

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.11.2009
COM(2009)627 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

HET SAFA-PROGRAMMA VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

[SEC(2009) 1576 definitief]

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

HET SAFA-PROGRAMMA VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

(Voor de EER relevante tekst)

Waarom dit verslag?

In artikel 6, lid 2, van Richtlijn 2004/36/EG is als volgt bepaald:

“De Commissie publiceert jaarlijks een voor het publiek en de belanghebbenden in de bedrijfstak toegankelijk verslag met geaggregeerde gegevens, dat een analyse van alle overeenkomstig artikel 5 ontvangen informatie bevat. Die analyse is eenvoudig en begrijpelijk en geeft aan of er sprake is van een verhoogd veiligheidsrisico voor passagiers. In die analyse wordt de informatiebron geanonimiseerd.”

Dit is het derde jaarverslag, dat betrekking heeft op de periode 1 januari tot en met 31 december 2008.

1. HET SAFA-PROGRAMMA VAN DE EG

1.1. Oorsprong van het SAFA-programma van de EG

Het SAFA-programma werd in 1996 opgezet door de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC). Het was niet gebaseerd op een bindende Europese rechtsgrondslag, maar op een verbintenis van de directeurs-generaal van de deelnemende ECAC-lidstaten. De inspecties van ‘buitenlandse’ luchtvaartuigen hadden betrekking op die luchtvaartuigen waarvan het gebruik of de exploitatie niet onder de controle valt van de bevoegde autoriteit van het land waar de inspectie plaatsvindt.

Op 30 april 2004 werd Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruikmaken van luchthavens in de Gemeenschap (de zogenaamde ‘SAFA-richtlijn’) gepubliceerd. Deze richtlijn verplicht de EU-lidstaten er wettelijk toe om platforminspecties uit te voeren van luchtvaartuigen uit derde landen die op hun luchthavens landen. ‘Luchtvaartuigen uit derde landen’ zijn luchtvaartuigen waarvan het gebruik of de exploitatie niet onder de controle van een bevoegde autoriteit in een EU-lidstaat valt; de richtlijn belet de EU-lidstaten echter geenszins om ook luchtvaartuigen uit andere EU-lidstaten te inspecteren. De EU-lidstaten kregen twee jaar de tijd om deze richtlijn om te zetten in nationale wetgeving.

Krachtens een besluit van de directeurs-generaal van de ECAC-lidstaten is het SAFA-programma onder de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap gebracht; sinds 1 januari 2007 is de Europese Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), bevoegd voor het beheer en de verdere ontwikkeling van het **SAFA-programma van de EG**. Het in Keulen gevestigde EASA is een agentschap van de Europese Commissie dat bevoegd is om namens de Commissie het operationeel beheer van het SAFA-programma van de EG te verzorgen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie.

Tot 2006 werden de operationele aspecten van het SAFA-programma ten uitvoer gelegd door de centrale gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Central Joint Aviation Authorities, CJAA). Eind 2006 zijn de SAFA-coördinatieactiviteiten, inclusief de gecentraliseerde gegevensbank, overgedragen van de CJAA naar het EASA.

De verdere deelname van de vijftien niet-EU ECAC-lidstaten, en dus de pan-Europese dimensie van het programma, werd gewaarborgd door een werkovereenkomst die elk van deze staten afzonderlijk heeft gesloten met het EASA. De EU-27 meegerekend **nemen** dus in totaal **42 staten deel** aan het SAFA-programma van de EG (*zie aanhangsel A*).

1.2. Werking van het SAFA-programma van de EG

In elk land dat deelneemt aan het SAFA-programma kan een platforminspectie worden uitgevoerd van luchtvaartuigen (uit derde landen voor EU-lidstaten, of uit het buitenland voor niet-EU ECAC-landen). Deze inspectie heeft hoofdzakelijk betrekking op de documenten en handleidingen van het luchtvaartuig, de licenties van de bemanning, de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de aanwezigheid en staat van de verplichte veiligheidsapparatuur in de cabine. De referenties voor die inspecties zijn opgenomen in bijlagen 1 (personeelslicenties), 6 (exploitatie van luchtvaartuigen) en 8 (luchtwaardigheid van luchtvaartuigen) van de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Alle deelnemende landen volgen dezelfde procedure voor het uitvoeren van deze controles. Ook voor het opstellen van de verslagen van de controles moet een gemeenschappelijk formaat worden gebruikt. Wanneer belangrijke onregelmatigheden worden vastgesteld, wordt contact opgenomen met de exploitant van het luchtvaartuig en met de passende luchtvaartautoriteit (van het land van de exploitant of het land waarin het luchtvaartuig is geregistreerd) teneinde corrigerende maatregelen vast te stellen. Indien het om een algemene onregelmatigheid gaat, is het mogelijk dat dergelijke maatregelen niet alleen voor het geïnspecteerde luchtvaartuig gelden, maar ook voor andere luchtvaartuigen. Alle in de verslagen vastgelegde gegevens en alle aanvullende informatie worden gedeeld en centraal opgeslagen in een computergegevensbank die door het EASA wordt opgezet en beheerd.

De belangrijkste kenmerken van het SAFA-programma van de EG kunnen als volgt worden samengevat:

- het wordt toegepast door alle landen die deelnemen aan het SAFA-programma, in principe alle 42 ECAC-landen (EU-lidstaten en niet-EU ECAC-landen die de EASA-werkovereenkomst hebben ondertekend);
- de resultaten van de SAFA-platforminspecties worden op grote schaal verspreid via een gecentraliseerde gegevensbank;
- een ‘bottom-up’-benadering: het programma is opgebouwd rond platforminspecties van luchtvaartuigen;
- de centrale focus op luchtvaartuigen uit derde landen die vliegen naar de EU en de andere landen die aan het SAFA-programma deelnemen (hoewel ook SAFA-inspecties mogen worden uitgevoerd op luchtvaartuigen van EU-lidstaten);

- de inherente doelstelling van het programma is te controleren of de ICAO-normen die internationaal van toepassing zijn op alle geïnspecteerde luchtvaartuigen, worden nageleefd.

1.3. Integratie van het SAFA-programma van de EG in de totale luchtvaartveiligheidsketen

Uit de ervaring die de voorbije jaren met SAFA-inspecties is opgedaan, blijkt dat ze een algemene indicatie geven van de veiligheid van buitenlandse exploitanten. Het is echter slechts een beperkte indicatie, geen volledig beeld van de veiligheid van een bepaald luchtvaartuig of een bepaalde exploitant. Dit is met name te wijten aan het feit dat bepaalde aspecten tijdens een inspectie moeilijk te beoordelen zijn (bv. boordpersoneelsbeheer, volledige luchtwaardigheidsstatus enz.) omdat de beschikbare tijd voor de inspecties en dus ook het niveau van gedetailleerdheid van de inspecties beperkt is. De waarde van die indicatoren zal verder toenemen door te zorgen voor meer harmonisatie tussen de deelnemende staten bij het uitvoeren van SAFA-inspecties.

Een volledige beoordeling van bepaalde luchtvaartuigen of exploitanten kan alleen worden verkregen wanneer de verantwoordelijke nationale burgerluchtvaartautoriteit (het land van de exploitant of het land waar het luchtvaartuig is geregistreerd) continu toezicht uitoefent. De informatie die wordt verkregen via het SAFA-programma van de EG kan met name als volgt nuttig worden gebruikt:

- het is een preventief instrument dat mogelijke negatieve veiligheidstendensen helpt identificeren. Wanneer voor een bepaalde exploitant veel en/of herhaaldelijk terugkerende tekortkomingen worden vastgesteld, is dit een zeer goede indicator van mogelijke structurele problemen met het beheer van de kwaliteitscontrole van die exploitant en met het niveau van het veiligheidstoezicht dat wordt uitgeoefend door de verantwoordelijke nationale burgerluchtvaartautoriteiten van het land waar die exploitant is gecertificeerd; soortgelijke negatieve tendensen kunnen ook worden geïdentificeerd met betrekking tot bepaalde types luchtvaartuigen;
- een meer direct nut van de SAFA-inspecties is dat ze in realtime kunnen bijdragen tot de veilige exploitatie van het geïnspecteerde luchtvaartuig; ze sporen de inspectieautoriteiten immers aan ervoor te zorgen dat onmiddellijk corrigerende maatregelen worden genomen alvorens verdere vluchten met dat luchtvaartuig worden uitgevoerd.

Sinds de inwerkingtreding van Verordening (EG) nr. 2111/2005, waarbij een lijst van luchtvaartmaatschappijen wordt opgesteld die niet meer naar de EU mogen vliegen, is het belang van de SAFA-inspecties, als een van de criteria waarop de Commissie zich baseert om een luchtvaartmaatschappij al dan niet op de communautaire lijst te zetten, nog toegenomen. Dit is reeds het geval sinds de opstelling van de eerste communautaire lijst in maart 2006 en geldt ook voor de daaropvolgende regelmatige bijwerkingen van die lijst.

1.4. Ontwikkeling van het programma in 2008

Op 16 april 2008 heeft de Commissie twee belangrijke wetgevende maatregelen aangenomen die het SAFA-programma van de EG verder moeten versterken:

- Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie, die de kernelementen van de SAFA-procedurehandleiding bevat en voorziet in geharmoniseerde regels voor de uitvoering van de SAFA-inspecties waaronder: follow-upmaatregelen, een verplichte verslaggevingstermijn (15 werkdagen) en de verplichte mededeling van de inspectieresultaten aan de geïnspecteerde exploitanten door aflevering van een bewijs van inspectie overeenkomstig een gemeenschappelijk model. Daarenboven voorziet de bovenvermelde richtlijn in een gemeenschappelijke reeks criteria voor de kwalificatie van SAFA-inspecteurs. Het EASA kreeg de opdracht de deelnemende landen bij te staan door het opstellen van gedetailleerd begeleidend materiaal dat overeenstemt met de in de richtlijn vervatte kernelementen;
- Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie tot uitvoering van een gestructureerde, pan-Europese benadering van de prioriteitstoekenning aan SAFA-platforminspecties van mogelijk onveilige subjecten, teneinde een beter gebruik van de beschikbare inspectiemiddelen te bevorderen.

Zoals haar is opgedragen in Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie, heeft het EASA gedetailleerd begeleidend materiaal voor de kwalificatie van SAFA-platforminspecteurs opgesteld en gepubliceerd. In dit materiaal zijn gemeenschappelijke normen vastgelegd voor alle deelnemende landen. De kwalificatiecriteria richten zich vooral op geschiktheid, opleiding (ook periodieke opleidingen) en de ervaring van de inspecteurs. De opleiding van de inspecteurs moet worden verstrekt overeenkomstig de door het EASA opgestelde syllabi, de onafhankelijke lesgevers moeten worden gekwalificeerd overeenkomstig een specifieke reeks gemeenschappelijke criteria.

Een aantal in 2007 opgestarte initiatieven werden voortgezet in 2008, waardoor het regelmatige standaardactiviteiten geworden zijn binnen het SAFA-programma van de EG. Zoals de kwaliteitsbeoordeling van de verslagen die door de deelnemende landen in de SAFA-gegevensbank worden ingevoerd en de analyse van de gegevensbank. Via deze viermaandelijks uitgevoerde analyse tracht men zo vroeg mogelijk potentieel negatieve veiligheidsproblemen en -tendensen te identificeren, zodat ze tijdig kunnen worden aangepakt vooraleer ze ook effectief een bedreiging gaan vormen voor de veiligheid van de internationale luchtvaart. De methodologie voor het realiseren van deze analyse werd verder verfijnd en verbeterd om de beschikbare SAFA-gegevens maximaal te kunnen gebruiken.

In oktober 2008 werd een belangrijke upgrade van de SAFA-gegevensbank doorgevoerd. Dit leverde een verbeterde verslaggeving op, ondersteuning voor het toezicht op het proces van prioriteitstoekenning (vastgelegd in Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie) en verbeterde werkstromen. Verder werden ook de bij Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie ingevoerde wijzigingen ten uitvoer gelegd: de verplichte verslaglegging van maatregelen van klasse 3. En de upgrade voerde ook een belangrijke nieuwe functie in die consistentere gegevens moet opleveren door gebruik te maken van een reeks vooraf beschreven, door het EASA uitgewerkte en geactualiseerde bevindingen.

De SAFA-gegevensbank werd ook gekopieerd naar een volledig operationele opleidingsomgeving om de gebruikers ervan een praktische opleiding te kunnen geven.

1.5. Invoering van een op risico gebaseerde benadering

De nieuwe Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie (die van kracht geworden is in april 2008) introduceert het concept van de prioriteitstoekenning aan SAFA-inspecties vanuit

een pan-Europees standpunt dat inhoudt dat deelnemende landen bij een gedeelte van hun platforminspecties prioriteit moeten geven aan bepaalde subjecten (hetzij individuele exploitanten, hetzij alle gecertificeerde exploitanten in een bepaald land). De prioriteitenlijst is samengesteld door de Europese Commissie en wordt geactualiseerd telkens dit noodzakelijk wordt overeenkomstig de criteria die in de vermelde Verordening werden vastgelegd, namelijk:

- informatie overgemaakt door het EASA na de analyse van de SAFA-gegevensbank;
- informatie afkomstig uit de vergaderingen van het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart (ASC);
- informatie die de lidstaten aan de Commissie hebben overgemaakt.

Voorts zijn exploitanten die vermeld worden in aanhangsel B van de communautaire lijst van verboden luchtvaartmaatschappijen (vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2111/2005) alsook andere exploitanten die gecertificeerd zijn in hetzelfde land als enige exploitant die op datzelfde ogenblik voorkomt op de communautaire lijst, ook onderworpen aan prioritaire inspecties.

De eerste prioriteitenlijst werd gepubliceerd op 20 april 2008 en is in datzelfde jaar tweemaal herzien. In 2008 werden in totaal 10 337 SAFA-inspecties uitgevoerd, waarvan 1 481 betrekking hadden op subjecten vermeld in de prioriteitenlijst.

2. DE GECENTRALISEERDE SAFA-GEGEVENS BANK

Sinds december 2006 is het beheer van de gecentraliseerde SAFA-gegevensbank overgedragen van de centrale gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (CJAA) in Nederland naar het EASA in Duitsland (Keulen).

Hoewel deze gegevensbank door het EASA wordt beheerd en onderhouden, blijven de nationale luchtvaartautoriteiten (NAA) van de 42 landen die deelnemen aan het SAFA-programma, verantwoordelijk voor de opname van verslagen in die gegevensbank.

In 2008 hebben de landen die deelnemen aan het SAFA-programma een recordaantal van 10 337 inspecties uitgevoerd, die tot 11 298 bevindingen hebben geleid (*zie aanhangsel A*).

De gegevens in de gegevensbank zijn vertrouwelijk in de zin dat ze alleen worden gedeeld met andere landen die deelnemen aan het SAFA-programma en niet ter beschikking worden gesteld van het grote publiek. Alle nationale luchtvaartautoriteiten van de landen die deelnemen aan het SAFA-programma hebben toegang tot de gegevensbank via een (beveiligde) internetverbinding.

3. INSPECTIEGEBIEDEN

Volgens de ‘SAFA-richtlijn’ moeten luchtvaartuigen die mogelijk niet voldoen aan de internationale veiligheidsnormen (wat bijvoorbeeld kan blijken uit de regelmatige analyse van de gegevensbank door het EASA), prioritair door de lidstaten worden geïnspecteerd. Voorts mogen steekproefsgewijs SAFA-platforminspecties worden uitgevoerd.

De gerichte inspecties kunnen betrekking hebben op de volgende vijf gebieden:

- (1) specifiek land van de exploitant (het controleren van exploitanten van een bepaald land),
- (2) specifiek type luchtvaartuig,
- (3) specifieke aard van de activiteiten (geregeld, niet-geregeld, goederen enz.),
- (4) specifieke exploitant uit een derde land,
- (5) specifieke luchtvaartuigen, zoals geïdentificeerd aan de hand van het individuele registratiemerkteken.

In de aanhangsels B, C en D zijn de landen van exploitanten, de types luchtvaartuigen en de exploitanten die in 2008 werden geïnspecteerd, vermeld. Hieruit blijkt duidelijk het ruime bereik van het SAFA-programma van de EG en de niet-discriminerende wijze waarop het ten uitvoer wordt gelegd.

De goede werking van het programma wordt ook geïllustreerd door onderstaande tabel, waarin de informatie uit de aanhangsels is geaggregeerd en een overzicht wordt gegeven van de activiteiten.

De belangrijkste verplichting die in de ‘SAFA-richtlijn’ aan de EU-lidstaten wordt opgelegd, is de inspectie van luchtvaartuigen uit derde landen die EU-luchthavens aandoen, maar ook luchtvaartuigen van EU-exploitanten kunnen worden geïnspecteerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de resultaten:

Inspecties	10 337 inspecties ...
Exploitant	... van 1 067 verschillende exploitanten ...
Land van de exploitant	... uit 131 landen ...
Type luchtvaartuig	... die 220 verschillende (sub)types luchtvaartuigen exploiteren

Uit onderstaande tabel blijkt dat de overgrote meerderheid van de vluchten binnen EU-lidstaten wordt uitgevoerd door EU-exploitanten en dat de landen die deelnemen aan het SAFA-programma in het algemeen nog steeds de ruimere criteria van het voormalige SAFA-programma van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) hanteren.

	Inspecties bij EU-exploitanten	Inspecties bij niet-EU-exploitanten
2008	5 879	4 458
Percentage	56,87%	43,13%

Van de 10 337 inspecties die in 2008 werden uitgevoerd, werden er 9 040 uitgevoerd door EU-lidstaten: 42,7% (3.857) daarvan waren inspecties van gecertificeerde exploitanten in derde (niet-EU-)landen, de resterende 57,3% (5 183) waren inspecties van EU-exploitanten. In 2008 landden zowat 700.000 exploitanten uit derde landen op luchthavens in de Europese Gemeenschap, wat een inspectieratio (aantal inspecties/aantal landingen) oplevert van

ongeveer 0,5% (m.a.w. 5 inspecties per 1 000 landingen). Meer dan 2 900 000 EU-exploitanten landden op een luchthaven in een ander EU-land (m.a.w. niet in het land dat verantwoordelijk is voor het toezicht op hun veiligheid); dit impliceert een inspectieratio van 0,17% voor EU-exploitanten.

4. BELANGRIJKSTE RESULTATEN VAN DE SAFA-INSPECTIES

4.1. Algemene inspectieresultaten

Een eerste uitgangspunt voor het beoordelen van de bevindingen (afwijkingen van de ICAO-normen) is de kwantitatieve benadering. Hierbij wordt het totale aantal bevindingen (F) vergeleken met het totale aantal inspecties (I) en de geïnspecteerde punten (II).

Tijdens de inspectie wordt gebruikgemaakt van een checklist van in totaal 54 verschillende inspectiepunten. In de meeste gevallen worden niet alle punten gecontroleerd tijdens een inspectie omdat de tijd tussen de aankomst van het luchtvaartuig en het vertrek ervan niet volstaat om een volledige inspectie uit te voeren. De verhouding tussen het totale aantal bevindingen en het totale aantal geïnspecteerde punten kan dus een beter inzicht verschaffen dan een verhouding die alleen gebaseerd is op het aantal inspecties. De resultaten zijn samengevat in onderstaande tabel.

	Periode
	1 januari 2008 – 31 december 2008
Totaal aantal inspecties (I)	10 337
Totaal aantal geïnspecteerde punten (II)	358 046
Totaal aantal bevindingen (F)	11 298
Gemiddeld aantal geïnspecteerde punten bij een inspectie	34,64
Verhouding bevindingen/inspecties (F/I)	1,093
Verhouding bevindingen/geïnspecteerde punten (F/II)	0,0315

4.2. Categorieën inspectiebevindingen

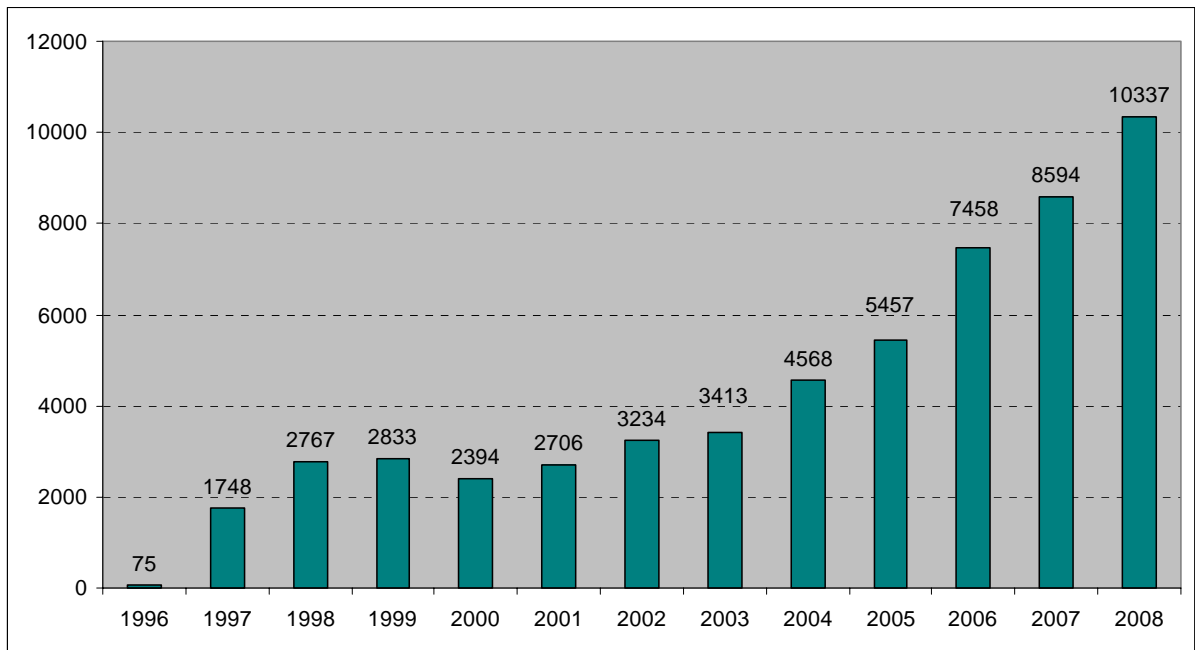
Niet alleen het absolute aantal inspectiebevindingen is van belang, maar ook de ‘ernst’ ervan. Daarom zijn de bevindingen ingedeeld in drie categorieën. ‘Categorie 1’: kleine bevinding, ‘categorie 2’: significante bevinding en ‘categorie 3’: belangrijke bevinding. De termen ‘klein’, ‘significant’ en ‘belangrijk’ hebben betrekking op de mate van afwijking van de ICAO-norm. Het indelen van de bevindingen in categorieën heeft in de eerste plaats tot doel de naleving van een norm en de ernst van niet-naleving van die norm te classificeren.

De inspecties en de categorieën bevindingen worden opgeslagen in de gegevensbank en de resultaten worden gepresenteerd in de onderstaande tabel.

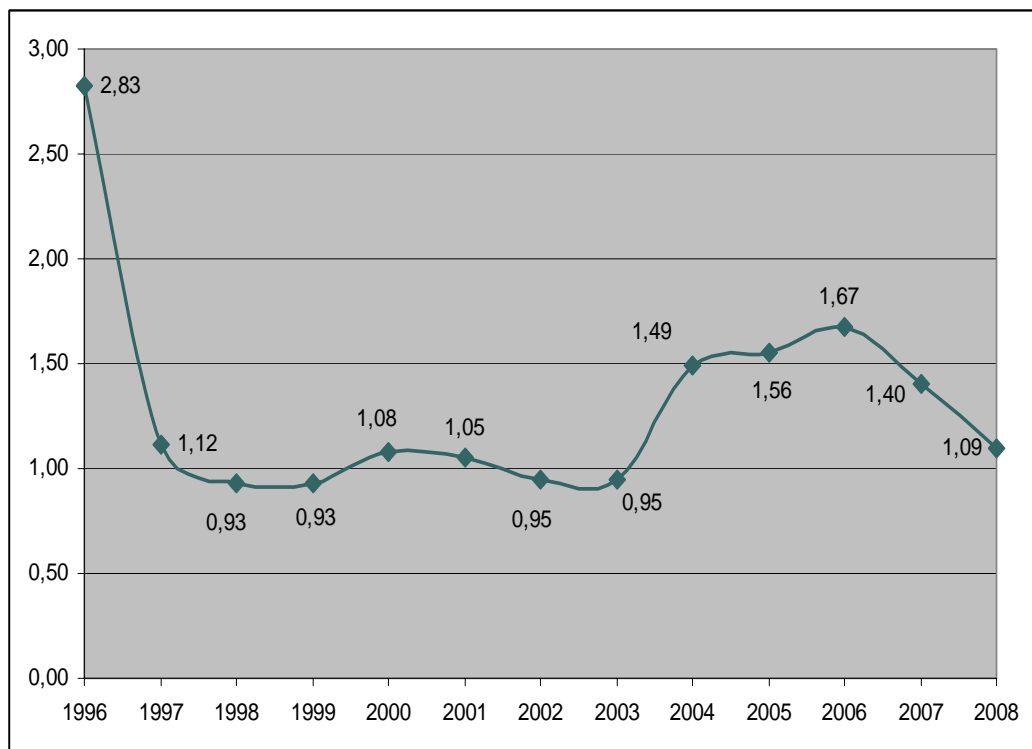
Jaar	Aantal inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
		Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (significant)	Cat. 3 (belangrijk)	totaal	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F totaal / I
2008	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
		41,26%	40,28%	18,46%	100%				

4.3. Historisch overzicht

	Jaar													Totaal 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Totaal aantal inspecties (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
Totaal aantal geïnspecteerde punten (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	1 822 991
Totaal aantal bevindingen (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	70 254
Verhouding bevindingen / inspecties (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
Verhouding bevindingen / geïnspecteerde punten (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



Aantal SAFA-inspecties sinds de start van het programma in 1996



Gemiddeld aantal bevindingen per inspectie (1996-2008)

4.4. Inspectiebevindingen op regionale basis

Regio	Aantal geïnspecteerde staten	Aantal geïnspecteerde exploit.	Inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
				Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (significat)	Cat. 3 (belangrijk)	Totaal	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totaal/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
Russische Federatie, Belarus & Centraal-Azië ³	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Noord-Amerika ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
Latijns-Amerika & het Caribische gebied ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Midden-Oosten & Noord-Afrika ⁶	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466
Afrika ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453

¹ EU - Oostenrijk, België, Bulgarije, Cyprus, Tsjechië, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Verenigd Koninkrijk.

² Europa (ECAC) - Albanië, Armenië, Oostenrijk, Azerbeidzjan, België, Bosnië-Herzegovina, Bulgarije, Kroatië, Cyprus, Tsjechië, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Georgië, Duitsland, Griekenland, Hongarije, IJsland, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Malta, Republiek Moldavië, Monaco, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Servië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Turkije, Oekraïne, Verenigd Koninkrijk.

³ Russische Federatie, Belarus en Centraal-Azië - Belarus, Kazachstan, Kirgizië, Russische Federatie, Tadzjikistan, Turkmenistan, Oezbekistan.

⁴ Noord-Amerika (NA) - Bermuda, Canada, Verenigde Staten van Amerika.

⁵ Latijns-Amerika & de Caraïben (LAC) - Anguilla, Antigua en Barbuda, Argentinië, Aruba, Bahama's, Barbados, Belize, Bolivia, Brazilië, Caymaneilanden, Chili, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Dominicaanse Republiek, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haïti, Honduras, Jamaica, Mexico, Nederlandse Antillen, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, Saint Kitts en Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent en de Grenadines, Suriname, Trinidad en Tobago, Turks- en Caicoseilanden, Uruguay, Bolivariaanse Republiek Venezuela.

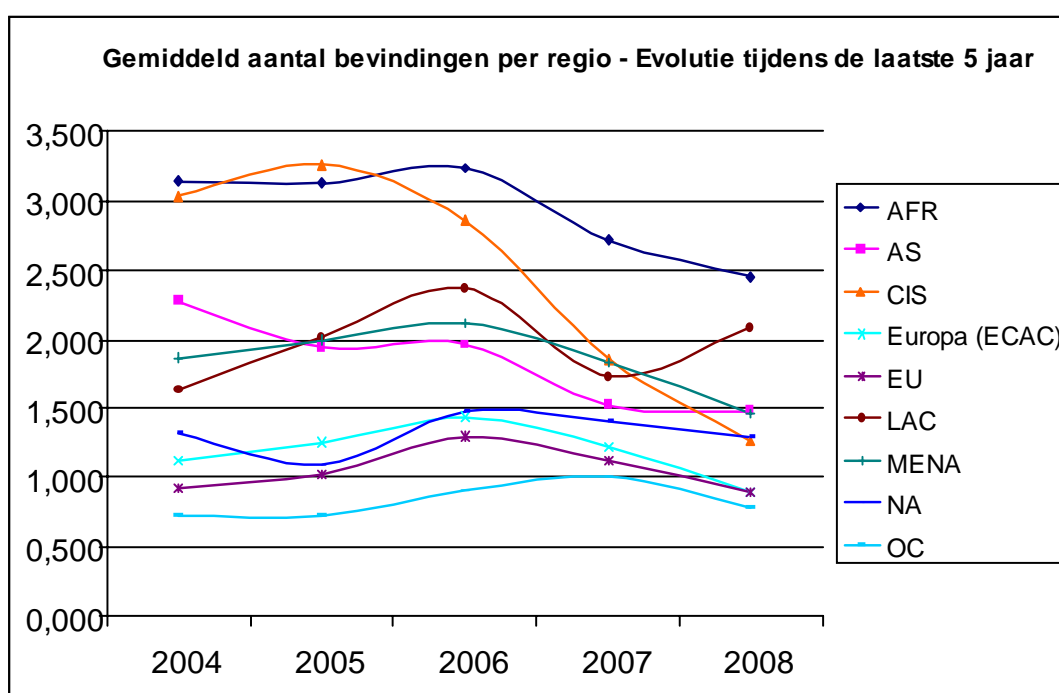
⁶ Midden-Oosten en Noord-Afrika (MENA) - Algerije, Bahrein, Egypte, Islamitische Republiek Iran, Irak, Israël, Jordanië, Koeweit, Libanon, Libisch-Arabisch Socialistische Volks-Jamahiriyyah, Marokko, Oman, Qatar, Saoedi-Arabië, Soedan, Arabische Republiek Syrië, Tunesië, Verenigde Arabische Emiraten, Jemen.

⁷ Afrika (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Kameroen, Kaapverdië, Centraal-Afrikaanse Republiek, Tsjaad, Comoren, Congo, Ivoorkust, Democratische Republiek Congo, Djibouti, Equatoriaal-Guinea, Eritrea, Ethiopië, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Kenia, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanië, Mauritius, Mozambique, Namibië, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé en Principe, Senegal,

Azië ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Oceanië ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
gemiddeld/alle landen								0,451	0,440	0,202	1,093

Uit deze tabel blijkt dat:

- exploitanten uit de EU, de ECAC-landen en Oceanië per inspectie minder bevindingen laten optekenen dan gemiddeld;
- exploitanten uit Afrika, de Russische Federatie, Belarus en de Centraal-Aziatische landen, samen met landen in Azië, het Midden-Oosten, Noord-Amerika en Noord-Afrika per inspectie meer bevindingen laten optekenen dan gemiddeld.



Seychellen, Sierra Leone, Somalië, Zuid-Afrika, Swaziland, Togo, Uganda, Verenigde Republiek Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

⁸ Azië (AS) - Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodja, China, Democratische Volksrepubliek Korea, Hongkong (Speciale Administratieve Regio van China), India, Indonesië, Japan, Democratische Volksrepubliek Laos, Maleisië, Maldiven, Mongolië, Myanmar, Nepal, Pakistan, Filipijnen, Republiek Korea, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, Timor-Leste, Vietnam.

⁹ Oceanië (OC) - Australië, Fiji, Kiribati, Marshalleilanden, Federale Staten van Micronesia, Nauru, Nieuw-Zeeland, Palau, Papoea-Nieuw-Guinea, Samoa, Salomonseilanden, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Uit deze evolutie over vijf jaar blijkt dat het gemiddelde aantal bevindingen (per inspectie) in bijna alle geografische regio's is gedaald, en dan vooral bij de exploitanten met een licentie in de Russische Federatie, in Belarus en in de Centraal-Aziatische landen (CIS). De enige uitzondering hierop wordt gevormd door Latijns-Amerika en het Caribische gebied (LAC).

Verdeling per ICAO-regio

Regio	Aantal geïnspecteerde staten	Aantal geïnspecteerde exploit.	Inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
				Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (significant)	Cat. 3 (belangrijk)	Totaal	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totaal/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

¹⁰ ICAO-regio APAC - Azië en de Stille Oceaan: Australië, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodja, China (incl. Hongkong en Macao), Cookeilanden, Democratische Volksrepubliek Korea, Fiji, India, Indonesië, Japan, Kiribati, Democratische Volksrepubliek Laos, Maleisië, Maldiven, Marshalleilanden, Micronesia, Mongolië, Myanmar, Nauru, Nepal, Nieuw-Zeeland, Palau, Papoea-Nieuw-Guinea, Filipijnen, Republiek Korea, Samoa, Singapore, Salomonseilanden, Sri Lanka, Thailand, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

¹¹ ICAO-regio ESAF - Oost- en Zuid-Afrika: Angola, Botswana, Burundi, Comoren, Djibouti, Eritrea, Ethiopië, Kenia, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauritius, Mozambique, Namibië, Rwanda, Seychellen, Somalië, Zuid-Afrika, Swaziland, Uganda, Verenigde Republiek Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

¹² ICAO-regio EUR/NAT - Europa en Noord-Atlantisch gebied: Albanië, Algerije, Andorra, Armenië, Oostenrijk, Azerbeidzjan, Belarus, België, Bosnië en Herzegovina, Bulgarije, Kroatië, Tsjechië, Denemarken, Estland, Finland, Frankrijk, Georgië, Duitsland, Griekenland, Hongarije, IJsland, Ierland, Italië, Kazachstan, Kirgizië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Monaco, Montenegro, Marokko, Nederland (incl. Nederlandse Antillen), Noorwegen, Polen, Portugal, Republiek Moldavië, Roemenië, Russische Federatie, San Marino, Servië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Tadzjikistan, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Tunesië, Turkije, Turkmenistan, Oekraïne, Verenigd Koninkrijk (incl. Caymaneilanden, Bermuda), Oezbekistan.

¹³ ICAO-regio MID - Midden-Oosten: Afghanistan, Bahrein, Cyprus, Egypte, Iran, Irak, Israël, Jordanië, Koeweit, Libanon, Libisch-Arabisch Socialistische Volks-Jamahiriyah, Oman, Pakistan, Qatar, Saoedi-Arabië, Soedan, Arabische Republiek Syrië, Verenigde Arabische Emiraten, Jemen.

¹⁴ ICAO-regio NACC - Noord-Amerika, Centraal-Amerika en het Caribische gebied: Antigua en Barbuda, Bahama's, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Dominicaanse Republiek, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaica, Mexico, Nicaragua, Saint Kitts en Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent en de Grenadines, Trinidad en Tobago, Verenigde Staten van Amerika.

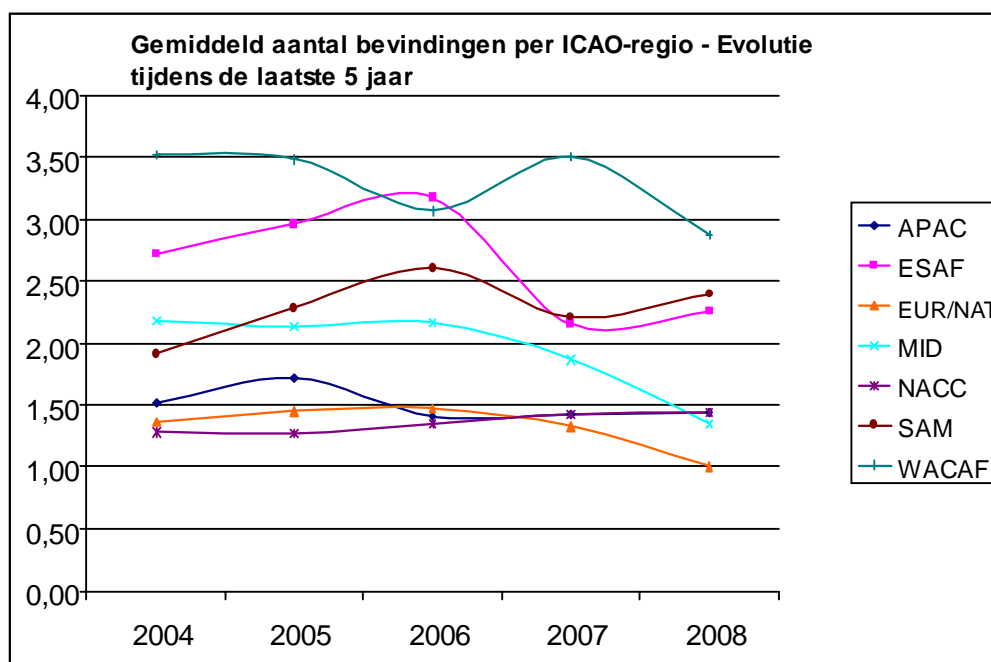
¹⁵ ICAO-regio SAM - Zuid-Amerika: Argentinië, Bolivia, Brazilië, Chili, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

¹⁶ ICAO-regio WACAF - West- en Centraal-Afrika: Benin, Burkina Faso, Kameroen, Kaapverdië, Centraal-Afrikaanse Republiek, Tsjaad, Congo, Ivoorkust, Democratische Republiek Congo, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Liberia, Mali, Mauritanië, Niger, Nigeria, Sao Tomé en Principe, Senegal, Sierra Leone, Togo.

Alle landen	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093
-------------	-----	-------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	-------

Uit deze tabel blijkt dat:

- exploitanten uit EUR/NAT-landen per inspectie minder bevindingen laten optekenen dan gemiddeld;
- exploitanten uit MID-, SAM-, WACAF-, NACC-, APAC- en ESAF-landen per inspectie meer bevindingen laten optekenen dan gemiddeld.



Uit deze grafiek blijkt dat het gemiddelde aantal bevindingen (het totale aantal bevindingen gedeeld door het totale aantal inspecties) in de NACC- en APAC-regio's redelijk constant is gebleven. De cijfers voor de EUR/NAT-, MID- en WACAF-regio's zijn verbeterd, terwijl in de ESAF- en SAM-regio's het gemiddelde is toegenomen, waardoor de opwaartse trends van het voorbije jaar worden omgekeerd.

Vergelijking tussen EU, ECAC en de rest van de wereld

Regio	Aantal geïnspecteerde staten	Aantal geïnspecteerde exploit.	Inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
				Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (significant)	Cat. 3 (belangrijk)	Totaal	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totaal/I
EU	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Rest van EUROPA (niet-EU ECAC-landen)	16	133	1 452	680	661	291	1 632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROPA (ECAC)	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Niet-EU-landen	104	535	4 458	2 368	2 448	1 237	6 053	0,531	0,549	0,277	1,358
Alle landen	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Inspectiebevindingen per punt van de checklist

Aanhangsel F bevat de resultaten van de inspecties van elk individueel punt van de checklist (III). In dit aanhangsel is het aantal keren dat een punt werd geïnspecteerd, het aantal bevindingen en de verhouding F/III vermeld. In aanhangsel G zijn de bevindingen voor het jaar 2008 in detail opgesplitst per categorie.

4.6. De top 3 van significante en belangrijke inspectiebevindingen per punt van de checklist

De inspectiechecklist bestaat uit vier grote delen. Deel A heeft betrekking op punten die moeten worden geïnspecteerd in de cockpit van het luchtvaartuig; deel B op punten in de passagiersruimte, met name wat de veiligheidsuitrusting betreft; deel C op de algemene technische staat van het luchtvaartuig, die moet worden geïnspecteerd tijdens een zogenaamde controlewandeling ('walk around check'); en deel D op de goederenruimte van het luchtvaartuig en op de vervoerde goederen.

Algemene bevindingen die niet onder delen A, B, C of D vallen, kunnen worden vermeld in deel E (algemeen) van de checklist.

Wat het corrigeren betreft van de tijdens een SAFA-inspectie vastgestelde bevindingen, moet het meeste aandacht worden besteed aan bevindingen van categorie 2 (significant) en categorie 3 (belangrijk). In aanhangsels D en E is voor elk deel van de checklist de top drie vermeld van bevindingen van categorie 2 en 3, in verhouding tot het aantal inspecties.

5. NA PLATFORMINSPECTIES GENOMEN MAATREGELEN

Afhankelijk van de categorie, het aantal en de aard van de bevindingen kunnen diverse maatregelen worden genomen.

Als uit de bevindingen blijkt dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar is, moeten corrigerende maatregelen worden genomen. Normaal gezien wordt aan de gezagvoerder van het luchtvaartuig gevraagd de aan hem meegedeelde ernstige tekortkomingen te verhelpen. In uitzonderlijke gevallen, als de inspecteurs redenen hebben om aan te nemen dat de gezagvoerder van het luchtvaartuig niet van plan is de nodige maatregelen te nemen om de aan hem meegedeelde tekortkomingen te verhelpen, zullen ze het luchtvaartuig formeel aan de grond houden. Wanneer een luchtvaartuig door het land van inspectie formeel aan de grond wordt gehouden, betekent dit dat het pas opnieuw vluchten mag uitvoeren wanneer passende corrigerende maatregelen zijn genomen.

Een ander type maatregel zijn de zogenaamde ‘corrigerende maatregelen alvorens toestemming tot vliegen te geven’. Dit betekent dat het luchtvaartuig zijn vlucht pas mag voortzetten wanneer corrigerende maatregelen zijn genomen om vastgestelde tekortkomingen te verhelpen.

In andere gevallen worden vóór vertrek exploitatiebeperkingen opgelegd aan een luchtvaartuig. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer tekortkomingen aan bepaalde passagiersstoelen worden vastgesteld. Het luchtvaartuig mag dan vliegen op voorwaarde dat er geen passagiers plaatsnemen op de defecte stoelen.

Het behoort tot de standaardpraktijk dat de gezagvoerder van een geïnspecteerd luchtvaartuig op de hoogte wordt gebracht van de bevindingen. Bovendien worden bevindingen van categorie 2 en 3 ook meegedeeld aan de bevoegde luchtvaartautoriteit en aan de thuisbasis van de exploitant, met het verzoek passende maatregelen te nemen om herhaling te voorkomen.

Om de doelstellingen van het SAFA-programma van de EG het best te verwezenlijken, is het onontbeerlijk dat de burgerluchtvaartautoriteiten van alle landen waarvan exploitanten en luchtvaartuigen in het kader van het SAFA-programma zijn geïnspecteerd, nauw samenwerken. Aangezien de burgerluchtvaartautoriteiten verantwoordelijk zijn voor het veiligheidstoezicht op hun nationale exploitanten overeenkomstig de relevante internationale veiligheidsnormen, worden deze burgerluchtvaartautoriteiten verzocht op de juiste wijze corrigerende maatregelen ten uitvoer te leggen teneinde de meegedeelde SAFA-bevindingen te corrigeren.

In sommige gevallen, als de bevindingen met betrekking tot een luchtvaartuig als belangrijk worden beschouwd, kunnen individuele landen die deelnemen aan het SAFA-programma beslissen de inreisvergunning van dat luchtvaartuig in te trekken. Dit betekent dat het luchtvaartuig niet langer op luchthavens van dat land mag landen en geen gebruik meer mag maken van het luchtruim van dat land. Een dergelijk verbod kan worden opgeheven als de exploitant van het luchtvaartuig aantoont dat de problemen zijn verholpen. Het intrekken van een inreisvergunning is dus gewoonlijk van tijdelijke aard.

Wat het opleggen en weer opheffen van dergelijke verboden betreft, zijn de landen die deelnemen aan het SAFA-programma en die eveneens tot de Europese Gemeenschap behoren, gehouden aan de bepalingen van Verordening (EG) nr. 2111/2005 betreffende de

vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod in de Gemeenschap is opgelegd.

	Aantal inspecties	10 337
	Aantal bevindingen	11 298
GENOMEN MAATREGELEN	Informatie verstrekken aan de autoriteit & de exploitant	3 566
	Beperking van de exploitatie van het luchtvaartuig	109
	Corrigerende maatregelen alvorens toestemming tot vliegen te geven	1 407
	Oplegging van een vliegverbod	14
	Onmiddellijk exploitatieverbod	10*

*exclusief exploitatieverboden/-beperkingen die zijn opgelegd krachtens Verordening (EG) nr. 2111/2005.