

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.11.2009
COM(2009)627 τελικό

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SAFA ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

[SEC(2009) 1576 τελικό]

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SAFA ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Γιατί συντάχθηκε η παρούσα έκθεση;

Το άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ορίζει ότι:

«Η Επιτροπή δημοσιεύει κατ'έτος συγκεντρωτική έκθεση πληροφοριών διαθέσιμων στο κοινό και στους ενδιαφερόμενους φορείς του τομέα στην οποία περιλαμβάνεται ανάλυση όλων των πληροφοριών που έχουν παραληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 5. Η ανάλυση θα είναι απλή και ευνόητη και θα αναφέρει κατά πόσον υφίσταται αυξημένος κίνδυνος ως προς την ασφάλεια των επιβατών του αεροσκάφους. Στην εν λόγω ανάλυση δεν περιλαμβάνονται αναγνωριστικά στοιχεία όσον αφορά τις πηγές αυτών των πληροφοριών».

Πρόκειται για την τρίτη κατά σειρά ετήσια έκθεση, η οποία καλύπτει την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου έως 31ης Δεκεμβρίου 2008.

1. ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SAFA

1.1. Προέλευση του κοινοτικού προγράμματος SAFA

Το πρόγραμμα SAFA δρομολογήθηκε αρχικά από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) το 1996. Το πρόγραμμα SAFA δεν στηριζόταν σε ευρωπαϊκή δεσμευτική νομική βάση, αλλά στη δέσμευση των Γενικών Διευθυντών των κρατών μελών που συμμετέχουν στην ECAC. Οι επιθεωρήσεις είχαν ως αντικείμενο τα «ξένα» αεροσκάφη, τα οποία νοούνται ως τα αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται ή δεν είναι υπό τον έλεγχο της αρμόδιας αρχής του κράτους όπου πραγματοποιείται η επιθεώρηση.

Στις 30 Απριλίου 2004 δημοσιεύτηκε η οδηγία 2004/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με την ασφάλεια των αεροσκαφών τρίτων χωρών που χρησιμοποιούν κοινοτικούς αερολιμένες (καλούμενη «οδηγία SAFA»), με την οποία επιβάλλεται νομική υποχρέωση στα κράτη μέλη της ΕΕ να εκτελούν επιθεωρήσεις διαδρόμου στα αεροσκάφη τρίτων χωρών που προσγειώνονται στους αερολιμένες τους, ως «αεροσκάφος τρίτης χώρας» δε νοείται το αεροσκάφος που δεν χρησιμοποιείται ή δεν είναι υπό τον έλεγχο της αρμόδιας αρχής κράτους μέλους της ΕΕ· η οδηγία δεν απαγορεύει πάντως κατά κανένα τρόπο στα κράτη μέλη να επιθεωρούν αεροσκάφη άλλων κρατών μελών της ΕΕ. Τα κράτη μέλη είχαν προθεσμία δύο ετών να θέσουν σε εφαρμογή την εν λόγω οδηγία με τη θέσπιση εθνικής νομοθεσίας.

Με απόφαση των Γενικών Διευθυντών των χωρών μελών της ECAC, το πρόγραμμα SAFA τέθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2007 υπό την αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ)· την ευθύνη διαχείρισης και περαιτέρω εξέλιξης του **κοινοτικού προγράμματος SAFA** έχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA). Ο EASA είναι οργανισμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με έδρα την Κολωνία, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την επιχειρησιακή διαχείριση του κοινοτικού προγράμματος SAFA εξ ονόματος της Επιτροπής, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 768/2006 της Επιτροπής.

Μέχρι το 2006, την εφαρμογή των επιχειρησιακών στοιχείων του προγράμματος SAFA είχε αναλάβει ο Κεντρικός Σύνδεσμος Αεροπορικών Αρχών (CJAA). Στα τέλη του 2006, οι συντονιστικές δραστηριότητες του προγράμματος SAFA, καθώς και η κεντρική βάση δεδομένων, μεταβιβάστηκαν από τον CJAA στον EASA.

Η συνεχής συμμετοχή των δέκα πέντε χωρών μελών της ECAC μη μελών όμως της ΕΕ και, άρα, η πανευρωπαϊκή διάσταση του προγράμματος, εξασφαλίστηκε με την υπογραφή ρύθμισης εργασίας μεταξύ κάθε κράτους και του EASA. Συνεπώς, με την ΕΕ των 27, το κοινοτικό πρόγραμμα SAFA αφορά συνολικά **42 συμμετέχοντα κράτη** (βλ. προσάρτημα Α).

1.2. Λειτουργία του κοινοτικού προγράμματος SAFA

Αεροσκάφος (τρίτης χώρας για τα κράτη μέλη της ΕΕ ή ξένα αεροσκάφη για τις χώρες μέλη της ECAC μη μέλη της ΕΕ) μπορεί να υποβληθεί σε επιθεώρηση διαδρόμου σε κάθε κράτος που συμμετέχει στο πρόγραμμα SAFA, κυρίως σε ό,τι αφορά τα έγγραφα και τα εγχειρίδια του αεροσκάφους, τις άδειες των ιπταμένων πληρωμάτων, την εμφανή κατάσταση του αεροσκάφους, καθώς και την ύπαρξη και την κατάσταση του υποχρεωτικού εξοπλισμού ασφάλειας θαλάμου. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις έχουν ως αναφορά τα πρότυπα των παραρτημάτων 1 (αδειοδότηση προσωπικού), 6 (αεροπορικές δραστηριότητες) και 8 (πτητική ικανότητα αεροσκάφους) της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

Οι έλεγχοι αυτοί διενεργούνται σύμφωνα με διαδικασία η οποία ισχύει για όλα τα συμμετέχοντα κράτη. Τα αποτελέσματα των ελέγχων καταγράφονται εν συνεχεία σε εκθέσεις, για την σύνταξη των οποίων ακολουθείται το ίδιο υπόδειγμα. Σε περίπτωση σοβαρών παρατυπιών, ειδοποιούνται ο αερομεταφορέας και η αρμόδια υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας (κράτος του αερομεταφορέα ή κράτος νηολόγησης), ώστε να συμφωνηθούν τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν όχι μόνον στο αεροσκάφος που επιθεωρήθηκε αλλά και στα υπόλοιπα αεροσκάφη, τα οποία ίσως παρουσιάζουν παρατυπία γενικότερης φύσεως. Όλα τα στοιχεία των εκθέσεων, καθώς και οι συμπληρωματικές πληροφορίες, ανταλλάσσονται και συγκεντρώνονται σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων, την οποία έχει δημιουργήσει και διαχειρίζεται ο EASA.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του κοινοτικού προγράμματος SAFA συνοψίζονται ως εξής:

- εφαρμόζεται από όλες τις χώρες που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA: καταρχήν και από τις 42 χώρες μέλη της ECAC (κράτη μέλη της ΕΕ και χώρες μέλη της ECAC που δεν είναι μέλη της ΕΕ, οι οποίες έχουν υπογράψει τη ρύθμιση εργασίας του EASA)·
- ευρεία διάδοση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA μέσω κεντρικής βάσης δεδομένων·
- προσέγγιση εκ των κάτω προς τα άνω: το πρόγραμμα στηρίζεται στις επιθεωρήσεις διαδρόμου των αεροσκαφών·
- η προσοχή εστιάζεται: κυρίως στα αεροσκάφη τρίτων χωρών τα οποία εκτελούν πτήσεις στην ΕΕ και στα κράτη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA (μολονότι είναι δυνατόν να συνεχισθεί η εκτέλεση επιθεωρήσεων σε αεροσκάφη των κρατών μελών της ΕΕ)·

- εγγενής στόχος είναι ο έλεγχος της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, τα οποία ισχύουν διεθνώς για όλα τα επιθεωρούμενα αεροσκάφη.

1.3. Ένταξη του κοινοτικού προγράμματος SAFA στη γενικότερη αλυσίδα της ασφάλειας πτήσεων

Οι επιθεωρήσεις SAFA που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια έδωσαν κάποιες γενικές ενδείξεις ως προς την ασφάλεια πτήσεων των ξένων αερομεταφορέων. Ωστόσο, οι ενδείξεις αυτές είναι περιορισμένες υπό την έννοια ότι δεν διαμορφώθηκε πλήρης εικόνα για την ασφάλεια πτήσεων συγκεκριμένου αεροσκάφους ή αερομεταφορέα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ορισμένες πτυχές είναι δύσκολο να εκτιμηθούν όσο διαρκεί μια επιθεώρηση (π.χ. ολοκληρωμένη διαχείριση ανθρωπίνων πόρων πληρώματος, κατάσταση πλήρους αξιοπλοΐας, κ.λπ.), διότι ο χρόνος που διατίθεται για την εκτέλεση επιθεώρησης είναι περιορισμένος και, συνεπώς, περιορίζεται και το επίπεδο των εξεταζόμενων κατά την επιθεώρηση λεπτομερειών. Η αξία αυτών των δεικτών θα αναβαθμισθεί περαιτέρω με την άνοδο του επιπέδου εναρμόνισης σε όλα τα κράτη που συμμετέχουν στις επιθεωρήσεις SAFA.

Πλήρης εκτίμηση συγκεκριμένου αεροσκάφους ή αερομεταφορέα είναι δυνατή μόνον με συνεχή εποπτεία από την αρμόδια εθνική αρχή πολιτικής αεροπορίας (κράτος του αερομεταφορέα ή κράτος νηολόγησης). Έτσι, οι πληροφορίες που συγκεντρώνονται μέσω του κοινοτικού προγράμματος SAFA είναι χρήσιμες:

- πρωτίστως, ως προληπτικό μέσο, το οποίο βοηθά στον εντοπισμό τυχόν αρνητικών τάσεων στην ασφάλεια πτήσεων και, ειδικότερα, πολλών ή/και επαναλαμβανόμενων ευρημάτων σε συγκεκριμένο αερομεταφορέα, είναι πολύ καλός δείκτης δυνητικών διαρθρωτικών αδυναμιών τόσο όσον αφορά τη διαχείριση του ποιοτικού ελέγχου από τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα, όσο και το επίπεδο εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων που ασκεί η αρμόδια εθνική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας του κράτους όπου έχει πιστοποιηθεί ο αερομεταφορέας· ανάλογες αρνητικές τάσεις είναι δυνατόν να διαπιστωθούν και σε συγκεκριμένους τύπους αεροσκαφών·
- πιο άμεσα, οι επιθεωρήσεις SAFA μπορούν να συμβάλουν σε πραγματικό χρόνο στην ασφαλή λειτουργία συγκεκριμένου αεροσκάφους που μόλις επιθεωρήθηκε, διότι οι αρχές επιθεώρησης παροτρύνονται να εξασφαλίσουν την άμεση λήψη διορθωτικών μέτρων πριν το συγκεκριμένο αεροσκάφος εκτελέσει άλλες πτήσεις.

Επιπλέον, από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων, οι οποίοι απαγορεύεται να εκτελούν πτήσεις στο έδαφος της Κοινότητας, οι επιθεωρήσεις SAFA αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία ως ένα από τα κριτήρια που εξετάζει η Επιτροπή για να λάβει απόφαση εάν θα συμπεριλάβει κάποιον αερομεταφορέα στον κοινοτικό κατάλογο. Πράγματι, αυτό συμβαίνει από τότε που καταρτίστηκε για πρώτη φορά ο κοινοτικός κατάλογος, τον Μάρτιο του 2006, και στις μετέπειτα επικαιροποιήσεις του.

1.4. Εξέλιξη του προγράμματος το 2008

Στις 16 Απριλίου 2008 η Επιτροπή εξέδωσε δύο σημαντικά νομοθετικά μέτρα με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση του κοινοτικού προγράμματος SAFA:

- την οδηγία 2008/49/EK της Επιτροπής, η οποία περιέχει τα κύρια στοιχεία του εγχειριδίου διαδικασιών SAFA και προβλέπει εναρμονισμένους κανόνες για τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων SAFA, μεταξύ των οποίων: μέτρα παρακολούθησης, υποχρεωτικό χρονοδιάγραμμα αναφοράς (15 εργάσιμες ημέρες) και υποχρεωτική κοινοποίηση των αποτελεσμάτων της επιθεώρησης στους επιθεωρούμενους αερομεταφορείς με την παράδοση αποδεικτικού επιθεώρησης τυποποιημένης μορφής. Επιπλέον, η προαναφερθείσα οδηγία καθιερώνει κοινή δέσμη κριτηρίων για τα προσόντα των επιθεωρητών SAFA. Ο EASA πήρε την εντολή να στηρίζει τα συμμετέχοντα κράτη με την εκπόνηση λεπτομερούς καθοδηγητικού υλικού σύμφωνα με τα κύρια στοιχεία που διατυπώνονται στην οδηγία.
- τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής, με τον οποίο εφαρμόζεται δομημένη και πανευρωπαϊκή προσέγγιση στην ιεράρχηση των επιθεωρήσεων διαδρόμου SAFA που αφορούν δυνητικά επισφαλή θέματα και αποβλέπουν στην καλύτερη αξιοποίηση των πόρων που διαθέτουν οι υπηρεσίες επιθεώρησης.

Ο EASA, σύμφωνα με όσα του ανατέθηκαν με βάση την οδηγία 2008/49/EK της Επιτροπής, εκπόνησε και εξέδωσε αναλυτικό καθοδηγητικό υλικό για τα προσόντα των επιθεωρητών διαδρόμου SAFA, όπου καθορίζονται πρότυπα κοινά για όλα τα συμμετέχοντα κράτη. Τα κριτήρια των προσόντων εστιάζονται στην επιλεξιμότητα, την εκπαίδευση (συμπεριλαμβανομένης της επαναληπτικής εκπαίδευσης) και την πείρα των επιθεωρητών. Στην εκπαίδευση των επιθεωρητών πρέπει να ακολουθείται το εκπαιδευτικό πρόγραμμα που έχει καταρτίσει ο EASA, ενώ οι πάροχοι ανεξάρτητης εκπαίδευσης πρέπει να εγκρίνονται σύμφωνα με ειδική δέσμη κοινών κριτηρίων.

Ορισμένες πρωτοβουλίες που άρχισαν το 2007 συνεχίστηκαν το 2008 και απέβησαν τακτικές και τυποποιημένες δραστηριότητες με βάση το κοινοτικό πρόγραμμα SAFA· για παράδειγμα, η επανεξέταση ποιότητας των εκθέσεων που διαβιβάζουν τα συμμετέχοντα κράτη στη βάση δεδομένων SAFA και η ανάλυση της βάσης δεδομένων. Με την ανάλυση αυτή, η οποία πραγματοποιείται ανά τετράμηνο, γίνεται προσπάθεια να εντοπίζονται το συντομότερο δυνατόν πιθανές αρνητικές πτυχές και τάσεις στην ασφάλεια πτήσεων, ώστε να αντιμετωπίζονται έγκαιρα πριν αποβούν όντως απειλητικές για τη διεθνή ασφάλεια πτήσεων. Η μεθοδολογία διεξαγωγής της ανάλυσης τελειοποιήθηκε περαιτέρω και αναβαθμίσθηκε, ώστε να αξιοποιούνται το μέγιστο δυνατόν τα διαθέσιμα δεδομένα της βάσης SAFA.

Τον Οκτώβριο του 2008, έγινε μείζων αναβάθμιση της βάσης δεδομένων SAFA, με την οποία βελτιώθηκε η υποβολή αναφορών, στηρίχθηκε η παρακολούθηση της διαδικασίας ιεράρχησης (που θεσπίστηκε με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής) και βελτιώθηκε η ροή των εργασιών. Παράλληλα με την εφαρμογή των τροποποιήσεων που εισάχθηκαν με την οδηγία 2008/49/EK της Επιτροπής, όπως η υποχρεωτική υποβολή αναφοράς των μέτρων της κλάσης 3, με την αναβάθμιση που επήλθε καθιερώθηκε ένα νέο χαρακτηριστικό μείζονος σημασίας που αποβλέπει στη βελτίωση της συνοχής των ευρημάτων με την αξιοποίηση δέσμης προδιαγεγραμμένων ευρημάτων, τα οποία έχει αναπτύξει και διατηρεί ο EASA.

Αντίγραφο της βάσης δεδομένων SAFA χρησιμοποιήθηκε επίσης ως πλήρως επιχειρησιακό περιβάλλον εκπαίδευσης, το οποίο επέτρεψε την πρακτική εξάσκηση των χρηστών της.

1.5. Καθιέρωση προσέγγισης με βάση την επικινδυνότητα

Ο πρόσφατος κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 351/2008 της Επιτροπής (ο οποίος άρχισε να ισχύει τον Απρίλιο του 2008) καθιερώνει την έννοια της ιεράρχησης των επιθεωρήσεων SAFA σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, με βάση την οποία τα συμμετέχοντα κράτη υποχρεούνται να δίνουν προτεραιότητα σε ορισμένα θέματα σε μέρος των επιθεωρήσεων διαδρόμου (είτε μεμονωμένων αερομεταφορέων είτε όλων των αερομεταφορέων που έχουν αδειοδοτηθεί σε ένα συγκεκριμένο κράτος). Ο κατάλογος προτεραιοτήτων συγκεντρώνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και επικαιροποιείται όποτε προκύπτει ανάγκη με βάση τα κριτήρια που καθορίζει ο εν λόγω κανονισμός, ήτοι:

- τις πληροφορίες που διαβιβάζει ο EASA μετά από ανάλυση της βάσης δεδομένων SAFA·
- τις πληροφορίες που προκύπτουν από τις συνεδριάσεις της επιτροπής ασφάλειας των αερομεταφορών·
- τις πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή.

Επιπλέον, οι αερομεταφορείς που παρατίθενται στο παράρτημα Β του κοινοτικού καταλόγου των απαγορευμένων αερομεταφορέων (ο οποίος έχει θεσπισθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2111/2005), καθώς και οι άλλοι αερομεταφορείς που έχουν πιστοποιηθεί στο ίδιο κράτος όπως και κάθε αερομεταφορέας που περιλαμβάνεται επίσης στον κοινοτικό κατάλογο, υπόκεινται σε επιθεώρηση κατά προτεραιότητα.

Ο πρώτος κατάλογος προτεραιοτήτων εκδόθηκε στις 20 Απριλίου 2008 και στη συνέχεια αναθεωρήθηκε δύο φορές κατά τη διάρκεια του ίδιου έτους. Κατά τη διάρκεια του 2008, επί συνόλου 10.337 επιθεωρήσεων SAFA, οι 1.481 πραγματοποιήθηκαν με αντικείμενα βασισμένα σε θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο προτεραιοτήτων.

2. ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ SAFA

Ο EASA διαχειρίζεται την κεντρική βάση δεδομένων SAFA από τον Δεκέμβριο του 2006, όταν η βάση μεταφέρθηκε από τον Κεντρικό Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (CJAA) στις Κάτω Χώρες, στον EASA στην Κολωνία της Γερμανίας.

Μολονότι τη βάση διαχειρίζεται και συντηρεί ο EASA, η καταχώριση εκθέσεων στη βάση δεδομένων παραμένει ευθύνη των εθνικών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας (ΥΠΑ) των 42 κρατών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA.

Το 2008, τα συμμετέχοντα στο SAFA κράτη πραγματοποίησαν 10.337 επιθεωρήσεις, αριθμό ρεκόρ, από τις οποίες προέκυψαν 11.298 ευρήματα (βλ. *προσάρτημα Α*).

Τα δεδομένα που περιέχει η βάση θεωρούνται εμπιστευτικά, υπό την έννοια ότι διαβιβάζονται μόνον στα υπόλοιπα συμμετέχοντα στο SAFA κράτη αλλά δεν δημοσιοποιούνται στο ευρύ κοινό. Στη βάση έχουν πρόσβαση όλες οι εθνικές υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας των συμμετεχόντων στο SAFA κρατών μέσω (ασφαλούς) διαδικτυακής σύνδεσης.

3. ΠΕΔΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

Σύμφωνα με την «οδηγία SAFA», τα αεροσκάφη για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων (με βάση π.χ. τακτική ανάλυση της βάσης δεδομένων του EASA) πρέπει να επιθεωρούνται κατά προτεραιότητα από τα

κράτη μέλη. Επίσης, οι επιθεωρήσεις διαδρόμου SAFA είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται σε δειγματοληπτική βάση.

Πέντε είναι τα πεδία στα οποία είναι δυνατόν να εστιασθούν οι επιθεωρήσεις:

- (1) συγκεκριμένο κράτος του αερομεταφορέα (έλεγχος των αερομεταφορέων συγκεκριμένου κράτους)·
- (2) συγκεκριμένος τύπος αεροσκαφών·
- (3) ειδική φύση πτήσεων (τακτική, μη τακτική, εμπορευματική, κλπ.)·
- (4) συγκεκριμένος αερομεταφορέας τρίτης χώρας·
- (5) συγκεκριμένο αεροσκάφος αναγνωριζόμενο από το σήμα νηολόγησής του.

Στα προσαρτήματα Β, Γ και Δ καταγράφονται τα κράτη αερομεταφορέα, οι τύποι αεροσκαφών και οι αερομεταφορείς που επιθεωρήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2008. Καθίσταται εμφανής η ευρεία κλίμακα που καλύπτει το κοινοτικό πρόγραμμα SAFA και η χωρίς διακρίσεις εφαρμογή του.

Η ομαλή εφαρμογή του προγράμματος καθίσταται επίσης εμφανής από τον κατωτέρω πίνακα, στον οποίο συγκεντροποιούνται οι πληροφορίες των προσαρτημάτων και δίνεται συνολική εικόνα των δραστηριοτήτων.

Μολονότι, με βάση την «οδηγία SAFA», κύρια υποχρέωση των κρατών μελών της ΕΕ είναι η επιθεώρηση αεροσκαφών τρίτων χωρών που προσγειώνονται στους κοινοτικούς αερολιμένες, εξακολουθούν να υποβάλλονται σε επιθεωρήσεις και αεροσκάφη αερομεταφορέων της ΕΕ. Στον πίνακα που ακολουθεί δίδονται τα αποτελέσματα:

Επιθεωρήσεις	10.337 επιθεωρήσεις.....
Αερομεταφορέας επί 1.067 διαφορετικών αερομεταφορέων
Κράτος αερομεταφορέααπό 131 κράτη.....
Τύπος αεροσκάφους που χρησιμοποιούν 220 διαφορετικούς (επί μέρους) τύπους αεροσκαφών

Στον κατωτέρω πίνακα εμφανίζεται ότι η συντριπτική πλειονότητα όλων των πτήσεων εντός των κρατών μελών της ΕΕ εκτελέστηκαν από κοινοτικούς αερομεταφορείς και ότι, εν γένει, τα συμμετέχοντα στο SAFA κράτη εξακολούθησαν να χρησιμοποιούν τα ευρύτερα κριτήρια του προηγούμενου προγράμματος SAFA της ECAC.

	Επιθεωρήσεις σε κοινοτικούς αερομεταφορείς	Επιθεωρήσεις σε μη κοινοτικούς αερομεταφορείς
2008	5.879	4.458

Ποσοστό	56,87%	43,13%
----------------	--------	--------

Από τις 10.337 επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2008, οι 9.040 πραγματοποιήθηκαν από κράτη μέλη της ΕΕ: το 42,7% (3.857) πραγματοποιήθηκε σε αερομεταφορείς πιστοποιημένους σε τρίτες χώρες (μη μέλη της ΕΕ), ενώ το υπόλοιπο 57,3% (5.183) πραγματοποιήθηκε σε κοινοτικούς αερομεταφορείς. Το 2008, οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών πραγματοποίησαν περίπου 700.000 προσγειώσεις στους κοινοτικούς αερολιμένες με λόγο επιθεώρησης (πλήθος επιθεωρήσεων/πλήθος προσγειώσεων) περίπου 0,5% (ήτοι 5 επιθεωρήσεις ανά 1.000 προσγειώσεις). Οι προσγειώσεις κοινοτικών αερομεταφορέων σε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ (εκτός του κράτους που είναι αρμόδιο για την εποπτεία της ασφάλειας πτήσεων) ανήλθαν σε περισσότερες των 2.900.000· αυτό συνεπάγεται λόγο επιθεώρησης 0,17% για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

4. ΚΥΡΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ SAFA

4.1. Γενικά ευρήματα των επιθεωρήσεων

Το πρώτο σημείο όσον αφορά τα ευρήματα, δηλαδή αποκλίσεις από τα πρότυπα της ΔΟΠΑ, είναι η ποσοτική προσέγγιση. Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, συγκρίνεται το συνολικό πλήθος ευρημάτων (F) με το συνολικό πλήθος επιθεωρήσεων (I) και επιθεωρηθέντων σημείων (II).

Κατά την επιθεώρηση, χρησιμοποιείται κατάλογος με συνολικά 54 διαφορετικά σημεία προς επιθεώρηση. Στις περισσότερες περιπτώσεις, σε μια επιθεώρηση δεν ελέγχονται όλα τα σημεία, διότι ο χρόνος από την άφιξη ενός αεροσκάφους μέχρι την αναχώρησή του δεν επαρκεί για να διενεργηθεί πλήρης επιθεώρηση. Συνεπώς, είναι ίσως ενδεικτικότερος ο λόγος του συνολικού πλήθους ευρημάτων προς το συνολικό πλήθος επιθεωρηθέντων σημείων από τον λόγο με βάση απλώς το σύνολο των ευρημάτων των επιθεωρήσεων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα:

	Περίοδος
	1 Ιανουαρίου 2008 – 31 Δεκεμβρίου 2008
Σύνολο επιθεωρήσεων (I)	10.337
Σύνολο επιθεωρηθέντων σημείων (II)	358.046
Συνολικά ευρήματα (F)	11.298
Μέσο πλήθος επιθεωρηθέντων σημείων κατά την επιθεώρηση	34,64
Ευρήματα/Επιθεωρήσεις (F/I)	1,093
Ευρήματα/επιθεωρηθέντα σημεία (F/II)	0,0315

4.2. Ευρήματα επιθεωρήσεων και κατηγορίες τους

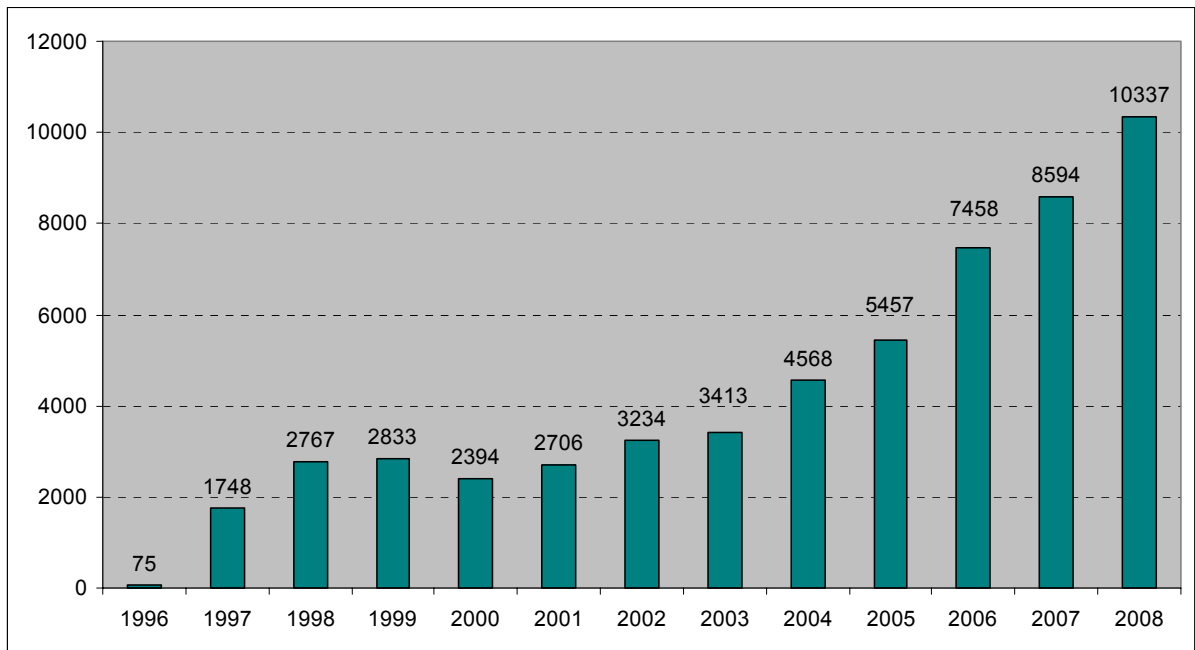
Πρέπει να εξετασθεί όχι μόνον το απόλυτο πλήθος των ευρημάτων των επιθεωρήσεων, αλλά και η «σοβαρότητα» τους. Προς το σκοπό αυτό, έχουν καθορισθεί τρεις κατηγορίες ευρημάτων. Εύρημα της “κατηγορίας 1” καλείται έλασσον· εύρημα της “κατηγορίας 2” είναι σοβαρό και της “κατηγορίας 3” μείζον. Οι όροι «έλασσον», «σοβαρό» και «μείζον» σχετίζονται με το βαθμό απόκλισης από τα πρότυπα της ΔΟΠΑ. Κύριος στόχος της κατηγοριοποίησης των ευρημάτων είναι η κατάταξη της συμμόρφωσης προς ένα πρότυπο και η σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης προς το πρότυπο αυτό.

Οι επιθεωρήσεις και οι κατηγορίες των ευρημάτων καταγράφονται στη βάση δεδομένων και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα:

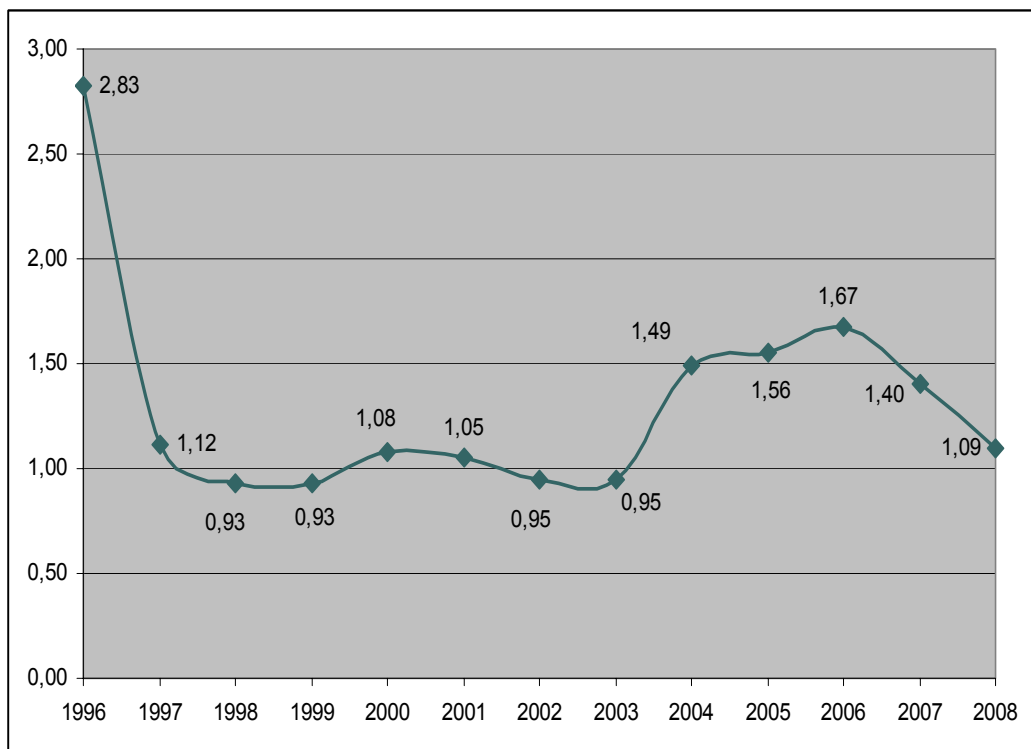
Έτος	Πλήθος επιθεωρήσεων (I)	Πλήθος ευρημάτων (F)				Λόγος ευρημάτων (κατ. F/I)			
		Κατ. 1 (έλασσον)	Κατ. 2 (σοβαρό)	Κατ. 3 (μείζον)	σύνολο	Κατ. F 1/I	Κατ. F 2/I	Κατ. F 3/I	Σύνολο F/I
2008	10.337	4.661	4.551	2.086	11.298	0,451	0,440	0,202	1.093
		41,26%	40,28%	18,46%	100,00%				

4.3. Ιστορική ανασκόπηση

	Έτος													Σύνολο 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Σύνολο επιθεωρήσεων (I)	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
Σύνολο επιθεωρηθέντων σημείων (II)	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
Συνολικά ευρήματα (F)	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
Ευρήματα/Επιθεωρήσεις (F/I)	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	1,264
Ευρήματα/επιθεωρηθέντα σημεία (F/II)	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,039



Πλήθος επιθεωρήσεων SAFA από την έναρξη του προγράμματος το 1996



Μέσο πλήθος ευρημάτων ανά επιθεώρηση (1996-2008)

4.4. Ευρήματα επιθεωρήσεων σε περιφερειακή βάση

Περιφέρεια	Πλήθος επιθεωρηθέντων κρατών	Πλήθος επιθεωρηθ. αερομεταφορέων	Επιθεωρ. (I)	Πλήθος ευρημάτων (F)				Λόγος ευρημάτων (κατ. F/I)			
				Κατ. 1 (έλασσον)	Κατ. 2 (σοβαρό)	Κατ. 3 (μειζον)	Σύνολο	Κατ. F 1/I	Κατ. F 2/I	Κατ. F 3/I	Σύνολο F/I
Ε (27) ¹	27	532	5.879	2.293	2.103	849	5.245	0,390	0,358	0,144	0,892
Ευρώπη (ECAC) ²	43	665	7.330	2.973	2.764	1,140	6.877	0,406	0,377	0,155	0,938
Ρωσική Ομοσπονδία, Λευκορωσία & Κεντρική Ασία ³	7	92	905	410	489	244	1.143	0,453	0,540	0,270	1,263
Βόρειος Αμερική ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Λατινική Αμερική & Καραϊβική ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Μέση Ανατολή & Βόρειος Αφρική ⁶	17	78	998	577	586	300	1.463	0,578	0,587	0,301	1,466
Αφρική ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453

¹ ΕΕ - Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λεττονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο.

² Ευρώπη (ECAC) - Αλβανία, Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Βέλγιο, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Κροατία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γεωργία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λεττονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Μάλτα, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Μονακό, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σερβία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Τουρκία, Ουκρανία, Ηνωμένο Βασίλειο.

³ Ρωσική Ομοσπονδία, Λευκορωσία και Κεντρική Ασία - Λευκορωσία, Καζακστάν, Κιργιζία, Ρωσική Ομοσπονδία, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν.

⁴ Βόρειος Αμερική (NA) - Βερμούδες, Καναδάς, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

⁵ Λατινική Αμερική & Καραϊβική (LAC) – Αγκίλα, Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Αργεντινή, Αρούμπα, Μπαχάμες, Μπαρμπάντος, Μπελίτζε, Βολιβία, Βραζιλία, Νήσοι Καϋμάν, Χιλή, Κολομβία, Κόστα Ρίκα, Κούβα, Δομινικά, Δομινικανή Δημοκρατία, Ισημερινός, Ελ Σαλβαδόρ, Γρενάδα, Γουατεμάλα, Γουιάνα, Αϊτή, Ονδούρα, Ιαμαϊκή, Μεξικό, Ολλανδικές Αντίλλες, Νικαράγουα, Παναμάς, Παραγουάη, Περού, Πουέρτο Ρίκο, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Αγία Λουκία, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Σουρινάμ, Τρινιδάδ και Τομπάγκο, Νήσοι Τέρκ και Κάικος, Ουρουγουάη, Βενεζουέλα (Βολιβιανή Δημοκρατία).

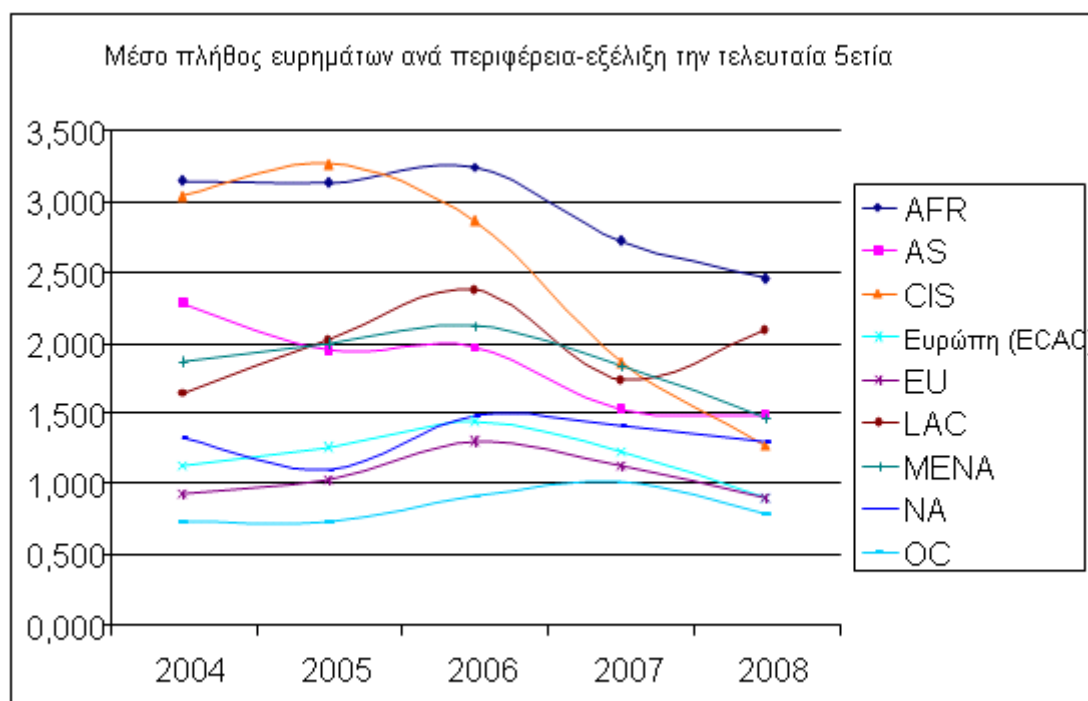
⁶ Μέση Ανατολή και Βόρειος Αφρική (MENA) — Αλγερία, Μπαχρέιν, Αίγυπτος, Ιράν (Ισλαμική Δημοκρατία), Ιράκ, Ισραήλ, Ιορδανία, Κουβέιτ, Λίβανος, Αραβική Λιβυκή Σοσιαλιστική Λαϊκή Δημοκρατία, Μαρόκο, Ομάν, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σουδάν, Αραβική Δημοκρατία της Συρίας, Τυνησία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Υεμένη.

⁷ Αφρική (AFR) - Αγκόλα, Μπενίν, Μποτσουάνα, Μπουρκίνα Φάσο, Μπουρούντι, Καμερούν, Πράσινο Ακρωτήριο, Κεντροαφρικανική Δημοκρατία, Τσαντ, Κομόρες, Κονγκό, Ακτή του Ελεφαντοστού, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Ντζιμπουτί, Ισημερινή Γουινέα, Ερυθραία, Αιθιοπία, Γκαμπόν, Γκάμبيا, Γκάνα, Γουινέα, Γουινέα-Μπισάο, Κένυα, Λεσότο, Λιβερία, Μαδαγασκάρη, Μαλάουι, Μαλί, Μαυριτανία, Μαυρίκιος, Μοζαμβίκη, Ναμίμπια, Νίγηρας, Νιγηρία, Ρουάντα, Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, Σενεγάλη, Σεϋχέλλες, Σιέρα Λεόνε, Σομαλία, Νότιος Αφρική, Σουαζιλάνδη, Τόγκο, Ουγκάντα, Ηνωμένη Δημοκρατία της Τανζανίας, Ζάμπια, Ζιμπάμπουε.

σία ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
κεανία ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Μέσος όρος/σύνολο κρατών								0,451	0,440	0,202	1,093

Από τον πίνακα αυτόν σημειώνεται ότι:

- Στους αερομεταφορείς κρατών της ΕΕ, της ECAC και της Ωκεανίας διαπιστώνονται λιγότερα ευρήματα ανά επιθεώρηση ως προς τον μέσο όρο.
- Στους αερομεταφορείς κρατών της Αφρικής, της Ρωσικής Ομοσπονδίας/της Λευκορωσίας/της ομάδας της Κεντρικής Ασίας, της Ασίας, της Μέσης Ανατολής, της Βορείου Αμερικής και της Βορείου Αφρικής διαπιστώνονται περισσότερα ευρήματα ανά επιθεώρηση ως προς τον μέσο όρο.



Η πενταετής εξέλιξη δείχνει ότι το μέσο πλήθος ευρημάτων (ανά επιθεώρηση) μειώθηκε σε όλες σχεδόν τις γεωγραφικές περιφέρειες, και κυρίως σε αερομεταφορείς αδειοδοτημένους στη Ρωσική Ομοσπονδία, τη Λευκορωσία και την Κεντρική Ασία (CIS). Η μόνη εξαίρεση είναι η Λατινική Αμερική και η Καραϊβική (LAC).

⁸ Ασία (AS) - Αφγανιστάν, Μπανγκλαντές, Μπουτάν, Μπρουνέι Νταρουσαλάμ, Καμπότζη, Κίνα, Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας, Χονγκ Κονγκ (Ειδική Διοικητική Περιοχή της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας), Ινδία, Ινδονησία, Ιαπωνία, Λαϊκή Δημοκρατία του Λάος, Μαλαισία, Μαλδίβες, Μογγολία, Μιανμάρ, Νεπάλ, Πακιστάν, Φιλιππίνες, Δημοκρατία της Κορέας, Σιγκαπούρη, Σρι Λάνκα, Ταϊβάν, Σρι Λάνκα, Ταϊβάν, Ταϊλάνδη, Ανατολικό Τιμόρ, Βιετνάμ.

⁹ Ωκεανία (OC) - Αυστραλία, Φίτζι, Κιριμπάτι, Νήσοι Μάρσαλ, (Ηνωμένες Πολιτείες) Μικρονησίας, Ναουρού, Νέα Ζηλανδία, Παλάου, Παπούα-Νέα Γουινέα, Σαμόα, Νήσοι Σολομώντος, Τόνγκα, Τουβαλού, Βανουάτου.

Κατανομή ανά περιφέρεια ΔΟΠΑ

Περιφέρεια	Πλήθος επιθεωρηθέντων κρατών	Πλήθος επιθεωρηθ. αερομεταφορέων	Επιθεωρ. (I)	Πλήθος ευρημάτων (F)				Λόγος ευρημάτων (κατ. F/I)			
				Κατ. 1 (έλασσον)	Κατ. 2 (σοβαρό)	Κατ. 3 (μείζον)	Σύνολο	Κατ. F 1/I	Κατ. F 2/I	Κατ. F 3/I	Σύν. F
AC ¹⁰	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,44
AF ¹¹	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,26
EUR/NAT ¹²	56	773	8580	3607	3477	1483	8567	0,420	0,405	0,173	0,99
AS ¹³	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,34
ACC ¹⁴	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,43
SAM ¹⁵	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,39

¹⁰ APAC-Περιφέρεια Ασίας και Ειρηνικού της ΔΟΠΑ: Αυστραλία, Μπανγκλαντές, Μπουτάν, Μπρουνέι Νταρουσαλάμ, Καμπότζη, Κίνα (συμπερ. του Χονγκ Κονγκ και του Μακάο), Νήσοι Κουκ, Λαϊκή Δημοκρατία της Κορέας, Φίτζι, Ινδία, Ινδονησία, Ιαπωνία, Κιριμπάτι, Λαϊκή Δημοκρατία του Λάος, Μαλαισία, Μαλβίδες, Νήσοι Μάρσαλ, Μικρονησία, Μογγολία, Μυανμάρ, Ναούρου, Νεπάλ, Νέα Ζηλανδία, Παλάου, Παπούαση-Νέα Γουινέα, Φιλιππίνες, Δημοκρατία της Κορέας, Σαμόα, Σιγκαπούρη, Νήσοι Σολομώντος, Σρι Λάνκα, Ταϊλάνδη, Τόγκα, Βανουάτου, Βιετνάμ.

¹¹ ESAF-Περιφέρεια Ανατολικής και Νοτίου Αφρικής της ΔΟΠΑ: Αγκόλα, Μποτσουάνα, Μπουρούντι, Κομόρες, Τζιμπουτί, Ερυθραία, Αιθιοπία, Κένυα, Λεσότο, Μαδαγασκάρη, Μαλάουι, Μαυρίκιος, Μοζαμβίκη, Ναμίμπια, Ρουάντα, Σεϋχέλλες, Σομαλία, Νότιος Αφρική, Σουαζιλάνδη, Ουγκάντα, Ηνωμένη Δημοκρατία της Τανζανίας, Ζάμπια, Ζιμπάμπουε.

¹² EUR/NAT-Περιφέρεια Ευρώπης και Βορείου Ατλαντικού της ΔΟΠΑ: Αλβανία, Αλγερία, Ανδόρα, Αρμενία, Αυστρία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βέλγιο, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Κροατία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γεωργία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Καζακστάν, Κιργιζία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Μονακό, Μαυροβούνιο, Μαρόκο, Κάτω Χώρες (συμπερ. των Ολλανδικών Αντιλλών), Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Δημοκρατία της Μολδαβίας, Ρουμανία, Ρωσική Ομοσπονδία, Άγιος Μαρίνος, Σερβία και Σλοβακία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Τατζικιστάν, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Τυνησία, Τουρκία, Τουρκμενιστάν, Ουκρανία, Ηνωμένο Βασίλειο (συμπερ. των Νήσων Καϋμάν, Βερμούδων), Ουζμπεκιστάν.

¹³ MID—Περιφέρεια Μέσης Ανατολής της ΔΟΠΑ: Αφγανιστάν, Μπαχρέιν, Κύπρος, Αίγυπτος, Ιράν, Ιράκ, Ισραήλ, Ιορδανία, Κουβέιτ, Λίβανος, Αραβική Λιβική Σοσιαλιστική Λαϊκή Δημοκρατία, Ομάν, Πακιστάν, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Σουδάν, Αραβική Δημοκρατία της Συρίας, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Υεμένη.

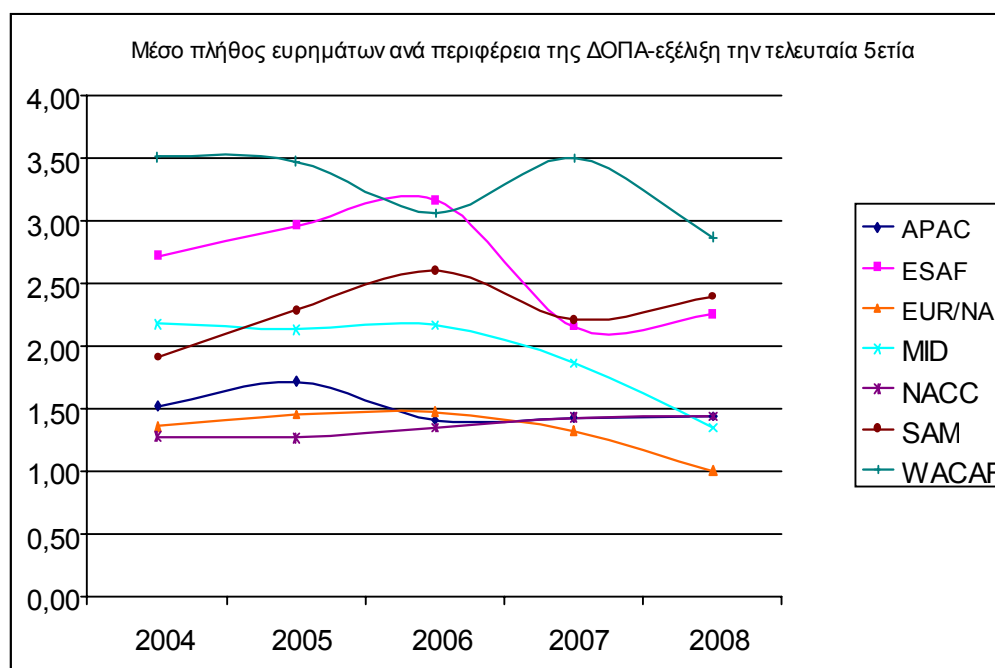
¹⁴ NACC—Περιφέρεια Βορείου Αμερικής, Κεντρικής Αμερικής και Καραϊβικής της ΔΟΠΑ: Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Μπαχάμες, Μπαρμπάντος, Μπελίτζε, Καναδάς, Κόστα Ρίκα, Κούβα, Δομινικανή Δημοκρατία, Ελ Σαλβαδόρ, Γρενάδα, Γουατεμάλα, Αϊτή, Ονδούρα, Ιαμαϊκή, Μεξικό, Νικαράγουα, Άγιος Χριστόφορος και Νέβις, Αγία Λουκία, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Τρινιδάδ και Τομπάγκο, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

¹⁵ SAM-Περιφέρεια Νοτίου Αμερικής της ΔΟΠΑ: Αργεντινή, Βολιβία, Βραζιλία, Χιλή, Κολομβία, Ισημερινός, Γουιάνα, Παναμάς, Παραγουάη, Περού, Σουρινάμ, Ουρουγουάη, Βενεζουέλα.

CAF ¹⁶	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,86
ολο κρατών	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,09

Από τον πίνακα αυτόν σημειώνεται ότι:

- στους αερομεταφορείς κρατών των περιφερειών EUR/NAT διαπιστώνονται λιγότερα ευρήματα ανά επιθεώρηση ως προς τον μέσο όρο,
- στους αερομεταφορείς κρατών των περιφερειών MID, SAM, WACAF, NACC, APAC και ESAF διαπιστώνονται περισσότερα ευρήματα ανά επιθεώρηση ως προς τον μέσο όρο.



Από το γράφημα διαπιστώνεται ότι στις περιφέρειες NACC και APAC το μέσο πλήθος ευρημάτων (συνολικό πλήθος ευρημάτων/συνολικό πλήθος επιθεωρήσεων) διατηρείται σε σχετικά σταθερά επίπεδα. Στις περιφέρειες EUR/NAT, MID και WACAF τα στοιχεία έχουν βελτιωθεί, ενώ στις περιφέρειες ESAF και SAM παρατηρείται αύξηση του μέσου πλήθους με αποτέλεσμα αναστροφή της τάσης βελτίωσης του παρελθόντος έτους.

Σύγκριση μεταξύ της ΕΕ, της ECAC και του υπολοίπου κόσμου

Πλήθος ευρημάτων (F)	Λόγος ευρημάτων (κατ. F/I)
----------------------	----------------------------

¹⁶ WACAF—Περιφέρεια Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής της ΔΟΠΑ: Μπενίν, Μπουρκίνα Φάσο, Καμερούν, Πράσινο Ακρωτήριο, Κεντροαφρικανική Δημοκρατία, Τσαντ, Κονγκό, Ακτή του Ελεφαντοστού, Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, Ισημερινή Γουινέα, Γκαμπόν, Γάμβια, Γκάνα, Γουινέα, Γουινέα-Μπισάο, Λιβερία, Μαλί, Μαυριτανία, Νίγηρας, Νιγηρία, Σάο Τομέ και Πρίνσιπε, Σενεγάλη, Σιέρα Λεόνε, Τόγκο.

Κατηγορία	Πλήθος επιθεωρηθέντων κρατών	Πλήθος επιθεωρηθ. αερομεταφορέων	Επιθεωρ. (I)	Κατ. 1 (έλασσον)	Κατ. 2 (σοβαρό)	Κατ. 3 (μείζον)	Σύνολο	Κατ. F 1/I	Κατ. F 2/I	Κατ. F 3/I	Στ. F/I
	27	532	5879	2293	2103	849	5245	0,390	0,358	0,144	
Χώρα μη μελή της ECAC (κράτη της ECAC μη της ΕΕ)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	
Χώρα μελή της ECAC	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	
Χώρα μη μελή της ECAC	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	
Χώρα μελή της ECAC	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	

4.5. Ευρήματα επιθεωρήσεων σε σχέση με τον κατάλογο ελεγχόμενων σημείων

Στο προσάρτημα ΣΤ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για κάθε μεμονωμένο σημείο (III) που επιθεωρήθηκε. Παρουσιάζεται ο αριθμός ελέγχων ενός συγκεκριμένου σημείου επιθεώρησης, ο αριθμός ευρημάτων και ο λόγος F/III. Στο προσάρτημα Ζ αναλύονται λεπτομερώς τα ευρήματα του 2008 ανά κατηγορία.

4.6. Τα 3 κύρια σοβαρά και μείζονα ευρήματα επιθεωρήσεων σε σχέση με τον κατάλογο ελεγχόμενων σημείων

Ο κατάλογος ελεγχόμενων σημείων συνίσταται σε τέσσερα κύρια μέρη. Το μέρος Α αφορά τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται στον θάλαμο διακυβέρνησης των αεροσκαφών. Το μέρος Β του καταλόγου αφορά τα σημεία που πρέπει να ελέγχονται στον θάλαμο επιβατών και συνίσταται κυρίως στον εξοπλισμό ασφάλειας πτήσεων. Το μέρος Γ σχετίζεται με τη γενική τεχνική κατάσταση του αεροσκάφους, η οποία εξετάζεται με εξ όψεως έλεγχο του αεροσκάφους. Το μέρος Δ του καταλόγου αφορά το διαμέρισμα φορτίου του αεροσκάφους και το μεταφερόμενο φορτίο.

Για τα υπόλοιπα ευρήματα που δεν καλύπτονται από τα μέρη Α, Β, Γ ή Δ επιτρέπεται να χρησιμοποιείται το μέρος Ε (γενικά) του καταλόγου.

Κατά την εξέταση των ευρημάτων που διαπιστώνονται στο πλαίσιο επιθεώρησης SAFA, τη μεγαλύτερη προσοχή απαιτούν τα ευρήματα της κατηγορίας 2 (σοβαρό) και της κατηγορίας 3 (μείζον), όταν χρειάζεται διόρθωση. Για κάθε μέρος του καταλόγου, τα 3 κύρια ευρήματα των κατηγοριών 2 και 3 που αφορούν τον αριθμό των επιθεωρήσεων δίδονται στους πίνακες μετά τα προσαρτήματα Δ και Ε.

5. ΜΕΤΡΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

Ανάλογα με την κατηγορία, το πλήθος και τη φύση των ευρημάτων, είναι δυνατόν να ληφθούν διάφορα μέτρα.

Εάν, με βάση τα ευρήματα, διακυβεύεται η ασφάλεια πτήσης του αεροσκάφους και των επιβαινόντων του, απαιτούνται διορθωτικά μέτρα. Συνήθως, ζητείται από τον κυβερνήτη του αεροσκάφους να αντιμετωπίσει τις σοβαρές ελλείψεις που του επισημαίνονται. Σε σπάνιες

περιπτώσεις, όταν οι επιθεωρητές έχουν λόγο να πιστεύουν ότι ο κυβερνήτης του αεροσκάφους δεν πρόκειται να λάβει τα αναγκαία μέτρα για τις ελλείψεις που του επισημάνθηκαν, απαγορεύεται ρητά η απογείωση του αεροσκάφους. Ρητή απαγόρευση απογείωσης από το κράτος επιθεώρησης σημαίνει ότι απαγορεύεται η επανάλληψη των πτήσεων με το συγκεκριμένο αεροσκάφος μέχρι να ληφθούν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα.

Άλλος τύπος μέτρου είναι τα αποκαλούμενα «διορθωτικά μέτρα πριν επιτραπεί η εκτέλεση της πτήσης». Πριν επιτραπεί η εκτέλεση της πτήσης με το συγκεκριμένο αεροσκάφος, απαιτείται διορθωτικό μέτρο για την αποκατάσταση κάθε έλλειψης που διαπιστώθηκε.

Σε άλλες περιπτώσεις, το αεροσκάφος επιτρέπεται να αναχωρήσει με επιχειρησιακούς περιορισμούς. Τέτοιο παράδειγμα περιορισμού είναι η περίπτωση ελαττωματικών καθισμάτων επιβατών. Η λειτουργία του αεροσκάφους επιτρέπεται υπό τον όρο ότι τα ελαττωματικά καθίσματα δεν είναι κατειλημμένα από επιβάτες.

Συνήθης πρακτική είναι να ενημερώνεται για τα ευρήματα ο κυβερνήτης του αεροσκάφους που μόλις επιθεωρήθηκε. Επιπλέον, τα ευρήματα των κατηγοριών 2 και 3 κοινοποιούνται στην αρμόδια υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας και στην έδρα του αερομεταφορέα, με το αίτημα να ληφθούν κατάλληλα μέτρα ώστε να μην επαναληφθούν τα ευρήματα.

Για να αποβούν όσον το δυνατόν πιο επιτυχείς οι στόχοι του κοινοτικού προγράμματος SAFA, είναι επιτακτική η στενή συνεργασία με τις υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας όλων των κρατών, των οποίων οι αερομεταφορείς και τα αεροσκάφη υποβλήθηκαν σε επιθεωρήσεις SAFA. Στο πλαίσιο της αρμοδιότητας εποπτείας της ασφάλειας πτήσεων των εθνικών τους αερομεταφορέων σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, καλούνται οι εν λόγω υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας να εξασφαλίζουν ορθή εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση των διαπιστωθέντων ευρημάτων SAFA.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, όταν τα ευρήματα σε αεροσκάφος κρίνονται σοβαρά, μεμονωμένα κράτη που συμμετέχουν στο SAFA μπορούν να αποφασίσουν να ανακαλέσουν την άδεια εισόδου του συγκεκριμένου αεροσκάφους. Αυτό σημαίνει ότι δεν επιτρέπεται στο συγκεκριμένο αεροσκάφος να προσγειωθεί σε αερολιμένες ή να εκτελέσει πτήση μέσα στον εναέριο χώρο του κράτους αυτού. Η εν λόγω απαγόρευση είναι δυνατόν να αρθεί εάν ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροσκάφους αποδείξει ότι αντιμετωπίστηκαν ορθά τα προβλήματα. Οι επιπτώσεις επί της αδειας πτήσης μπορούν να είναι, και συνήθως είναι, προσωρινού χαρακτήρα.

Όσον αφορά αυτές τις απαγορεύσεις και τη μεταγενέστερη άρση τους, τα συμμετέχοντα στο SAFA κράτη που είναι και μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005 για τη σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα.

	Πλήθος επιθεωρήσεων	10.337
	Πλήθος ευρημάτων	11.298
ΛΗΦΘΕΝΤΑ ΜΕΤΡΑ	Ενημέρωση της αρμόδιας αρχής και του αερομεταφορέα	3.566
	Περιορισμός λειτουργίας του αεροσκάφους	109

	Διορθωτικά μέτρα πριν επιτραπεί η εκτέλεση πτήσης	1.407
	Απαγόρευση απογείωσης αεροσκάφους	14
	Άμεση απαγόρευση λειτουργίας	10*

*Δεν περιλαμβάνονται οι απαγορεύσεις/επιχειρησιακοί περιορισμοί που επιβάλλονται από την ΕΚ βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2111/2005/ΕΚ.