	0,22	0,33	0,2	0,75
Resto da EUROPA (Estados CEAC não-membros da UE)	17	141	1786	569	691	410	1670	0,32	0,39	0,23	0,94

4.5. Repartição por regiões da ICAO

Os quadros do ponto 4.4. apresentam os resultados das inspeções SAFA, em 2010, com base nas regiões geográficas geralmente aceites, ao passo que a presente secção apresenta os mesmos dados sobre as inspeções de 2010, agregados por regiões, tal como definidas pela ICAO, sendo os grupos de dados diferentes dos anteriores e produzindo, assim, resultados distintos. Estas diferenças não afetam as conclusões do presente relatório. É, por conseguinte, possível deduzir o seguinte dos quadros 11 e 12:

– Os operadores de Estados das regiões EUR[18] e ESAF[19] apresentam menos constatações por inspeção do que a média.

– Os operadores de Estados das regiões MID[20], SAM[21], WACAF[22], NACC[23] e APAC[24] apresentam mais constatações por inspeção do que a média.

– O rácio constatações/inspeções mostra um aumento em quase todas as regiões. A única exceção é a região SAM, cujo rácio continua todavia a ser superior à média. A região WACAF continua a ser, com uma margem constante, a região com a média mais elevada.

---

18 EUR – Região Europa e Atlântico Norte da ICAO:
Albânia, Alemanha, Andorra, Argélia, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bélgica, Bielorrússia, Bósnia-Herzegovina, Bulgária, Cazaquistão, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Malta, Marrocos, República da Moldávia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Baixos (excl. Antilhas Neerlandesas), Polónia, Portugal, Quirguistão, Reino Unido (excl. Ilhas Caimão, Bermudas), República Checa, Roménia, Federação da Rússia, São Marinho, Sérvia, Suécia, Suíça, Tajiquistão, Tunísia, Turquemenistão, Turquia, Ucrânia, Usbequistão.

19 ESAF – Região África Oriental e Austral da ICAO:
África do Sul, Angola, Botsuana, Burundi, Comores, Eritreia, Etiópia, Jibuti, Lesoto, Madagáscar, Malaui, Maurícia, Moçambique, Namíbia, Quénia, Ruanda, Seicheles, Somália, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Uganda, Zâmbia, Zimbabué.

20 MID – Região Médio Oriente da ICAO:
Afeganistão, Arábia Saudita, Barém, Catar, Chipre, Egito, Emirados Árabes Unidos, Iémen, Irão, Iraque, Israel, Jordânia, Koweit, Líbano, Líbia, Omã, Paquistão, República Árabe Síria, Sudão.

21 SAM – Região América do Sul da ICAO:
Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Panamá, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela.

22 WACAF – Região África Ocidental e Central da ICAO:
Benim, Burquina Faso, Cabo Verde, Camarões, Chade, Congo, República Democrática do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Mauritânia, Níger, Nigéria, República Centro-Africana, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo.

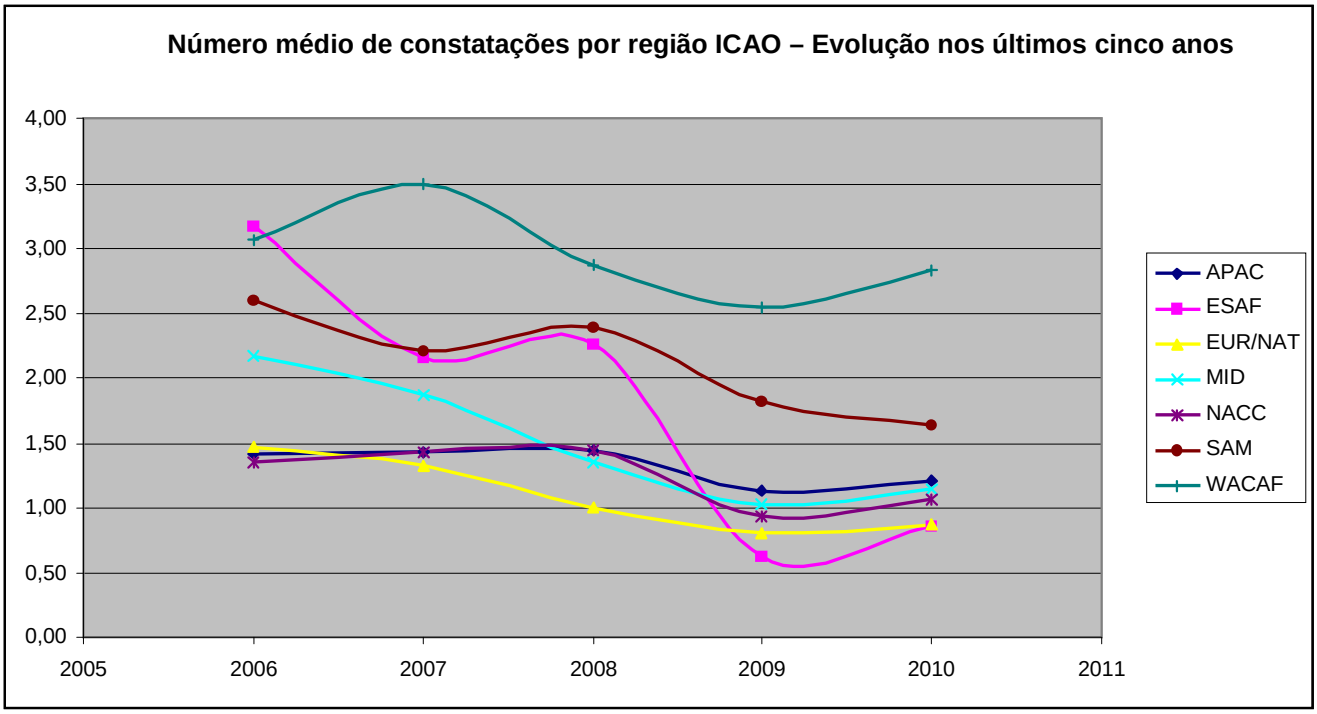
23 NACC – Região América do Norte, América Central e Caraíbas da ICAO:
Antígua e Barbuda, Baamas, Barbados, Belize, Canadá, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos da América, Granada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, República Dominicana, Salvador, Santa Lúcia, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Trindade e Tobago.

24 APAC – Região Ásia e Pacífico da ICAO:
Austrália, Bangladeche, Brunei Darussalam, Butão, Camboja, China (incl. Hong Kong e Macau), República da Coreia, República Popular Democrática da Coreia, Fiji, Filipinas, Ilhas Cook, Ilhas Marshall, Ilhas Salomão, Índia, Indonésia, Japão, República Democrática Popular do Laos, Malásia, Maldivas, Mianmar, Micronésia, Mongólia, Nauru, Nepal, Nova Zelândia, Palau, Papua-Nova Guiné, Quiribáti, Samoa, Singapura, Sri Lanca, Tailândia, Tonga, Vanuatu, Vietname.

Quadro 11: Repartição regional das constatações das inspeções (regiões da ICAO)

				N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
Região	**N.º de Estados inspecionados**	**N.º de operad. inspecionados**	**Inspec. (I)**	**Cat. 1 (menor)**	**Cat. 2 (signif.)**	**Cat. 3 (grave)**	Total	**F cat.1/ I**	**F cat.2/ I**	**F cat.3/ I**	**F total/ I**
APAC	18	51	364	154	178	107	439	0,42	0,49	0,29	1,21
ESAF	10	24	219	33	79	75	187	0,15	0,36	0,34	0,85
EUR	57	769	9218	2568	3491	2018	8077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1103	342	567	354	1263	0,31	0,51	0,32	1,15
NACC	10	109	637	238	224	215	677	0,37	0,35	0,34	1,06
SAM	10	15	70	38	44	33	115	0,54	0,63	0,47	1,64
WACAF	9	14	92	51	136	74	261	0,55	1,48	0,80	2,84
Todos os Estados	130	1076	11703	3424	4719	2876	11019	0,29	0,40	0,25	0,94

Quadro 12: Número médio de constatações por região ICAO – evolução nos últimos cinco anos



4.6. Constatações das inspeções relacionadas com os elementos da lista de verificação

O apêndice F do documento de trabalho dos serviços da Comissão em anexo[25] apresenta os resultados correspondentes a cada um dos elementos inspecionados (III). Indica o número de vezes que um determinado elemento foi controlado, o número de constatações e o rácio F/III.

As constatações, na sua maioria, prendem-se com o estado geral da aeronave (C01), a notificação e retificação de anomalias (A23), as licenças das tripulações de voo (A20) e o estado geral da cabina de pilotagem (A01).

4.7. Três principais constatações significativas e graves das inspeções relacionadas com os elementos da lista de verificação

A lista de verificação das inspeções consta de quatro partes principais. A parte A refere-se aos elementos que devem ser inspecionados no posto de pilotagem da aeronave. A parte B prende-se com os elementos que devem ser controlados na cabina (passageiros), o que diz essencialmente respeito ao equipamento de segurança. A parte C está relacionada com o estado técnico geral da aeronave, que deve ser objeto de inspeção visual do seu exterior. Os elementos da parte D referem-se ao porão da aeronave e à carga transportada.

As eventuais constatações gerais não abrangidas pelas partes A, B, C ou D podem ser tratadas na parte E (geral) da lista de verificação.

Por ocasião da análise das constatações resultantes de uma inspeção SAFA, deve ser prestada a máxima atenção às constatações das categorias 2 (significativa) e 3 (grave), quando estiver em causa a necessidade de retificação. Em cada parte da lista de verificação, as três principais constatações das categorias 2 e 3 relacionadas com o número de inspeções constam dos quadros dos apêndices D e E do documento de trabalho dos serviços da Comissão em anexo[26].

5. MEDIDAS TOMADAS COM BASE NAS INSPEÇÕES NA PLATAFORMA DE ESTACIONAMENTO

Em função da categoria, número e natureza das constatações, as autoridades nacionais competentes podem adotar diversas medidas.

Se as constatações indicarem que a segurança da aeronave e dos seus ocupantes está comprometida, serão necessárias medidas corretivas. Regra geral, o comandante da aeronave será instado a corrigir as deficiências graves que lhe sejam assinaladas. Nos raros casos em que tenham motivos para acreditar que o comandante da aeronave não tenciona tomar as medidas necessárias para corrigir as deficiências comunicadas, os inspetores procederão à imobilização formal do aparelho.

Outro tipo de medidas são as chamadas «medidas corretivas anteriores à autorização de voo». A aeronave apenas será autorizada a retomar o seu voo quando forem adotadas as medidas corretivas necessárias para retificar quaisquer deficiências detetadas. Noutros casos, a

---

[25] SWD(2012) 38.
[26] SWD(2012) 38.

aeronave pode descolar sujeita a restrições de operação. Um exemplo destas restrições é o caso de uma deficiência relacionada com os assentos dos passageiros.

É prática corrente informar o comandante da aeronave das constatações resultantes da inspeção que acaba de ser efetuada. Além disso, as constatações das categorias 2 e 3 são comunicadas à autoridade de aviação competente e à sede do operador, com o pedido de que tomem as medidas necessárias para prevenir a sua recorrência.

Para realizar da melhor forma possível os objetivos do programa SAFA da UE, é indispensável uma cooperação estreita com as autoridades da aviação civil de todos os Estados cujos operadores e aeronaves tenham sido objeto de inspeções SAFA. As autoridades nacionais da aviação civil são, por conseguinte, chamadas a garantir a aplicação adequada das medidas corretivas para dar resposta às constatações das inspeções SAFA.

Nalguns casos, quando as constatações relativas a uma aeronave são consideradas importantes, os Estados participantes no programa SAFA podem decidir retirar a autorização de entrada a essa aeronave. Significa isto que a aeronave em causa deixa de estar autorizada a aterrar nos aeroportos desse Estado ou a voar no seu espaço aéreo. Esta proibição pode ser retirada se o operador da aeronave provar que os problemas foram devidamente corrigidos. Por conseguinte, as repercussões da retirada da autorização de entrada podem ser, e são-no geralmente, de caráter provisório.

No que respeita às referidas proibições e à sua posterior retirada, os Estados participantes no programa SAFA e que são igualmente membros da UE agem em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, relativo ao estabelecimento de uma lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na UE.

	N.º de inspeções	**11 703**
	N.º de constatações	**11 019**
MEDIDAS TOMADAS	**Informações à autoridade e ao operador**	**4 108**
	Restrição à operação da aeronave	**120**
	Medidas corretivas anteriores à autorização de voo	**1 922**
	Aeronaves imobilizadas	**12**
	Proibição imediata de operação	**0***

*excluindo proibições/restrições de operação impostas pela CE nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005

Em conformidade com o disposto na Diretiva 2008/49/CE da Comissão, os Estados que participam no programa SAFA disponibilizarão à AESA um relatório mensal sobre as medidas de acompanhamento adotadas. Esta informação permite avaliar a capacidade e disponibilidade dos operadores para corrigir as anomalias detetadas durante as inspeções SAFA.

6. CONCLUSÕES

Em 2010, as inspeções alcançaram um número recorde e abrangeram mais operadores e mais elementos de inspeção do que em anos anteriores. Este aumento parece ser uma consequência direta dos instrumentos legislativos adotados em 2008. Além disso, os dados apresentados no presente relatório mostram igualmente o vasto âmbito do programa SAFA da UE e a sua aplicação não discriminatória a operadores da UE e de países terceiros. Graças a estas melhorias, o programa tornou-se um instrumento mais eficaz de identificação de potenciais tendências negativas em matéria de segurança à escala mundial, contribuindo igualmente, em tempo real, para a operação segura das aeronaves inspecionadas.

Em 2010, foram também envidados esforços para melhorar o funcionamento do programa SAFA da UE, nomeadamente através da eficácia das inspeções (introdução de um contingente mínimo de inspeções a efetuar, a título voluntário, pelos Estados participantes no programa SAFA) e da conclusão de um programa de normalização.

Com o objetivo de elaborar, em 2010, a lista das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na UE, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 2111/2005, a Comissão continuou a servir-se dos resultados da análise periódica efetuada pela AESA dos relatórios que revelam deficiências de segurança graves ou a incapacidade permanente por parte da transportadora para remediar as deficiências detetadas nas inspeções na plataforma de estacionamento realizadas no âmbito do programa SAFA.