

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 31.3.2011
COM(2011) 159 definitief

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

HET SAFA-PROGRAMMA VAN DE EUROPESE UNIE

SEC(2011) 301 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

HET SAFA-PROGRAMMA VAN DE EUROPESE UNIE

(Voor de EER relevante tekst)

1. HET SAFA-PROGRAMMA VAN DE EU

1.1. Luchtvaartveiligheid, een topprioriteit voor de Europese Unie en haar lidstaten

Luchtvaartveiligheid is een prioritaire doelstelling voor de Europese Unie (EU) en haar lidstaten. Een belangrijk instrument om deze doelstelling te verwezenlijken, is het EU-programma voor de beoordeling van de veiligheid van buitenlandse luchtvaartuigen (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA). Dit programma houdt in dat de deelnemende landen platforminspecties van luchtvaartuigen van derde landen moeten uitvoeren om na te gaan of het luchtvaartuig, de bemanning en de exploitatie voldoen aan de toepasselijke internationale veiligheidseisen. Het SAFA-programma is in 1996 opgestart onder auspiciën van de Europese burgerluchtvaartconferentie (ECAC), in samenwerking met de gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (JAA). Sindsdien heeft het een pioniersrol vervuld bij het verbeteren van de Europese en zelfs internationale luchtvaartveiligheid.

De EU heeft het SAFA-programma van bij het begin ten volle onderschreven en gesteund, en er actief aan deelgenomen via haar lidmaatschap van de SAFA-stuurgroep en via de financiering die de Europese Commissie ter beschikking van de JAA heeft gesteld.

In het kader van de algemene strategie van de Gemeenschap voor de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa is op 21 april 2004 Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap¹ vastgesteld (de zogenaamde 'SAFA-richtlijn'). Deze wettekst verplicht de EU-lidstaten om platforminspecties uit te voeren van luchtvaartuigen uit derde landen die op hun luchthavens landen, waarbij 'luchtvaartuigen uit derde landen' wordt verstaan als luchtvaartuigen die niet onder toezicht van een bevoegde autoriteit van een EU-lidstaat worden gebruikt of geëxploiteerd; de richtlijn verbiedt 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 wetgeving².

Ingevolge een beslissing van de directeuren-generaal van de ECAC-lidstaten werd het SAFA-programma onder de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap (EG) gebracht; vanaf 1 januari 2007 is de Europese Commissie, samen met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), verantwoordelijk voor het beheer en de verdere ontwikkeling van het SAFA-programma van de EU. Het in Keulen gevestigde EASA is een agentschap van de Europese Commissie dat bevoegd is om namens de Commissie het

¹ PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.

² Zie met name het Verslag van de Commissie van 24.9.2008 over de Veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap, C(2008) 5265 definitief.

operationeel beheer van het SAFA-programma van de EU te verzorgen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie³.

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 tot de EU behorende 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 EU (*zie aanhangsel A bij het bijgevoegde werkdocument van de diensten van de Commissie*).

1.2. Waarom dit verslag?

Dit verslag toont duidelijk aan dat de EU inspanningen levert om het Europese luchtruim veiliger te maken. De transparantie van informatie over veiligheid en het uitwisselen van belangrijke conclusies van SAFA-inspecties zijn basisbeginselen van een veilig luchtvervoerssysteem. Het vertrouwen van de burgers in de veiligheid van het luchtvervoer wordt ook bepaald door de toegang tot passende informatie over de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen. Daarom is de Commissie krachtens artikel 6, lid 2, van Richtlijn 2004/36/EG verplicht jaarlijks een voor het publiek en de belanghebbenden in de bedrijfstak toegankelijk verslag met geaggregeerde gegevens te publiceren, dat een analyse van alle ontvangen informatie bevat. Die analyse moet eenvoudig en begrijpelijk zijn en aangeven of er sprake is van een verhoogd veiligheidsrisico voor passagiers.

Dit is het vierde jaarverslag, dat betrekking heeft op de periode van 1 januari tot en met 31 december 2009.

1.3. Werking van het SAFA-programma van de EU

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 tot de EU behorende ECAC-landen). Deze inspectie heeft hoofdzakelijk betrekking op de documenten en handleidingen van het luchtvaartuig, de vergunningen 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 de bijlagen 1 (personeelsvergunningen), 6 (exploitatie van luchtvaartuigen) en 8 (luchtwaardigheid van luchtvaartuigen) bij de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Alle deelnemende landen volgen dezelfde procedure bij het uitvoeren van deze inspecties. Ook voor het opstellen van de verslagen van de inspecties moet een gemeenschappelijk formaat worden gebruikt. Wanneer ernstige 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

³ PB L 134 van 20.5.2006, blz. 16.

geïnspecteerde luchtvaartuig gelden, maar ook voor andere luchtvaartuigen. Alle in de verslagen vastgelegde gegevens en alle aanvullende informatie worden uitgewisseld en centraal opgeslagen in een computergegevensbank die door het EASA wordt opgezet en beheerd.

De belangrijkste kenmerken van het SAFA-programma van de EU 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 tot de EU behorende 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-upbenadering: het programma is opgebouwd rond platforminspecties van luchtvaartuigen;
- de centrale focus op luchtvaartuigen uit derde landen die vliegen naar de EU en naar 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 veiligheidsregels (ICAO-normen) die internationaal van toepassing zijn op alle geïnspecteerde luchtvaartuigen, worden nageleefd.

1.4. Het SAFA-programma van de EU levert een belangrijke bijdrage tot 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; bepaalde aspecten zijn immers moeilijk te beoordelen tijdens een inspectie (bijv. beheer van het boordpersoneel, volledige luchtwaardigheidsstatus enz.) omdat de beschikbare tijd voor de inspecties en dus ook het niveau van gedetailleerdheid ervan beperkt is. Door te zorgen voor meer harmonisatie tussen de deelnemende staten bij het uitvoeren van SAFA-inspecties, zullen de inspecties ook een vollediger beeld geven van de situatie.

Een volledige beoordeling van bepaalde luchtvaartuigen of exploitanten is alleen mogelijk als de verantwoordelijke nationale burgerluchtvaartautoriteit (het land van de exploitant of het land waar het luchtvaartuig is geregistreerd) permanent toezicht uitoefent. De informatie die wordt verkregen via het SAFA-programma van de EU 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 real time 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. 2111/2005⁴, waarbij een lijst van luchtvaartmaatschappijen is opgesteld die niet meer naar de EU mogen vliegen, is het belang van de SAFA-inspecties nog toegenomen. Deze inspecties zijn immers een van de criteria waarop de Commissie zich baseert om een luchtvaartmaatschappij al dan niet op te nemen in de communautaire lijst. 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.

1.5. Ontwikkeling van het programma sinds 2009

Samen met het EASA houden de diensten van de Commissie permanent toezicht op de werking van het huidige SAFA-programma, om na te gaan om er nog ruimte is voor verdere verbetering.

Het EASA heeft met name een tweede reeks gedetailleerde richtsnoeren inzake de procedures voor platforminspecties opgesteld en gepubliceerd; het had daartoe de opdracht gekregen bij Richtlijn 2008/49/EG van de Commissie⁵. De procedures hebben betrekking op alle toepasselijke gebieden: planning, voorbereiding en uitvoering van inspecties, en follow-upactiviteiten.

Een aantal in 2007 opgestarte initiatieven zijn voortgezet in 2009, waardoor het regelmatige standaardactiviteiten zijn geworden binnen het SAFA-programma van de EU, 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 viermaandelijke analyse tracht men zo vroeg mogelijk potentiële veiligheidsproblemen en tendensen te identificeren, zodat ze tijdig kunnen worden aangepakt vóór ze ook effectief een bedreiging gaan vormen voor de veiligheid van de internationale luchtvaart. De methodologie voor het uitvoeren van deze analyse werd verder verfijnd en verbeterd om de beschikbare SAFA-gegevens maximaal te kunnen gebruiken.

Het EASA heeft in 2009, op verzoek van de Commissie, ook deelgenomen aan onderhandelingen met diverse luchtvaartautoriteiten over de hele wereld, om het aantal deelnemers aan het SAFA-programma van de EU te vergroten en tegelijk een hoog niveau van normalisering en harmonisering te behouden.

Ten slotte heeft het EASA een normaliseringsprogramma opgestart om te garanderen dat alle SAFA-inspecties op gestandaardiseerde wijze worden uitgevoerd in alle deelnemende landen. Er wordt een audit uitgevoerd van alle landen om de omzetting van de toepasselijke EU-richtlijnen te verifiëren, om na te gaan of de gemeenschappelijke procedures voor de

⁴ PB L 344 van 27.12.2005, blz. 15.

⁵ PB L 109 van 19.4.2008, blz. 17.

kwalificatie van inspecteurs zijn nageleefd en om de prestaties bij het uitvoeren van de inspecties te controleren. De audits worden uitgevoerd overeenkomstig dezelfde werkmethoden die het EASA volgt bij normaliseringscontroles op andere domeinen die verband houden met de veiligheid van de luchtvaart, zoals vermeld in Verordening (EG) nr. 736/2006⁶. In 2009 zijn vijf audits uitgevoerd in Luxemburg, Litouwen, Portugal, Zweden en Zwitserland.

1.6. Invoering van een op risico gebaseerde benadering

Verordening (EG) nr. 351/2008 van de Commissie⁷ introduceert het concept van de prioriteitstoekenning bij SAFA-inspecties vanuit een pan-Europees standpunt, hetgeen 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 regelmatig geactualiseerd telkens dit noodzakelijk wordt overeenkomstig de criteria die in de vermelde verordening zijn vastgelegd, namelijk:

- informatie die het EASA heeft doen toekomen na de analyse van de SAFA-gegevensbank;
- informatie afkomstig uit de vergaderingen van het Comité voor de veiligheid van de luchtvaart;
- informatie die de lidstaten aan de Commissie hebben meegedeeld.

Bovendien wordt bij de inspecties ook prioriteit gegeven aan exploitanten die vermeld zijn in bijlage B bij de communautaire lijst van verboden luchtvaartmaatschappijen (vastgesteld op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005) en andere exploitanten die gecertificeerd zijn in hetzelfde land als een exploitant die op datzelfde ogenblik voorkomt op de communautaire lijst.

EUROCONTROL ondersteunt dit concept van prioriteitstoekenning bij de inspecties door middel van zijn European Air Traffic Management, dat deelnemende landen real-time-informatie verstrekt over de vluchtplanning van de exploitanten waaraan prioriteit is toegekend.

In 2009 zijn in totaal 11 349 SAFA-inspecties uitgevoerd, waarvan 2 253 (19,85%) betrekking hadden op subjecten die vermeld zijn 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). De nationale luchtvaartautoriteiten (NAA) van de 42 landen die deelnemen aan het SAFA-programma, blijven verantwoordelijk voor de opname van verslagen in die gegevensbank.

⁶ PB L 129 van 17.5.2006, blz. 10.

⁷ PB L 109 van 19.4.2008, blz. 7.

In 2009 hebben de landen die deelnemen aan het SAFA-programma, een recordaantal van 11 349 inspecties uitgevoerd, die tot 9 688 bevindingen hebben geleid (*zie aanhangsel A bij het werkdocument van de diensten van de Commissie*).

De gegevens in de gegevensbank worden als vertrouwelijk beschouwd. Alle nationale luchtvaartautoriteiten van de landen die deelnemen aan het SAFA-programma, hebben toegang tot de gegevensbank via een (beveiligde) internetverbinding. In 2009 hebben luchtvaartautoriteiten van derde landen ook online toegang gekregen tot de verslagen over exploitanten die met een vergunning van hun land vliegen.

3. INSPECTIEGEBIEDEN

Volgens de 'SAFA-richtlijn' moeten luchtvaartuigen waarvan vermoed wordt dat ze 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 registratiekenteken.

In aanhangsels B, C en D bij het werkdocument van de diensten van de Commissie zijn de landen van exploitanten, de typen luchtvaartuigen en de exploitanten vermeld die in 2009 zijn geïnspecteerd. Hieruit blijkt duidelijk het ruime bereik van het SAFA-programma van de EU en de niet-discriminerende wijze waarop het wordt toegepast op exploitanten uit de EU en daarbuiten.

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

Inspecties	11 349 inspecties...
Exploitant	...van meer dan 1 100 verschillende exploitanten...
Land van de exploitant	... uit 131 landen...
Type luchtvaartuig	...die 220 verschillende typen en varianten van 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
2009	5 917	5 432
Percentage	52,1%	47,9%

Van de 11 349 inspecties zijn er 9 462 (83,4%) uitgevoerd door EU-lidstaten (zie aanhangsel A). 47,9% (5 432) waren inspecties van exploitanten met een vergunning van een derde land, de resterende 52,1% (5 917) waren inspecties van EU-exploitanten.

4. BELANGRIJKSTE RESULTATEN VAN DE SAFA-INSPECTIES

4.1. Algemene inspectieresultaten

Tijdens een SAFA-inspectie gebruikt de inspecteur een checklist met 54 verschillende punten van inspectie om na te gaan of het luchtvaartuig voldoet aan de internationale regels (de ICAO-normen). Deze inspecties kunnen een aantal bevindingen aan het licht brengen (gewoonlijk "afwijkingen van de ICAO-normen" genoemd). In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het totale aantal bevindingen (F), vergeleken met het totale aantal inspecties (I) en de geïnspecteerde punten (II). In de meeste gevallen worden tijdens een inspectie echter niet alle punten gecontroleerd omdat tussen de aankomst van het luchtvaartuig en het vertrek ervan onvoldoende tijd is 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.

	Periode
	1 januari 2009 – 31 december 2009
Totaal aantal inspecties (I)	11 349
Totaal aantal geïnspecteerde punten (II)	408 217
Totaal aantal bevindingen (F)	9 688
Gemiddeld aantal geïnspecteerde punten bij een inspectie	35,99
Verhouding bevindingen / inspecties (F/I)	0,854
Verhouding bevindingen /	0,0237

4.2. Categorieën inspectiebevindingen

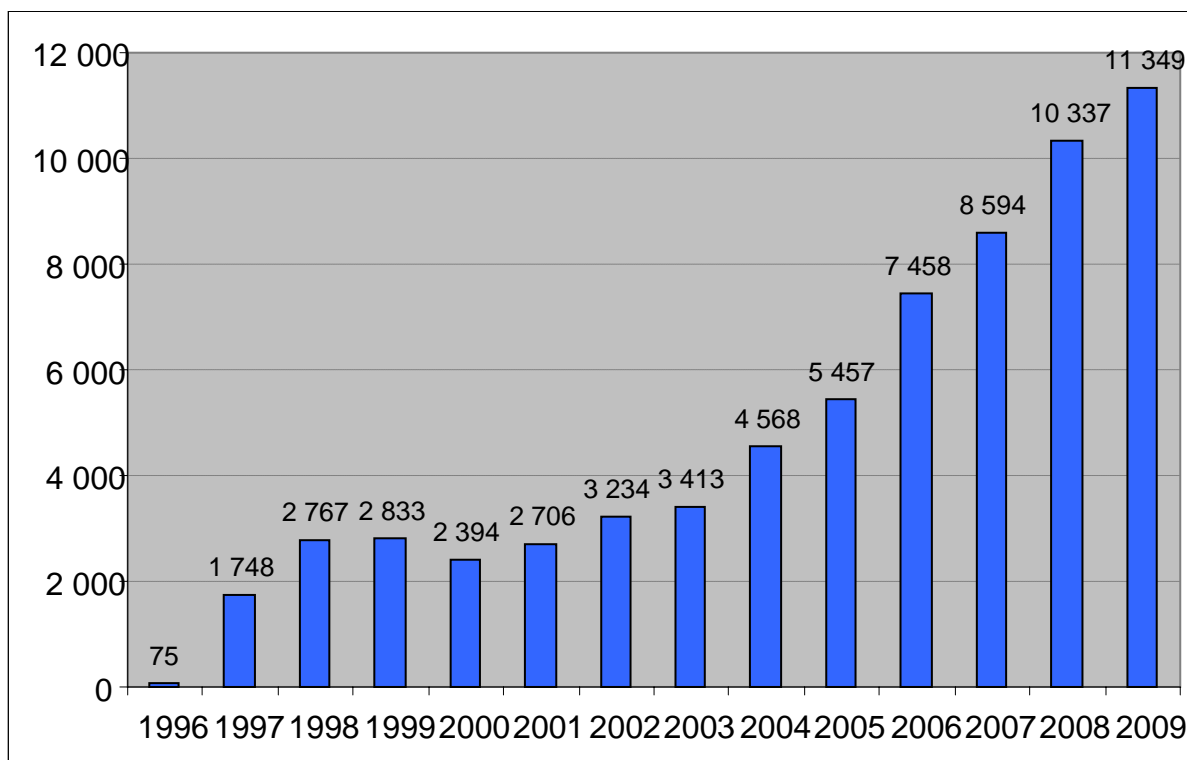
Niet alleen het absolute aantal inspectiebevindingen is van belang, maar ook de ernst ervan. Daarom zijn de bevindingen ingedeeld in drie categorieën. 'Categorie 1': kleine bevinding, 'categorie 2': significante bevinding en 'categorie 3': belangrijke bevinding. De termen 'klein', 'significant' en 'belangrijk' 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 zijn gepresenteerd in de onderstaande tabel.

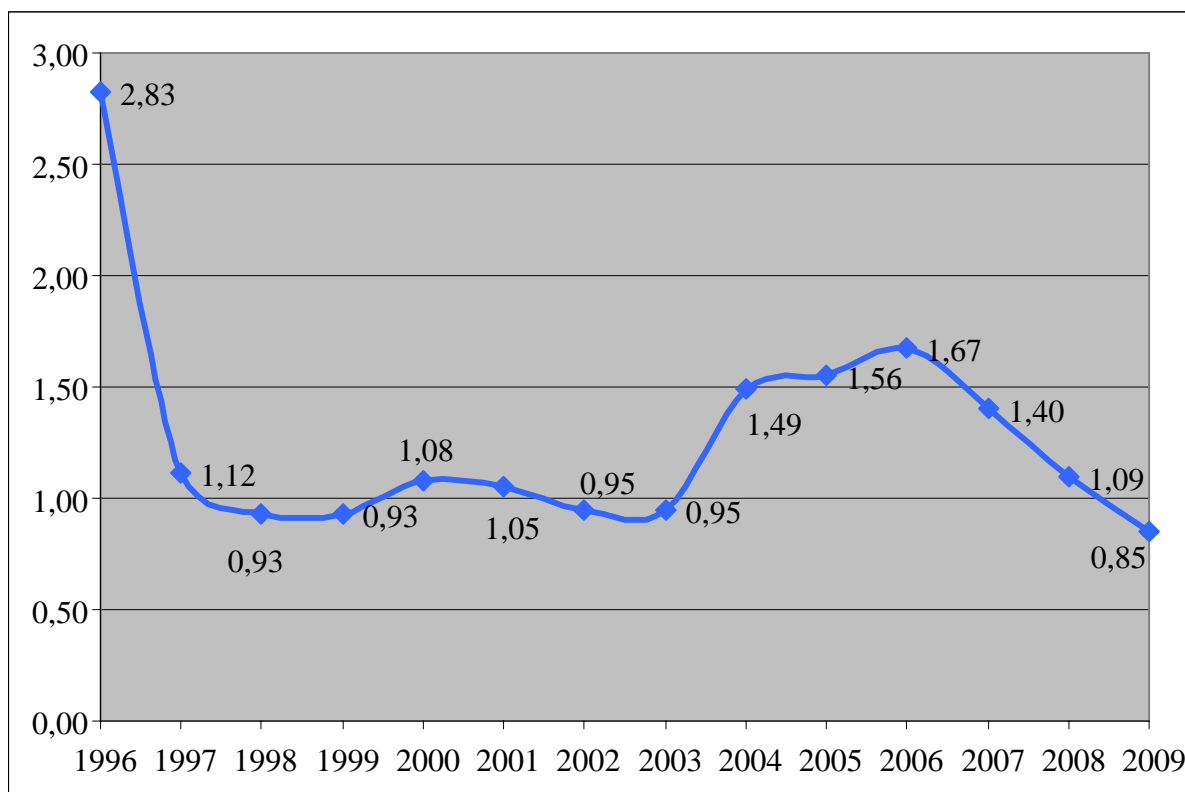
Jaar	Aantal inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
		Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (significant)	Cat. 3 (belangrijk)	totaal	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F totaal / I
2009	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40%	39,4%	20,6%	100,00%				

4.3. Historisch overzicht

	Jaar														Totaal 1996-2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
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	11 349	66 933
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	408 217	2 231 208
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	9 688	79 942
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	0,854	1,194
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	0,024	0,036



Jaarlijks aantal SAFA-inspecties sinds de start van het programma in 1996



Gemiddeld aantal bevindingen per inspectie (1996-2009)

4.4. Inspectiebevindingen op regionale basis

Regio	Aantal geïnspecteerde landen	Aantal geïnspecteerde exploitanten	Aantal inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
				Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (belangrijk)	Totaal	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totaal/I
EU ⁸	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
EUROPA (ECAC) ⁹	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Russische Federatie, Belarus & Centraal-Azië ¹⁰	7	88	931	408	381	219	1 008	0,438	0,409	0,235	1,083
Noord-Amerika ¹¹	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
Latijns-Amerika & de Caraïben ¹²	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Midden-Oosten en Noord-Afrika ¹³	18	94	1 284	618	650	345	1 613	0,481	0,506	0,269	1,256
Afrika ¹⁴	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078

⁸ 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.

⁹ 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, Montenegro, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, San Marino, Servië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Turkije, Oekraïne, Verenigd Koninkrijk.

¹⁰ Russische Federatie, Belarus en Centraal-Azië - Belarus, Kazachstan, Kirgizië, Russische Federatie, Tadzjikistan, Turkmenistan, Oezbekistan.

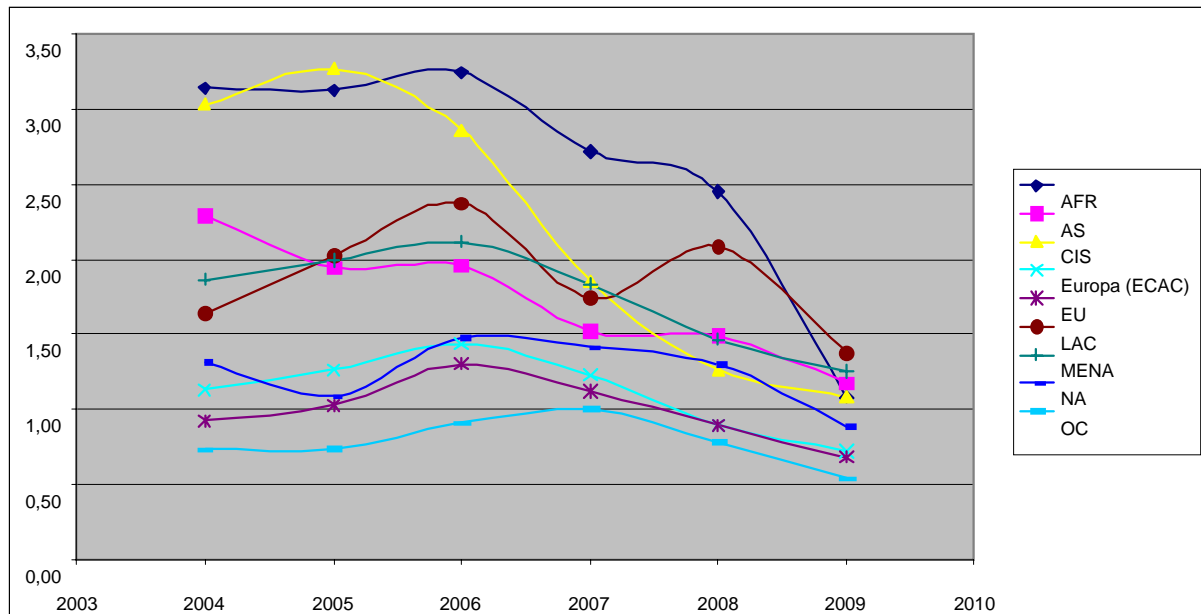
¹¹ Noord-Amerika (NA) - Bermuda, Canada, Verenigde Staten van Amerika.

¹² Latijns-Amerika & de Caraïben (LAC) – Anguilla, Antigua and 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, Venezuela (Boliviaanse Republiek).

¹³ Midden-Oosten en Noord-Afrika (MENA) - Algerije, Bahrein, Egypte, Iran (Islamitische Republiek), Irak, Israël, Jordanië, Koeweit, Libanon, Libisch-Arabisch Socialistische Volks-Jamahiriyah, Marokko, Oman, Qatar, Saudi-Arabië, Sudan, Arabische Republiek Syrië, Tunesië, Verenigde Arabische Emiraten, Jemen.

¹⁴ Afrika (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Kameroen, Kaapverdië, Centraal-Afrikaanse Republiek, Tsjaad, Comoren, Congo, Ivoorkust, Democratische Republiek Congo, Djibouti, Equatoriaal Guineë, Eritrea, Ethiopië, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Kenia, Lesotho, Liberia, Madagaskar, Malawi, Mali, Mauritanië, Mauritius, Mozambique, Namibië, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé en Principe, Senegal, Seychellen, Sierra Leone, Somalië, Zuid-Afrika, Swaziland, Togo, Uganda, Verenigde Republiek Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

Azië ¹⁵	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Oceanië ¹⁶	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Gemiddelde/alle landen								0,342	0,336	0,176	0,854



Uit de vijfjarige ontwikkeling blijkt dat het gemiddelde aantal bevindingen (per inspectie) gedaald is in alle geografische regio's.

Uit deze tabel blijkt dat:

- exploitanten uit de EU, de ECAC-landen en Oceanië per inspectie minder bevindingen laten optekenen dan gemiddeld;
- de verbetering van de verhouding tussen het aantal bevindingen en het aantal inspecties het grootst is voor de Afrikaanse regio, hoewel dit mede wordt beïnvloed door het zeer hoge aantal inspecties (163) van de Angolese maatschappij TAAG, die zijn opgelegd na de gedeeltelijke schrapping van deze maatschappij uit de communautaire lijst van verboden luchtvaartmaatschappijen.

¹⁵ Azië (AS) - Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodja, China, Democratische Volksrepubliek Korea, Hongkong (Speciale Administratieve Regio Hongkong van de Volksrepubliek China), India, Indonesië, Japan, Democratische Volksrepubliek Laos, Maleisië, Maldiven, Mongolië, Myanmar, Nepal, Pakistan, Filipijnen, Republiek Korea, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, Oost-Timor, Vietnam.

¹⁶ Oceanië (OC) - Australië, Fiji, Kiribati, Marshalleilanden, Micronesië (Federale Staten van), Nauru, Nieuw-Zeeland, Palau, Papoea-Nieuw-Guinea, Samoa, Salomonseilanden, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

4.5. Verdeling per ICAO-regio

Regio	Aantal geïnspecteerde landen	Aantal geïnspecteerde exploitanten	Aantal inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
				Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (belangrijk)	Totaal	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totaal/I
APAC ¹⁷	19	58	311	148	125	78	351	0,476	0,402	0,251	1,129
ESAF ¹⁸	10	19	312	75	82	36	193	0,240	0,263	0,115	0,619
EUR ¹⁹	56	784	8 957	2 931	2 833	1 428	7 192	0,327	0,316	0,159	0,803
MID ²⁰	18	85	953	334	418	221	973	0,350	0,439	0,232	1,021
NACC ²¹	10	127	652	288	178	144	610	0,442	0,273	0,221	0,936
SAM ²²	9	20	66	39	58	23	120	0,591	0,879	0,348	1,818
WACAF ²³	12	21	98	65	122	62	249	0,663	1,245	0,633	2,541
Alle landen	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

Uit deze tabel blijkt dat:

- exploitanten uit EUR-landen per inspectie minder bevindingen laten optekenen dan gemiddeld;

¹⁷ ICAO-regio APAC (Azië-Pacific): Australië, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodja, China (incl. Hongkong en Macao), Cookeilanden, Democratische Volksrepubliek Korea, Fiji, India, Indonesië, Japan, Kiribati, Democratische Volksrepubliek Laos, Maleisië, Malediven, Marshall-eilanden, Micronesië, Mongolië, Myanmar, Nauru, Nepal, Nieuw-Zeeland, Palau, Papoea-Nieuw-Guinea, Filipijnen, Republiek Korea, Samoa, Singapore, Salomonseilanden, Sri Lanka, Thailand, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

¹⁸ ICAO-regio ESAF (oostelijk en zuidelijk Afrika): Angola, Botswana, Burundi, Comoren, Djibouti, Eritrea, Ethiopië, Kenia, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Mozambique, Namibië, Rwanda, Seychellen, Somalië, Zuid-Afrika, Swaziland, Uganda, Verenigde Republiek Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

¹⁹ ICAO-regio EUR (Europa-noordelijke atlantische oceaan): 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 (excl. Nederlandse Antillen), Noorwegen, Polen, Portugal, Republiek Moldavië, Roemenië, Russische Federatie, San Marino, Servië, Slowakije, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Tadzjikistan, Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Tunesië, Turkije, Turkmenistan, Oekraïne, Verenigd Koninkrijk (excl. Caymaneilanden, Bermuda), Oezbekistan.

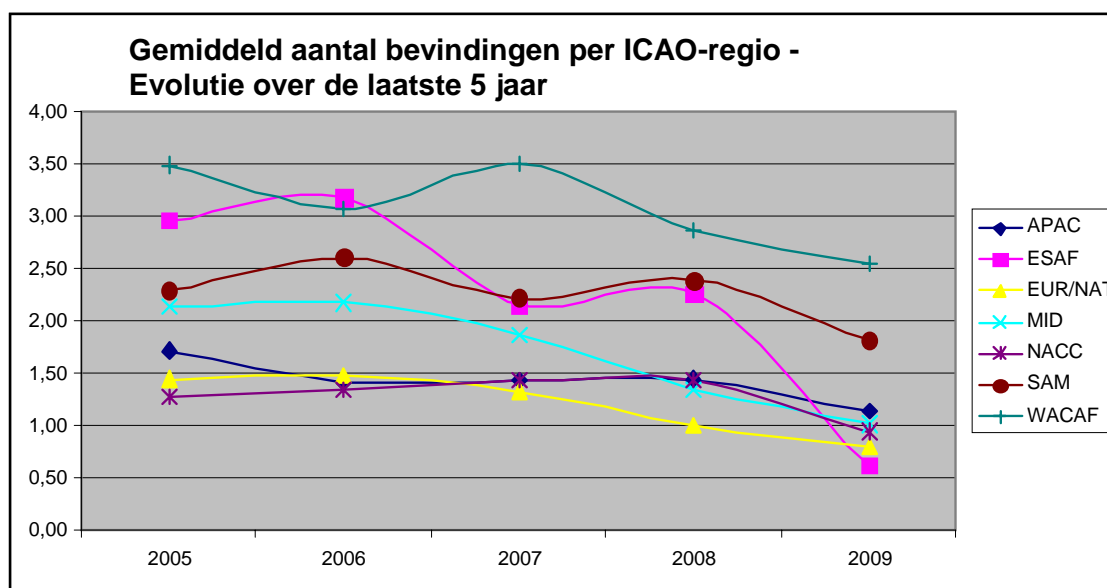
²⁰ ICAO-regio MID (Midden-Oosten): Afghanistan, Bahrein, Cyprus, Egypte, Iran, Irak, Israël, Jordanië, Koeweit, Libanon, Libisch-Arabisch Socialistische Volks-Jamahiriyah, Oman, Pakistan, Qatar, Saudi-Arabië, Sudan, Arabische Republiek Syrië, Verenigde Arabische Emiraten, Jemen.

²¹ ICAO-regio NACC (Noord-Amerika, Centraal-Amerika en de Caraïben): 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.

²² ICAO-regio SAM (Zuid-Amerika): Argentinië, Bolivia, Brazilië, Chili, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

²³ ICAO-regio WACAF (westelijk 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.

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



De verhouding tussen het aantal bevindingen en het aantal inspecties is voor alle regio's verbeterd. Ogenscheinlijk heeft de grootste verbetering zich voorgedaan in de ESAF-regio, maar dit valt te verklaren doordat meer dan de helft van de inspecties van exploitanten uit deze regio betrekking hadden op de Angolese maatschappij TAAG (163 inspecties). TAAG is in 2007 opgenomen in de communautaire lijst van verboden luchtvaartmaatschappijen. In 2009 kreeg TAAG toestemming om zijn activiteiten in de Europese Unie gedeeltelijk terug op te starten (met specifieke luchtvaartuigen en alleen naar Lissabon, Portugal), op voorwaarde dat elke vlucht door de Portugese autoriteiten werd geïnspecteerd.

Vergelijking tussen EU, ECAC en de rest van de wereld

Regio	Aantal geïnspecteerde landen	Aantal geïnspecteerde exploitanten	Aantal inspecties (I)	Aantal bevindingen (F)				Verhouding tussen het aantal bevindingen per categorie en het aantal inspecties (Fcat./I)			
				Cat. 1 (klein)	Cat. 2 (signif.)	Cat. 3 (belangrijk)	Totaal	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totaal/I
EU	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
Rest van EUROPA (niet tot de EU behorende ECAC-landen)	16	149	1 653	599	611	219	1 429	0,362	0,370	0,132	0,864
EUROPA (ECAC)	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Niet-EU-landen	107	586	5 432	2 277	2 254	1 147	5 678	0,419	0,415	0,211	1,045
Alle	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

landen											
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4.6. Inspectiebevindingen per punt van de checklist

Aanhangsel F bij het werkdocument van de diensten van de Commissie bevat de resultaten van de inspecties van elk individueel punt van de checklist (III). In dit aanhangsel is het aantal keren dat een punt is geïnspecteerd, het aantal bevindingen en de verhouding F/III vermeld.

4.7. De top drie 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 controleronde ('walk around check'); en deel D op de goederenruimte van het luchtvaartuig en op de vervoerde goederen.

Algemene bevindingen die niet onder de 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 de tabellen in de aanhangsels D en E bij het werkdocument van de diensten van de Commissie is voor elk deel van de checklist de top drie vermeld van de bevindingen van categorie 2 en 3, in verhouding tot het aantal inspecties.

5. MAATREGELEN DIE ZIJN GENOMEN NAAR AANLEIDING VAN PLATFORMINSPECTIES

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 EU 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 erop toe te zien dat de corrigerende maatregelen om de meegedeelde SAFA-bevindingen te corrigeren, goed ten uitvoer worden gelegd.

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 Unie 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	11 349
	Aantal bevindingen	9 688
GENOMEN MAATREGELEN	Informatie verstrekken aan de autoriteit & de exploitant	3 328
	Beperking van de exploitatie van het luchtvaartuig	95
	Corrigerende maatregelen alvorens toestemming tot vliegen te geven	1 358
	Formeel aan de grond houden van het luchtvaartuig	10
	Onmiddellijk exploitatieverbod	1*

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

Overeenkomstig de eis die is vastgesteld in Richtlijn (EG) nr. 2008/49 van de Commissie moeten landen die aan het SAFA-programma deelnemen, maandelijks verslagen over de genomen follow-upacties naar het EASA sturen. Aan de hand van de informatie in die verslagen wordt beoordeeld of de exploitanten in staat en bereid zijn om de bevindingen die tijdens SAFA-inspecties zijn gedaan, te verhelpen.

6. CONCLUSIES

In 2009 is een recordaantal inspecties uitgevoerd; bovendien hadden deze inspecties betrekking op een groter aantal exploitanten dan de vorige jaren. Het programma is dus een beter instrument geworden om over de hele wereld potentieel negatieve veiligheidstendensen te identificeren, en draagt in real time bij tot de veilige exploitatie van de geïnspecteerde luchtvaartuigen.

In 2009 zijn ook inspanningen gedaan om de werking van het SAFA-programma van de EU te verbeteren, met name door richtsnoeren op te stellen, door een kwaliteitstoetsing van de SAFA-verslagen uit te voeren of door het normaliseringsprogramma op te starten, dat als einddoel heeft te garanderen dat alle SAFA-inspecties in alle landen volgens dezelfde normen worden uitgevoerd.