

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 18.11.2009  
COM(2009)627 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

**PROGRAMA SAFA DA COMUNIDADE EUROPEIA**

[SEC(2009) 1576 final]

# RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

## PROGRAMA SAFA DA COMUNIDADE EUROPEIA

(Texto relevante para efeitos do EEE)

### Porquê elaborar o presente relatório?

O artigo 6.º, n.º 2, da Directiva 2004/36/CE preceitua o seguinte:

*«A Comissão deve publicar anualmente um relatório de informação agregada acessível ao público e às partes interessadas do sector, que conterà uma análise de todas as informações recebidas nos termos do artigo 5.º. Essa análise será simples, compreensível e indicará se existe um mais elevado risco de segurança para os passageiros de transportes aéreos. Na mesma análise, será suprimida a identificação da fonte das informações.»*

Este constitui o terceiro relatório anual e abrange o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2008.

## 1. O PROGRAMA SAFA DA CE

### 1.1. Origens do programa SAFA da CE

O programa SAFA foi lançado pela Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) em 1996. Tal programa assentava, não numa base europeia juridicamente vinculativa, mas no compromisso dos directores-gerais dos Estados da CEAC que nele participam. As inspecções a aeronaves «estrangeiras» abrangiam as aeronaves que não são usadas ou exploradas sob o controlo da autoridade competente do Estado em que se realiza a inspecção.

Em 30 de Abril de 2004, foi publicada a Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários (a chamada «Directiva SAFA»), que impôs aos Estados-Membros da UE a obrigação legal de efectuarem inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de países terceiros que aterrem nos seus aeroportos, entendendo-se por «aeronaves de países terceiros» as aeronaves que não são utilizadas ou exploradas sob o controlo de uma autoridade competente de um Estado-Membro da UE; no entanto, a directiva não proíbe, de modo algum, os Estados-Membros da UE de inspecionarem aeronaves de outros Estados-Membros da UE. Os Estados-Membros dispuseram de um prazo de dois anos para transporem esta directiva para a ordem jurídica interna.

Na sequência de uma decisão dos directores-gerais dos Estados-Membros da CEAC, o programa SAFA foi transferido para a esfera de competências da Comunidade Europeia (CE), sendo a gestão e o desenvolvimento ulterior do **programa SAFA da CE**, a partir de 1 de Janeiro de 2007, da responsabilidade da Comissão Europeia, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA). A EASA é um serviço da Comissão Europeia sediado em Colónia, responsável pela gestão operacional do programa SAFA da CE em nome da Comissão, nos termos do Regulamento (CE) n.º 768/2006 da Comissão.

Os elementos operacionais do programa SAFA foram aplicados, até 2006, pelas *Central Joint Aviation Authorities* (CJAA). No final de 2006, as actividades de coordenação do programa SAFA, incluindo a base de dados centralizada, foram transferidas das CJAA para a EASA.

A continuidade da participação dos 15 Estados-Membros da CEAC que não são membros da UE e, por conseguinte, a dimensão pan-europeia do programa foram asseguradas mediante a assinatura de um acordo de trabalho entre cada um destes Estados e a EASA. Assim, se se incluírem os 27 Estados-Membros da UE, o programa SAFA de CE conta com um total de **42 Estados participantes** (*ver apêndice A*).

## **1.2. Funcionamento do programa SAFA da CE**

Em cada um dos Estados participantes no programa SAFA, as aeronaves (de países terceiros para os Estados da UE ou estrangeiras para os Estados da CEAC que não são membros da UE) podem ser subordinadas a inspecções na plataforma de estacionamento, essencialmente relacionadas com os documentos e manuais da aeronave, as licenças da tripulação, o estado aparente da aeronave e a presença e o estado do equipamento obrigatório de segurança da cabina. As referências a estas inspecções constam das normas dos anexos 1 (Licenciamento de Pessoal), 6 (Operações de Aeronaves) e 8 (Navegabilidade de Aeronaves) da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Estas verificações são efectuadas de acordo com um procedimento comum a todos os Estados participantes. O resultado destas é objecto de relatórios, que obedecem igualmente a um modelo comum. Em caso de irregularidades significativas, o operador e a autoridade da aviação competente (Estado do operador ou Estado de registo) são contactados a fim de acordar medidas correctivas a adoptar não só em relação à aeronave inspeccionada como a outras aeronaves que possam ser afectadas por irregularidades de ordem genérica. Todos os dados dos relatórios, bem como as informações suplementares, são partilhados e centralizados numa base de dados informatizada, criada e gerida pela EASA.

As principais características do programa SAFA da CE podem resumir-se do seguinte modo:

- aplicação por todos os Estados participantes no programa: em princípio, os 42 Estados-Membros da CEAC (Estados-Membros da UE e Estados-Membros da CEAC não membros da UE que assinaram o acordo de trabalho com a EASA);
- ampla divulgação dos resultados das inspecções na plataforma de estacionamento através de uma base de dados centralizada do programa SAFA;
- abordagem da base para o topo: o programa baseia-se em inspecções às aeronaves na plataforma de estacionamento;
- abordagem direccionada — incidindo, essencialmente, nas aeronaves de países terceiros que voam para a UE e para os Estados participantes no programa (embora possam continuar a efectuar-se inspecções SAFA a aeronaves de Estados-Membros da UE);
- objectivo inerente de verificar o cumprimento das normas da ICAO geralmente aplicáveis a todas as aeronaves inspeccionadas ao nível internacional.

## **1.3. Integração do programa SAFA da CE na cadeia global de segurança da aviação**

A experiência adquirida nos últimos anos mostra que as inspecções SAFA proporcionam uma indicação geral da segurança dos operadores estrangeiros. Esta indicação é, todavia, limitada, na medida em que não oferece uma panorâmica completa da segurança de uma aeronave ou

de um operador específicos. Deve-se isto ao facto de determinados aspectos serem difíceis de avaliar durante uma inspecção (por exemplo, gestão de recursos de pessoal de voo, estado de aeronavegabilidade completo, etc.), atendendo ao tempo limitado disponível para efectuar uma inspecção e, conseqüentemente, ao nível limitado de pormenor possível durante essa inspecção. O valor destes indicadores será ulteriormente reforçado mediante o aumento do nível de harmonização entre os Estados que participam na realização de inspecções SAFA.

Só é possível obter uma avaliação completa de uma aeronave ou de um operador específicos mediante uma supervisão contínua por parte da autoridade da aviação civil competente (Estado do operador ou Estado de registo). Deste modo, a informação adquirida através do programa SAFA da CE é útil:

- Essencialmente como instrumento de prevenção, contribuindo para identificar potenciais tendências negativas em matéria de segurança, já que um número elevado e/ou recorrente de constatações sobre um determinado operador é um excelente indicador de potenciais debilidades estruturais quer no que se refere à gestão do controlo da qualidade desse operador quer ao nível de supervisão da segurança exercida pelas autoridades nacionais da aviação civil competentes do Estado em que o operador foi certificado; é possível identificar igualmente tendências negativas semelhantes no que respeita a tipos específicos de aeronaves.
- De forma mais directa, as inspecções SAFA podem contribuir, em tempo real, para a exploração segura de uma dada aeronave que acabe de ser inspeccionada, incitando as autoridades de inspecção a garantir a adopção de medidas correctivas imediatamente antes da realização de outras eventuais operações por essa aeronave.

Por outro lado, desde a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação na Comunidade, as inspecções SAFA adquiriram maior importância, constituindo um dos critérios tidos em conta pela Comissão na tomada de decisões sobre a inclusão de transportadoras na lista comunitária. Na realidade, é o que tem acontecido desde o estabelecimento da primeira lista comunitária, em Março de 2006, e das suas ulteriores actualizações periódicas.

#### **1.4. Desenvolvimento do programa em 2008**

Em 16 de Abril de 2008 a Comissão adoptou dois importantes dispositivos legislativos que visavam reforçar o programa SAFA da CE:

- Directiva 2008/49/CE da Comissão, que contém os elementos centrais do manual de procedimentos SAFA e estabelece normas harmonizadas para a realização de inspecções, incluindo: acções de seguimento, prazo obrigatório para apresentação do relatório (15 dias úteis) e comunicação obrigatória dos resultados da inspecção aos operadores inspeccionados, através de certificado de inspecção estabelecido segundo um modelo comum. A directiva supramencionada introduz igualmente critérios comuns de qualificação dos inspectores SAFA. A EASA foi mandatada para prestar assistência aos Estados participantes, tendo para tal desenvolvido documentos de orientação detalhados, em conformidade com os elementos centrais consagrados na directiva.

- Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão, que estabelece uma abordagem estruturada e pan-europeia para a atribuição de prioridade nas inspeções SAFA a efectuar na plataforma de estacionamento a operadores-aeronaves potencialmente não seguros e que visa promover uma melhor utilização dos recursos de inspecção existentes.

Tal como impunha a Directiva 2008/49/CE da Comissão, a EASA elaborou e publicou documentos de orientação detalhados relativos à qualificação dos inspectores SAFA na plataforma de estacionamento, estabelecendo critérios comuns a todos os Estados participantes. Os critérios de qualificação centram-se na elegibilidade, formação (incluindo formação contínua) e na experiência dos inspectores. Essa formação deve seguir programas desenvolvidos pela EASA; os formadores independentes devem ser qualificados de acordo com um conjunto específico de critérios comuns.

Diversas iniciativas lançadas em 2007 prosseguiram em 2008, tornando-se actividades regulares normalizadas no âmbito do programa SAFA da CE. É o caso da análise da qualidade do conteúdo dos relatórios introduzidos por Estados participantes na base de dados SAFA e da análise da própria base de dados. Essa análise, efectuada a intervalos de quatro meses, visa identificar tão cedo quanto possível eventuais preocupações e tendências negativas de segurança, para que possam ser resolvidas oportunamente, sem chegar a tornar-se verdadeiras ameaças à segurança da aviação internacional. A metodologia para realização da análise foi posteriormente aperfeiçoada e melhorada de forma a aproveitar ao máximo os dados SAFA disponíveis.

Em Outubro de 2008, procedeu-se a uma grande actualização da base de dados do programa SAFA, o que permitiu melhorar a elaboração dos relatórios, prestar apoio ao acompanhamento do processo de atribuição de prioridade estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão e otimizar os fluxos de trabalho. Ao mesmo tempo que pôs em prática as alterações introduzidas pela Directiva 2008/49/CE da Comissão, em particular a obrigação de apresentar relatório sobre as acções da classe 3, a actualização introduziu uma nova característica significativa no sentido de reforçar a coerência das constatações recorrendo a um conjunto de constatações pré-definidas, elaboradas e mantidas pela EASA.

Ao mesmo tempo, a base de dados do programa SAFA foi reproduzida, constituindo agora um ambiente de formação plenamente operacional que permite a formação prática dos seus utilizadores.

### **1.5. Introdução de uma abordagem em função do risco**

O recente Regulamento (CE) n.º 351/2008 da Comissão, que entrou em vigor em Abril de 2008, introduz o conceito de atribuição de prioridade nas inspeções SAFA numa perspectiva pan-europeia; os Estados participantes devem atribuir prioritariamente uma fracção das suas inspeções na plataforma de estacionamento a certos operadores (podendo abranger operadores concretos ou a totalidade dos operadores certificados em determinado Estado). A lista de prioridade é compilada pela Comissão Europeia e actualizada sempre que necessário, em conformidade com os critérios estabelecidos nos termos do referido regulamento, a saber:

- informação transmitida pela EASA a partir da análise da base de dados do programa SAFA;
- informação proveniente das reuniões do Comité da Segurança Aérea;

- informação transmitida pelos Estados-Membros à Comissão.

Também os operadores cujo nome está inscrito no anexo B da lista comunitária de transportadoras aéreas proibidas, estabelecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005, assim como os outros operadores certificados no mesmo Estado de qualquer operador que figure simultaneamente na lista comunitária, são sujeitos a inspeção prioritária.

A primeira lista de atribuição de prioridade foi estabelecida em 20 de Abril de 2008 e revista duas vezes ao longo desse ano. Em 2008, de um total de 10 337 inspeções SAFA, 1 481 tiveram por objecto operadores/aeronaves inscritos na lista de prioridade.

## **2. BASE DE DADOS CENTRALIZADA DO PROGRAMA SAFA**

A base de dados centralizada do programa SAFA foi gerida pela EASA desde Dezembro de 2006, data em que foi transferida das *Central Joint Aviation Authorities* (CJAA), nos Países Baixos, para a EASA, em Colónia, Alemanha.

Embora a base de dados seja gerida e mantida pela EASA, cabe às autoridades nacionais da aviação (NAA) dos 42 Estados participantes no SAFA nela introduzir os relatórios.

Em 2008 os Estados participantes no SAFA efectuaram 10 337 inspeções, o maior número registado até ao presente, que deram lugar a cerca de 11 298 constatações (*ver apêndice A*).

Os dados contidos na base de dados são considerados confidenciais, na medida em que apenas são partilhados com outros Estados participantes e não se encontram à disposição do público. O acesso das autoridades nacionais da aviação dos Estados participantes à base de dados processa-se através de uma ligação segura à Internet.

## **3. DOMÍNIOS DE INSPECÇÃO**

Nos termos da «Directiva SAFA», as aeronaves suspeitas de incumprimento das normas internacionais de segurança (com base, designadamente, numa análise periódica da base de dados pela EASA) devem ser prioritariamente inspeccionadas pelos Estados-Membros. Por outro lado, as inspeções SAFA na plataforma de estacionamento podem ser efectuadas de acordo com um procedimento de inspeções aleatórias às aeronaves.

São cinco os domínios em que podem incidir as inspeções:

- (1) Estado específico do operador (verificação dos operadores de um Estado específico).
- (2) Tipo específico de aeronave.
- (3) Natureza específica das operações (serviços regulares, serviços não regulares, carga, etc.).
- (4) Operador específico de um país terceiro.
- (5) Aeronave específica, identificada pelo seu número de matrícula.

Os apêndices B, C e D fornecem as listas dos Estados dos operadores, dos tipos de aeronaves e dos operadores inspeccionados em 2008, salientando a forte abrangência do programa SAFA da CE e a sua aplicação não discriminatória.

A flexibilidade de funcionamento do programa pode igualmente ser ilustrada pelo quadro abaixo, que reúne a informação dos apêndices e proporciona uma panorâmica das actividades.

Não obstante a principal obrigação dos Estados-Membros da UE, nos termos da «Directiva SAFA», seja a inspecção de aeronaves de países terceiros em visita a aeroportos da UE, as aeronaves dos operadores da UE continuam a ser objecto de inspecções. O quadro seguinte mostra os resultados:

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Inspeções</b>          | 10 337 inspeções.....                                   |
| <b>Operador</b>           | .....a 1 067 operadores distintos.....                  |
| <b>Estado do operador</b> | .....de 131 Estados.....                                |
| <b>Tipo de aeronave</b>   | .....que exploram 220 (sub)tipos distintos de aeronaves |

O quadro que se segue, por sua vez, reflecte o facto de a grande maioria dos voos realizados nos Estados-Membros da UE serem efectuados por operadores da UE e de, em geral, os Estados participantes no SAFA continuarem a utilizar os critérios mais vastos do anterior programa SAFA da CEAC.

|                    | <b>Inspeções a operadores da UE</b> | <b>Inspeções a operadores não-membros da UE</b> |
|--------------------|-------------------------------------|---|
| <b>2008</b>        | 5 879                               | 4 458   |
| <b>Percentagem</b> | 56,87%                              | 43,13%  |

Das 10 337 inspeções realizadas em 2008, 9 040 foram efectuadas por Estados-Membros da UE: 42,7% (3 857) a operadores certificados em países terceiros (não pertencentes à UE), enquanto os restantes 57,3% (5 183) foram efectuados a operadores da UE. Em 2008, operadores de países terceiros efectuaram cerca de 700 000 escalas em aeroportos da Comunidade, sendo a taxa de inspecção (n.º de inspeções/n.º de escalas) de 0,5%, aproximadamente (ou seja, 5 inspeções por cada 1 000 escalas). As escalas de operadores da UE noutra Estado da UE (que não o Estado responsável pela supervisão da sua segurança) elevaram-se a mais de 2 900 000, sendo a taxa de inspecção de 0,17% para os operadores da UE.

#### **4. PRINCIPAIS RESULTADOS DAS INSPECÇÕES SAFA**

##### **4.1. Constatações gerais das inspeções**

O ponto de partida das constatações, que mais não são do que desvios das normas da ICAO, é a abordagem quantitativa. Esta compara o número total de constatações (F) com o número total de inspeções (I) e os parâmetros inspeccionados (II).

Durante a inspeção, é utilizada uma lista de verificação, que inclui um total de 54 parâmetros de inspeção distintos. Na maioria dos casos, nem todos os parâmetros são verificados durante a inspeção, atendendo a que o tempo que medeia entre a chegada da aeronave e a sua partida é insuficiente para permitir efectuar uma inspeção completa. Consequentemente, a relação entre o número total de constatações e o número total de parâmetros inspeccionados poder ser mais explícita do que um rácio meramente baseado no número de inspeções. Os resultados constam do quadro seguinte:

|  | <b>Período</b>                                       |
|--|--|
|  | <b>1 de Janeiro de 2008 – 31 de Dezembro de 2008</b> |
| <b>Total de inspeções (I)</b>                                    | 10 337   |
| <b>Total de parâmetros inspeccionados (II)</b>                   | 358 046  |
| <b>Total de constatações (F)</b>                                 | 11 298   |
| <b>N.º médio de parâmetros inspeccionados durante a inspeção</b> | 34,64  |
| <b>Constatações/Inspeções (F/I)</b>                              | 1,093  |
| <b>Constatações/Parâmetros inspeccionados (F/II)</b>             | 0,0315   |

## 4.2. Constatações das inspeções e suas categorias

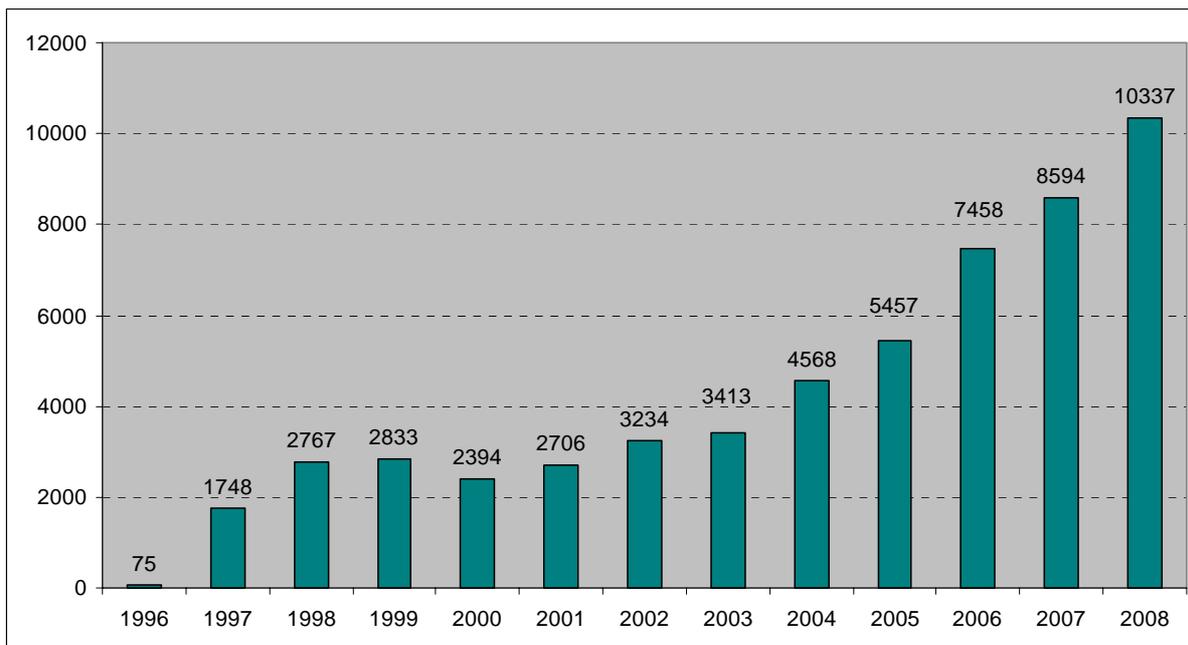
Importa ter em conta não só o número absoluto de constatações das inspeções como a sua «gravidade». Para esse efeito, foram definidas três categorias de constatações: «categoria 1» (constatação menor), «categoria 2» (constatação significativa) e «categoria 3» (constatação «maior»). As expressões «menor», «significativa» e «maior» referem-se ao grau de desvio em relação à norma da ICAO. O objectivo principal das categorias de constatações é classificar o grau de cumprimento da norma e a gravidade do incumprimento da mesma.

As inspeções e as categorias de constatações são registadas na base de dados e os resultados são apresentados no quadro seguinte:

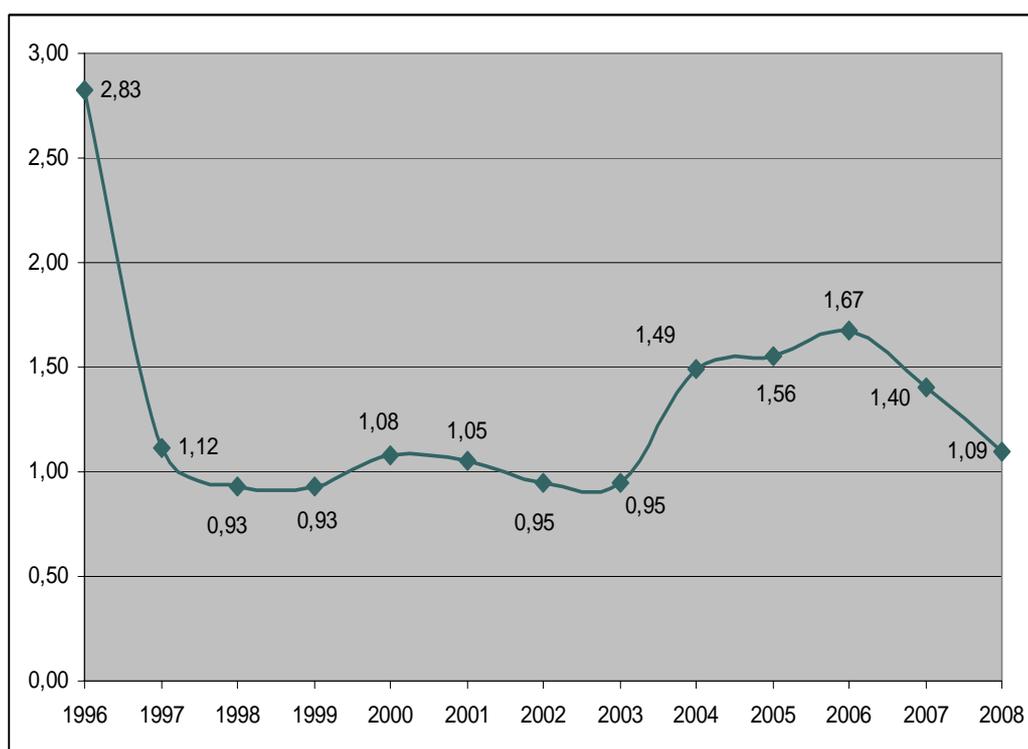
| Ano  | No. inspeções (I) | N.º de constatações (F) |                        |                |         | Rácio de constatações (Fcat./I) |             |             |             |
|------|-------------------|-------------------------|------------------------|----------------|---------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|
|      |                   | Cat. 1 (menor)          | Cat. 2 (significativa) | Cat. 3 (maior) | total   | F cat.1 / I                     | F cat.2 / I | F cat.3 / I | F total / I |
| 2008 | 10337             | 4661                    | 4551                   | 2086           | 11298   | 0,451                           | 0,440       | 0,202       | 1,093       |
|      |                   | 41,26%                  | 40,28%                 | 18,46%         | 100,00% |                                 |             |             |             |

## 4.3. Panorâmica histórica

|  | Ano    |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | Total 1996-2008 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|
|  | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   |                 |
| <b>Total de inspeções (I)</b>                        | 75     | 1748   | 2767   | 2833   | 2394   | 2706   | 3234   | 3413   | 4568   | 5457   | 7458   | 8594   | 10337  | 55584           |
| <b>Total de parâmetros inspeccionados (II)</b>       | 1675   | 31413  | 88400  | 95524  | 80454  | 82935  | 93681  | 100014 | 148850 | 181440 | 260524 | 300035 | 358046 | 1822991         |
| <b>Total de constatações (F)</b>                     | 212    | 1951   | 2573   | 2631   | 2587   | 2851   | 3064   | 3242   | 6799   | 8492   | 12481  | 12073  | 11298  | 70254           |
| <b>Constatações/Inspeções (F/I)</b>                  | 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           |
| <b>Constatações/parâmetros inspeccionados (F/II)</b> | 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           |



**N.º de inspeções SAFA desde o início do programa, em 1996**



**N.º médio de constatações por inspeção (1996-2008)**

#### 4.4. Repartição regional das constatações das inspeções

| Região  | N.º de Estados inspeccionados | N.º de operadores inspeccionados | Inspec. (I) | N.º de constatações (F) |                  |                |       | Rácio de constatações (Fcat./I) |           |           |           |
|---|-------------------------------|----------------------------------|-------------|-------------------------|------------------|----------------|-------|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|
|   |                               |                                  |             | Cat. 1 (menor)          | Cat. 2 (signif.) | Cat. 3 (maior) | Total | F cat.1/I                       | F cat.2/I | F cat.3/I | F total/I |
| UE (27) <sup>1</sup>  | 27                            | 532                              | 5 879       | 2 293                   | 2 103            | 849            | 5 245 | 0,390                           | 0,358     | 0,144     | 0,892     |
| Europa (CEAC) <sup>2</sup>                                    | 43                            | 665                              | 7 330       | 2 973                   | 2 764            | 1,140          | 6 877 | 0,406                           | 0,377     | 0,155     | 0,938     |
| Federação da Rússia, Bielorrússia e Ásia Central <sup>3</sup> | 7                             | 92                               | 905         | 410                     | 489              | 244            | 1 143 | 0,453                           | 0,540     | 0,270     | 1,263     |
| América do Norte <sup>4</sup>                                 | 3                             | 88                               | 456         | 259                     | 203              | 132            | 594   | 0,568                           | 0,445     | 0,289     | 1,303     |
| América Latina e Caraíbas <sup>5</sup>                        | 21                            | 46                               | 163         | 112                     | 153              | 74             | 339   | 0,687                           | 0,939     | 0,454     | 2,080     |
| Médio Oriente e Norte de África <sup>6</sup>                  | 17                            | 78                               | 998         | 577                     | 586              | 300            | 1 463 | 0,578                           | 0,587     | 0,301     | 1,466     |
| África <sup>7</sup>   | 20                            | 41                               | 192         | 169                     | 190              | 112            | 471   | 0,880                           | 0,990     | 0,583     | 2,453     |
| Ásia <sup>8</sup>   | 16                            | 41                               | 260         | 158                     | 151              | 77             | 386   | 0,608                           | 0,581     | 0,296     | 1,485     |
| Oceânia <sup>9</sup>  | 4                             | 16                               | 32          | 3                       | 15               | 7              | 25    | 0,094                           | 0,469     | 0,219     | 0,781     |
| Média/todos os Estados  |                               |                                  |             |                         |                  |                |       | 0,451                           | 0,440     | 0,202     | 1,093     |

<sup>1</sup> UE — Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, República Checa, Chipre, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, Suécia.

<sup>2</sup> Europa (CEAC) — Albânia, Alemanha, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bélgica, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, República Checa, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Malta, República da Moldávia, Mónaco, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, Sérvia, Suécia, Suíça, Turquia, Ucrânia.

<sup>3</sup> Federação da Rússia, Bielorrússia e Ásia Central (CEI) — Bielorrússia, Cazaquistão, Quirguistão, Federação da Rússia, Tajiquistão, Turquemenistão, Usbequistão.

<sup>4</sup> América do Norte (NA) - Bermudas, Canadá, Estados Unidos da América.

<sup>5</sup> América Latina e Caraíbas (LAC) — Anguila, Antígua e Barbuda, Antilhas Neerlandesas, Argentina, Aruba, Baamas, Barbados, Belize, Bolívia, Brasil, Ilhas Caimão, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Domínica, República Dominicana, Equador, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Porto Rico, Salvador, Santa Lúcia, São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas, Suriname, Trindade e Tobago, Ilhas Turcas e Caicos, Uruguai, Venezuela (República Bolivariana da).

<sup>6</sup> Médio Oriente e Norte de África (MENA) — Arábia Saudita, Argélia, Barém, Catar, Egipto, Emirados Árabes Unidos, Iémen, Irão (República Islâmica do), Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Líbano, Jamahiriya Árabe Líbia, Marrocos, Omã, República Árabe Síria, Sudão, Tunísia.

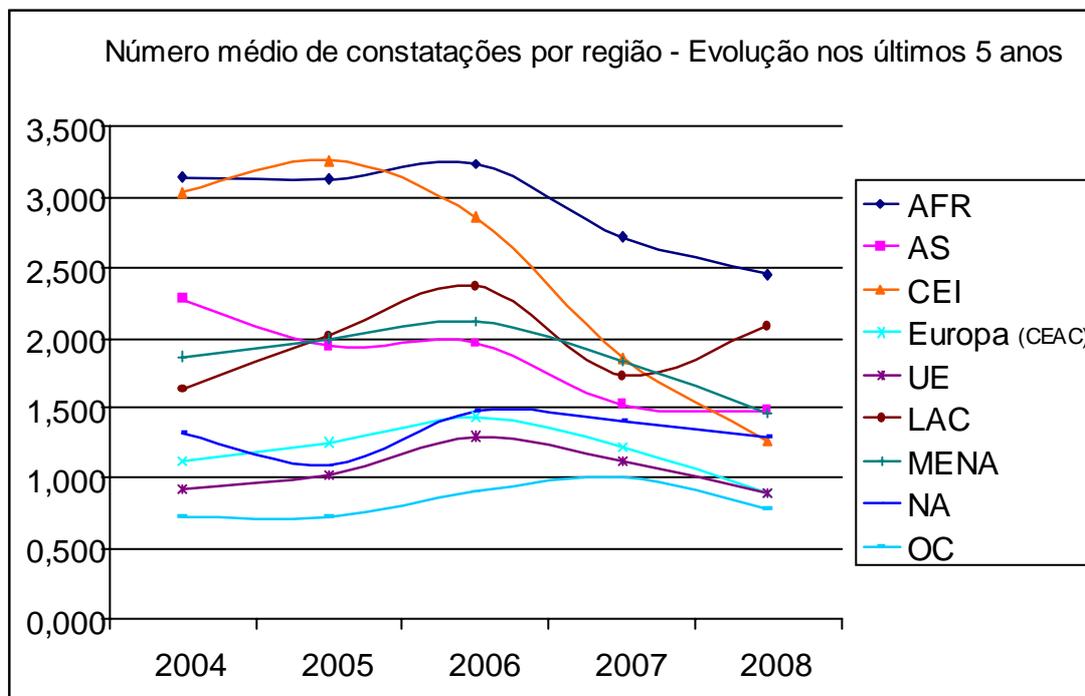
<sup>7</sup> África (AFR) — África do Sul, Angola, Benim, Botsuana, Burquina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Comores, Congo, República Democrática do Congo, Costa do Marfim, Eritreia, Etiópia, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Jibuti, Lesoto, Libéria, Madagáscar, Malavi, Mali, Maurícia, Mauritània, Moçambique, Namíbia, Níger, Nigéria, Quénia, Ruanda, São Tomé e Príncipe, Seicheles, Senegal, Serra Leoa, Somália, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Togo, Uganda, Zâmbia, Zimbabué.

<sup>8</sup> Ásia (AS) — Afeganistão, Bangladeche, Brunei Darussalam, Butão, Camboja, China, República da Coreia, República Popular Democrática da Coreia, Filipinas, Hong Kong (Região Administrativa Especial da China), Índia, Indonésia, Japão, República Democrática Popular do Laos, Malásia, Maldivas, Mianmar, Mongólia, Nepal, Paquistão, Singapura, Sri Lanca, Tailândia, Taiwan, Timor-Leste, Vietname.

<sup>9</sup> Oceânia (OC) — Austrália, Fiji, Ilhas Marshall, Micronésia (Estados Federados da), Nauru, Nova Zelândia, Palau, Papuásia-Nova Guiné, Quiribati, Ilhas Salomão, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Da observação do quadro pode depreender-se o seguinte:

- Os operadores de Estados da UE, da CEAC e da Oceânia registam menos constatações por inspeção do que a média.
- Os operadores da África, da Federação da Rússia/Bielorrússia/grupo da Ásia Central, da Ásia, do Médio Oriente, da América do Norte e do Norte de África registam mais constatações por inspeção do que a média.



A evolução ao longo de cinco anos mostra que o número médio de constatações (por inspeção) diminuiu em quase todas as regiões geográficas e, de forma mais significativa, em relação aos operadores autorizados na Federação da Rússia, Bielorrússia e Estados da Ásia Central (CEI). América Latina e Caraíbas (LAC) constituem a única exceção.

## Repartição por regiões da ICAO

| Região                | N.º de Estados inspeccionados | N.º de operadores inspeccionados | Inspec. (I) | N.º de constatações (F) |                  |                |       | Rácio de constatações (Fcat./I) |           |           |           |
|-----------------------|-------------------------------|----------------------------------|-------------|-------------------------|------------------|----------------|-------|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|
|                       |                               |                                  |             | Cat. 1 (menor)          | Cat. 2 (signif.) | Cat. 3 (maior) | Total | F cat.1/I                       | F cat.2/I | F cat.3/I | F total/I |
| APAC <sup>10</sup>    | 18                            | 55                               | 271         | 153                     | 159              | 79             | 391   | 0,565                           | 0,587     | 0,292     | 1,443     |
| ESAF <sup>11</sup>    | 9                             | 25                               | 131         | 95                      | 126              | 75             | 296   | 0,725                           | 0,962     | 0,573     | 2,260     |
| EUR/NAT <sup>12</sup> | 56                            | 773                              | 8580        | 3607                    | 3477             | 1483           | 8567  | 0,420                           | 0,405     | 0,173     | 0,998     |
| MID <sup>13</sup>     | 17                            | 71                               | 726         | 374                     | 387              | 217            | 978   | 0,515                           | 0,533     | 0,299     | 1,347     |
| NACC <sup>14</sup>    | 10                            | 107                              | 489         | 284                     | 253              | 165            | 702   | 0,581                           | 0,517     | 0,337     | 1,436     |
| SAM <sup>15</sup>     | 10                            | 20                               | 79          | 74                      | 85               | 30             | 189   | 0,937                           | 1,076     | 0,380     | 2,392     |
| WACAF <sup>16</sup>   | 11                            | 16                               | 61          | 74                      | 64               | 37             | 175   | 1,213                           | 1,049     | 0,607     | 2,869     |
| Todos os Estados      | 131                           | 1067                             | 10337       | 4661                    | 4551             | 2086           | 11298 | 0,451                           | 0,440     | 0,202     | 1,093     |

Da observação deste quadro pode deprender-se o seguinte:

- Os operadores de Estados da região EUR/NAT registam menos constatações por inspeção do que a média.

<sup>10</sup> APAC-Região da ICAO para a Ásia e o Pacífico: Austrália, Bangladeche, Brunei Darussalam, Butão, Camboja, China (incl. Hong Kong e Macau), Ilhas Cook, República da Coreia, República Popular Democrática da Coreia, Fiji, Filipinas, Índia, Indonésia, Japão, República Democrática Popular do Laos, Malásia, Maldivas, Ilhas Marshall, Mianmar, Micronésia, Mongólia, Nauru, Nepal, Nova Zelândia, Palau, Papuásia-Nova Guiné, Quiribati, Ilhas Salomão, Samoa, Singapura, Sri Lanca, Tailândia, Tonga, Vanuatu, Vietname.

<sup>11</sup> ESAF-Região da ICAO para a África Oriental e Austral: África do Sul, Angola, Botsuana, Burundi, Comores, Eritreia, Etiópia, Jibuti, Lesoto, Madagáscar, Malavi, Maurícia, Moçambique, Namíbia, Quênia, Ruanda, Seicheles, Somália, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Uganda, Zâmbia, Zimbabué.

<sup>12</sup> EUR/NAT-Região da ICAO para a Europa e o Atlântico Norte: Albânia, Alemanha, Andorra, Argélia, Arménia, Áustria, Azerbaijão, Bélgica, Bielorrússia, Bósnia e Herzegovina, Bulgária, Cazaquistão, República Checa, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovénia, Espanha, Estónia, Finlândia, França, Geórgia, Grécia, Hungria, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Malta, Marrocos, República da Moldávia, Mónaco, Montenegro, Noruega, Países Baixos (incl. Antilhas Neerlandesas), Polónia, Portugal, Quirguistão, Reino Unido (incl. Ilhas Caimão, Bermudas), Roménia, Federação da Rússia, São Marino, Sérvia, Suécia, Suíça, Tajiquistão, Tunísia, Turquemenistão, Turquia, Ucrânia, Usbequistão.

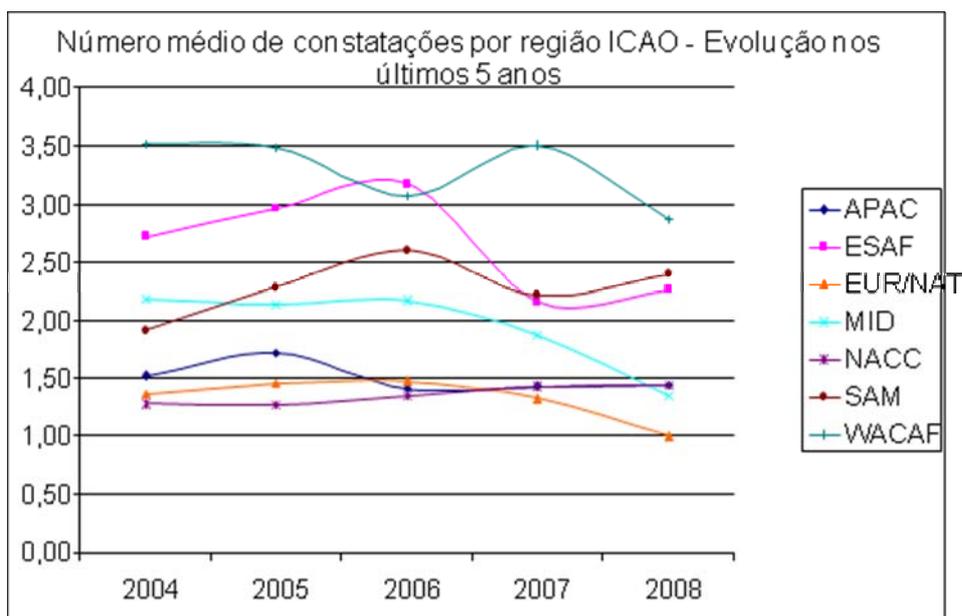
<sup>13</sup> MID-Região da ICAO para o Médio Oriente: Afeganistão, Arábia Saudita, Barém, Catar, Chipre, Egipto, Emirados Árabes Unidos, Iémen, Irão, Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Líbano, Jamahiriya Árabe Líbia, Omã, Paquistão, República Árabe Síria, Sudão.

<sup>14</sup> NACC-Região da ICAO para a América do Norte, a América Central e as Caraíbas: Antígua e Barbuda, Baamas, Barbados, Belize, Canadá, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Estados Unidos da América, Granada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Salvador, Santa Lúcia, São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas, Trindade e Tobago.

<sup>15</sup> SAM-Região da ICAO para a América do Sul: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Panamá, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela.

<sup>16</sup> WACAF-Região da ICAO para a África Ocidental e Central: Benim, Burquina Faso, Cabo Verde, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, República Democrática do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Mauritânia, Níger, Nigéria, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo.

- Os operadores de Estados das regiões MID, SAM, WACAF, NACC, APAC e ESAF registam mais constatações por inspeção do que a média.



Da observação deste gráfico pode depreender-se que, para as regiões NACC e APAC, o número médio de constatações (número total de constatações/número total de inspeções) se manteve a um nível relativamente constante. Os números respeitantes às regiões EUR/NAT, MID e WACAF registaram melhoria, enquanto as regiões ESAF e SAM mostram um aumento da média de constatações, invertendo assim as tendências positivas do último ano.

#### Comparação entre a UE, a CEAC e o resto do mundo

| Região   | N.º de Estados inspeccionados | N.º de operad. inspeccionados | Inspeç. (I) | N.º de constatações (F) |                  |                |       | Rácio de constatações (Fcat./I) |           |           |           |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------------|------------------|----------------|-------|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|
|  |                               |                               |             | Cat. 1 (menor)          | Cat. 2 (signif.) | Cat. 3 (maior) | Total | F cat.1/I                       | F cat.2/I | F cat.3/I | F total/I |
| UE   | 27                            | 532                           | 5879        | 2293                    | 2103             | 849            | 5245  | 0,390                           | 0,358     | 0,144     | 0,892     |
| Resto da EUROPA (Estados CEAC não-membros da UE) | 16                            | 133                           | 1452        | 680                     | 661              | 291            | 1632  | 0,468                           | 0,455     | 0,200     | 1,124     |
| EUROPA (CEAC)                                    | 43                            | 665                           | 7330        | 2973                    | 2764             | 1140           | 6877  | 0,406                           | 0,377     | 0,155     | 0,938     |
| Estados não-membros da UE                        | 104                           | 535                           | 4458        | 2368                    | 2448             | 1237           | 6053  | 0,531                           | 0,549     | 0,277     | 1,358     |
| Todos os Estados                                 | 131                           | 1067                          | 10337       | 4661                    | 4551             | 2086           | 11298 | 0,451                           | 0,440     | 0,202     | 1,093     |

#### 4.5. Constatações das inspeções relacionadas com os parâmetros da lista de verificação

O apêndice F apresenta os resultados correspondentes a cada um dos parâmetros de inspeção (III). Indica o número de vezes que um determinado parâmetro de inspeção foi verificado, o

número de constatações e o rácio F/III. Do apêndice G consta a repartição pormenorizada, por categorias, das constatações relativas a 2008.

#### **4.6. As três primeiras constatações significativas e maiores das inspecções relacionadas com os parâmetros da lista de verificação**

A lista de verificação das inspecções é composta de quatro partes principais. A parte A refere-se aos parâmetros que devem ser inspeccionados no posto de pilotagem da aeronave. A parte B da lista de verificação diz respeito a parâmetros que devem ser verificados na cabina (passageiros), consistindo essencialmente em equipamento de segurança. A parte C está relacionada com o estado técnico geral da aeronave, que deve ser objecto de inspecção visual do seu exterior. Os parâmetros da parte D da lista de verificação referem-se ao porão de carga da aeronave e à carga transportada.

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

Por ocasião da análise das constatações resultantes de uma inspecção SAFA, as categorias 2 (significativa) e 3 (maior) exigem a máxima atenção quando estiver em causa a necessidade de rectificação. Para cada parte da lista de verificação, as três primeiras constatações das categorias 2 e 3 relacionadas com o número de inspecções constam dos quadros dos apêndices D e E.

### **5. MEDIDAS TOMADAS APÓS AS INSPECÇÕES NA PLATAFORMA DE ESTACIONAMENTO**

Podem ser tomadas diversas medidas em função da categoria, do número e da natureza das constatações.

Se as constatações indicarem que a segurança da aeronave e dos seus ocupantes está comprometida, serão necessárias medidas correctivas. Em geral, o comandante da aeronave será instado a corrigir as anomalias graves que lhe são comunicadas. Nos raros casos em que os inspectores tiverem motivos para acreditar que o comandante da aeronave não tenciona tomar as medidas necessárias para corrigir as anomalias que lhe foram assinaladas, procederão oficialmente à imobilização do aparelho. O acto oficial de imobilização pelo Estado da inspecção significa que a aeronave fica proibida de retomar os seus voos até que sejam adoptadas medidas correctivas adequadas.

Outro tipo de medidas são as chamadas «medidas correctivas antes da autorização do voo». A aeronave apenas é autorizada a retomar os seus voos depois de corrigidas as anomalias identificadas.

Noutros casos, a aeronave pode descolar sujeita a restrições operacionais. Um exemplo destas restrições é o caso da existência de uma anomalia relacionada com os assentos dos passageiros. A aeronave poderá voar na condição de os referidos assentos não serem ocupados por nenhum passageiro.

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

Para realizar da melhor forma os objectivos do programa SAFA da CE, é fundamental uma cooperação estreita com as autoridades da aviação civil de todos os Estados cujos operadores e aeronaves tenham sido objecto de inspecções SAFA. No quadro da sua responsabilidade pela supervisão da segurança dos seus operadores nacionais, em conformidade com as normas internacionais de segurança aplicáveis, estas autoridades da aviação civil devem garantir a aplicação adequada de medidas destinadas a corrigir as constatações assinaladas durante as inspecções SAFA.

Nalguns casos, quando as constatações relativas a uma aeronave são consideradas importantes, os Estados participantes no programa SAFA podem decidir retirar a autorização de entrada dessa aeronave no seu território. Assim, a aeronave em causa deixa de estar autorizada a aterrar nos aeroportos desse Estado ou a penetrar no seu espaço aéreo. Esta proibição pode ser retirada se o operador da aeronave provar que os problemas foram devidamente corrigidos. A retirada da autorização de entrada da aeronave pode, pois, assumir um carácter provisório (o que geralmente acontece).

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

|                            |  |               |
|----------------------------|--|---------------|
|                            | <b>N.º de inspecções</b>                                   | <b>10 337</b> |
|                            | <b>N.º de constatações</b>                                 | <b>11 298</b> |
| <b>MEDIDAS<br/>TOMADAS</b> | <b>Informações à autoridade e ao operador</b>              | <b>3 566</b>  |
|                            | <b>Restrição à exploração da aeronave</b>                  | <b>109</b>    |
|                            | <b>Medidas correctivas anteriores à autorização de voo</b> | <b>1 407</b>  |
|                            | <b>Aeronaves imobilizadas</b>                              | <b>14</b>     |
|                            | <b>Proibição imediata de operação</b>                      | <b>10*</b>    |

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