

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 31.3.2011
COM(2011) 159 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

PROGRAMA SAFA DA UNIÃO EUROPEIA

SEC(2011) 301 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

PROGRAMA SAFA DA UNIÃO EUROPEIA

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. PROGRAMA SAFA DA UE

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

A segurança da aviação constitui uma prioridade para a União Europeia (UE) e os seus Estados-Membros. Um dos principais instrumentos da UE para alcançar este objectivo é o programa SAFA da UE de avaliação da segurança das aeronaves de países terceiros. Este programa exige que os países participantes realizem inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de países terceiros para verificar a conformidade dos aparelhos, das tripulações e das operações com os requisitos de segurança internacionais aplicáveis. Desde o seu arranque em 1996, sob os auspícios da Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) em associação com as Autoridades Comuns da Aviação (JAA), o programa SAFA tem vindo a revelar-se, cada vez mais, um instrumento de vanguarda no reforço da segurança da aviação a nível europeu e internacional.

A UE aprovou e apoiou plenamente, desde o início, o programa SAFA, nele participando activamente através da sua presença no Comité Director e também mediante a concessão de financiamentos às JAA pela Comissão Europeia.

No âmbito da estratégia geral da Comunidade para estabelecer e manter um nível uniforme e elevado de segurança da aviação civil na Europa, a Comunidade adoptou, em 21 de Abril de 2004, a Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários¹ (a denominada «Directiva SAFA»). A directiva instaurou a obrigação legal de os Estados-Membros da UE efectuarem inspecções na plataforma de estacionamento às aeronaves de países terceiros que aterram nos seus aeroportos, entendendo-se por «aeronave de um país terceiro» uma aeronave que não é utilizada nem operada sob controlo de uma autoridade competente de um Estado Membro da UE; porém, a directiva não proíbe, de modo nenhum, os Estados Membros da UE de inspecionarem aeronaves de outros Estados-Membros da UE. Os Estados-Membros da UE beneficiaram de um prazo de dois anos para transporem a directiva para a legislação nacional².

Além disso, 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, passando a gestão e o desenvolvimento ulterior do programa SAFA da UE, a partir de 1 de Janeiro de 2007, a ser da responsabilidade da Comissão Europeia, assistida pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). A AESA é uma agência da Comissão Europeia sediada em Colónia, responsável pela gestão operacional do programa

¹ JO L 143 de 30.4.2004, p. 74.

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

SAFA da UE em nome da Comissão, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 768/2006 da Comissão³.

Os elementos operacionais do programa SAFA foram aplicados, até 2006, pelas JAA centrais (CJAA). No final de 2006, as actividades de coordenação do programa SAFA, incluindo a base de dados centralizada, foram transferidas das CJAA para a AESA.

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

1.2. Finalidade do presente relatório

O presente relatório demonstra claramente os esforços da UE para reforçar a segurança no céu europeu. A transparência das informações relativas à segurança e a partilha das principais conclusões das inspecções SAFA constituem os princípios fundamentais de um sistema de transporte aéreo seguro. A confiança dos passageiros na segurança do transporte aéreo depende igualmente do acesso a informações adequadas sobre a aplicação de normas de segurança internacionais. Neste contexto, o artigo 6.º, n.º 2, da Directiva 2004/36/CE prevê que a Comissão publique anualmente um relatório de informação agregada acessível ao público e às partes interessadas do sector, que contenha uma análise de todas as informações recebidas. Esta análise deve ser simples, compreensível e indicar se existe um risco de segurança acrescido para os passageiros do transporte aéreo.

Trata-se do quarto relatório anual, que abrange o período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2009.

1.3. Funcionamento do programa SAFA da UE

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

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 matrícula) são contactados para 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 adicionais, são partilhados e centralizados numa base de dados informatizada, criada e gerida pela AESA.

³ JO L 134 de 20.5.2006, p. 16.

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

- aplicação por todos os Estados participantes no programa: em princípio, os 42 Estados da CEAC (Estados-Membros da UE e Estados da CEAC não-membros da UE que assinaram o acordo de cooperação com a AESA);
- ampla divulgação dos resultados das inspecções SAFA na plataforma de estacionamento através de uma base de dados centralizada;
- 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 SAFA (embora possam continuar a efectuar-se inspecções SAFA a aeronaves de Estados-Membros da UE);
- objectivo subjacente de verificar o cumprimento das regras internacionais de segurança (normas da ICAO), geralmente aplicáveis, à escala internacional, a todas as aeronaves inspeccionadas.

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

A experiência adquirida com as inspecções SAFA realizadas nos últimos anos mostra que estas dão uma indicação geral da segurança dos operadores estrangeiros. Esta indicação é, todavia, limitada, na medida em que não oferece uma panorâmica completa da segurança de uma aeronave ou de um operador específicos. Deve-se isto ao facto de determinados aspectos serem difíceis de avaliar durante uma inspecção (por exemplo, gestão de recursos em termos de membros da tripulação, estado de aeronavegabilidade completo, etc.), atendendo ao tempo limitado disponível para efectuar uma inspecção e, consequentemente, ao nível limitado de pormenor possível durante tal inspecção. O valor destes indicadores será ulteriormente melhorado com 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 nacional da aviação civil competente (Estado do operador ou Estado de matrícula). Deste modo, a informação adquirida através do programa SAFA da UE 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 referido 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 operação segura da aeronave específica que acabou de ser inspeccionada, incitando as autoridades de inspecção a garantir a adopção de medidas correctivas imediatamente antes da realização de outras operações por essa aeronave.

Por outro lado, desde a entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 2111/2005⁴ 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.

1.5. Evolução do programa em 2009

Os serviços da Comissão e a AESA acompanham, de forma contínua, o funcionamento do actual programa SAFA a fim de identificar as possibilidades de o melhorar.

Concretamente, no âmbito das tarefas que lhe são atribuídas por força da Directiva 2008/49/CE⁵, a AESA elaborou e publicou um segundo conjunto de material de orientação pormenorizado sobre procedimentos de inspecção na plataforma de estacionamento. Os procedimentos abrangem todas as áreas aplicáveis: planeamento, preparação e execução de inspecções, bem como actividades de acompanhamento.

Diversas iniciativas lançadas em 2007 prosseguiram em 2009, tornando-se actividades normalizadas periódicas no âmbito do programa SAFA da UE. É o caso, por exemplo, da análise da qualidade dos relatórios introduzidos pelos Estados participantes na base de dados SAFA e da análise da própria base de dados. Tal análise, efectuada a intervalos de quatro meses, tenta detectar, o mais rapidamente possível, problemas e tendências potencialmente negativos em matéria de segurança, para que possam ser corrigidos em tempo útil, sem chegarem a tornar-se verdadeiras ameaças à segurança da aviação internacional. A metodologia usada para a realização desta análise foi posteriormente aperfeiçoada e melhorada de forma a otimizar a utilização dos dados SAFA disponíveis.

Além disso, no decurso de 2009 e a pedido da Comissão, a AESA encetou negociações com diversas autoridades da aviação em todo o mundo destinadas a ampliar a participação no programa SAFA da UE, mantendo simultaneamente um elevado nível de normalização e harmonização.

Por último, a AESA iniciou um programa de normalização para garantir que todas as inspecções SAFA são efectuadas de forma normalizada em todos os Estados participantes no programa. Todos os Estados são objecto de auditorias para verificar a transposição das directivas da UE aplicáveis, bem como a adesão aos procedimentos comuns relativos à qualificação dos inspectores e à execução das inspecções. As auditorias são realizadas de acordo com os métodos de trabalho utilizados pela AESA nas inspecções de normalização que tratam de outras áreas da segurança da aviação, nomeadamente as constantes do Regulamento

⁴ JO L 344 de 27.12.2005, p. 15.

⁵ JO L 109 de 19.4.2008, p. 17.

(CE) n.º 736/2006 da Comissão⁶. Em 2009, foram efectuadas 5 auditorias nos seguintes países: Luxemburgo, Lituânia, Portugal, Suécia e Suíça.

1.6. Introdução de uma abordagem baseada nos riscos

O Regulamento (CE) n.º 351/2008⁷ da Comissão introduz o conceito de atribuição de prioridade nas inspecções SAFA, numa perspectiva pan-europeia segundo a qual os Estados participantes devem atribuir a prioridade numa parte das suas inspecções na plataforma de estacionamento a certos operadores (quer a operadores concretos quer à totalidade dos operadores certificados num determinado Estado). A lista de prioridades é compilada pela Comissão Europeia e actualizada periodicamente, sempre que necessário, em conformidade com os critérios estabelecidos nos termos do referido regulamento, a saber:

- informação transmitida pela AESA 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.

Além disso, os operadores cujo nome está inscrito no anexo B da lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação (estabelecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 2111/2005), os restantes operadores certificados no mesmo Estado, bem como qualquer operador que figure simultaneamente na lista comunitária, estão igualmente sujeitos a inspecções prioritárias.

O EUROCONTROL também apoia este conceito de atribuição de prioridade através da sua gestão do tráfego aéreo europeu, elemento central que presta aos Estados participantes informações em tempo real sobre o estado de planeamento dos voos dos operadores que constam da lista de prioridades.

Em 2009, de um total de 11 349 inspecções SAFA, 2 253 (19,85%) incidiram nos operadores inscritos na lista de prioridades.

2. BASE DE DADOS CENTRALIZADA DO PROGRAMA SAFA

A base de dados centralizada do programa SAFA tem sido gerida pela AESA, desde Dezembro de 2006, data em que foi transferida das CJAA, nos Países Baixos, para a AESA, em Colónia, na Alemanha. Cabe às autoridades nacionais da aviação (NAA) dos 42 Estados participantes no SAFA a responsabilidade pela introdução dos relatórios na base de dados.

Em 2009, os Estados participantes no SAFA efectuaram 11 349 inspecções, o maior número registado até então, que deram lugar a 9 688 constatações (*ver apêndice A do documento de trabalho*).

Os elementos constantes da base de dados são considerados confidenciais. O acesso das autoridades nacionais da aviação dos Estados participantes à base de dados processa-se através de uma ligação (segura) à Internet. Em 2009, as autoridades da aviação de países

⁶ JO L 29 de 17.5.2006, p. 10.

⁷ JO L 109 de 19.4.2008, p. 7.

terceiros obtiveram igualmente acesso em linha aos relatórios sobre operadores licenciados no seu país.

3. ÁREAS DE INSPECÇÃO

Em conformidade com a «Directiva SAFA», as aeronaves suspeitas de incumprimento das normas de segurança internacionais (com base, designadamente, numa análise periódica da base de dados pela AESA) devem ser prioritariamente inspeccionadas pelos Estados Membros. Além disso, as inspecções SAFA na plataforma de estacionamento podem ser efectuadas de forma aleatória.

São cinco as áreas em que podem incidir as inspecções:

- (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 do documento de trabalho contêm uma lista dos Estados dos operadores, dos tipos de aeronaves e dos operadores que foram objecto de inspecção em 2009. Põem em evidência o vasto âmbito de aplicação do programa SAFA da UE e a sua aplicação não discriminatória a operadores da UE e de países terceiros.

O bom funcionamento do programa pode igualmente ser ilustrado pelo quadro abaixo, que reúne a informação dos apêndices e oferece uma panorâmica das actividades.

Inspecções	11 349 inspecções...
Operador	...a mais de 1100 operadores distintos...
Estado do operador	... de 131 Estados...
Tipo de aeronave	... que operavam 220 tipos e variantes distintas 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.

	Inspecções a operadores da UE	Inspecções a operadores de países não-membros da UE
--	--------------------------------------	--

	Operadores	
2009	5 917	5 432
Percentagem	52,1%	47,9%

Das 11 349 inspecções realizadas, 9 462 (83,4%) foram efectuadas por Estados-Membros da UE (ver o anexo A). Uma percentagem de 47,9% (5 432) teve por objecto operadores licenciados em países terceiros, ao passo que os restantes 52,1% (5 917) incidiram em operadores da UE.

4. PRINCIPAIS RESULTADOS DAS INSPECÇÕES SAFA

4.1. Constatações gerais das inspecções

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

	Período
	1 de Janeiro de 2009 – 31 de Dezembro de 2009
Total de inspecções (I)	11 349
Total de elementos inspeccionados (II)	408 217
Total de constatações (F)	9 688
N.º médio de elementos inspeccionados durante uma inspecção	35,99
Constatações/inspecções (F/I)	0,854
Constatações/elementos inspeccionados (F/II)	0,0237

4.2. Constatações das inspecções e suas categorias

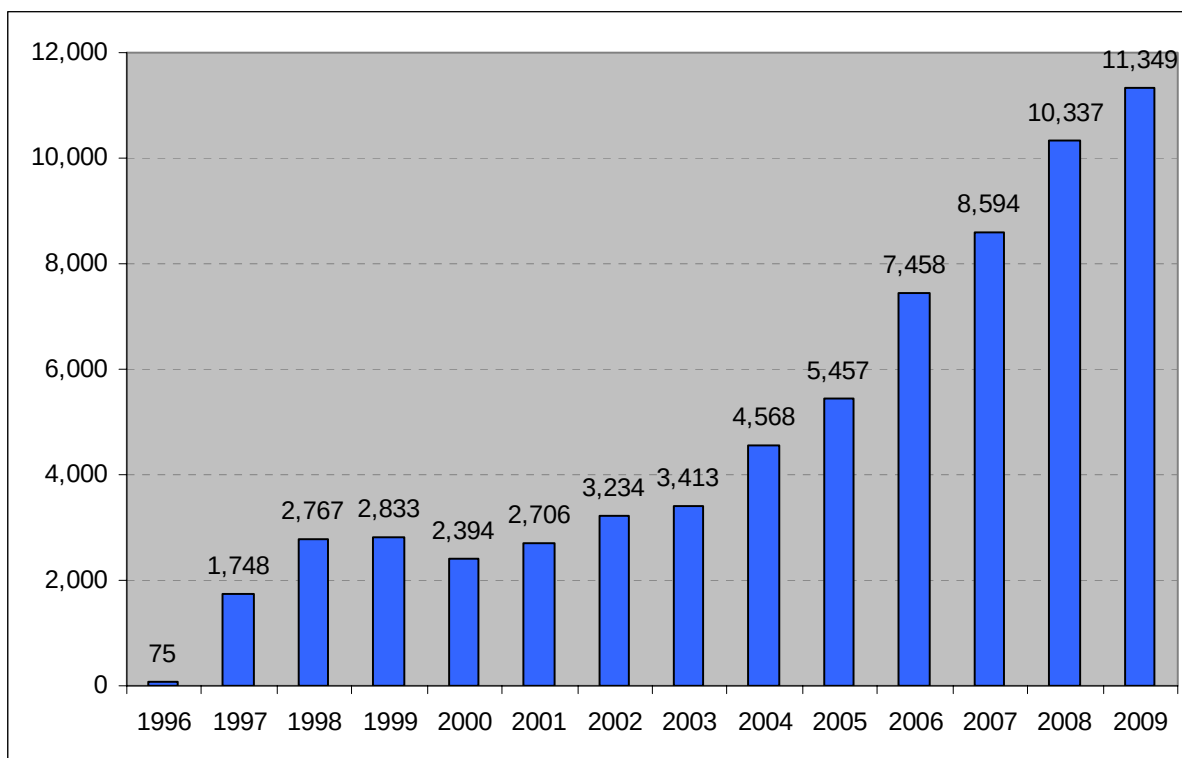
Importa ter em conta não só o número absoluto de constatações das inspecções como a sua «gravidade». Para esse efeito, foram definidas três categorias de constatações. Uma constatação de «categoria 1» é considerada uma constatação menor, uma de «categoria 2» é considerada significativa e uma de «categoria 3» é considerada grave. As expressões «menor», «significativa» e «grave» 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 inspecções e as categorias de constatações são registadas na base de dados e os resultados são apresentados no quadro seguinte:

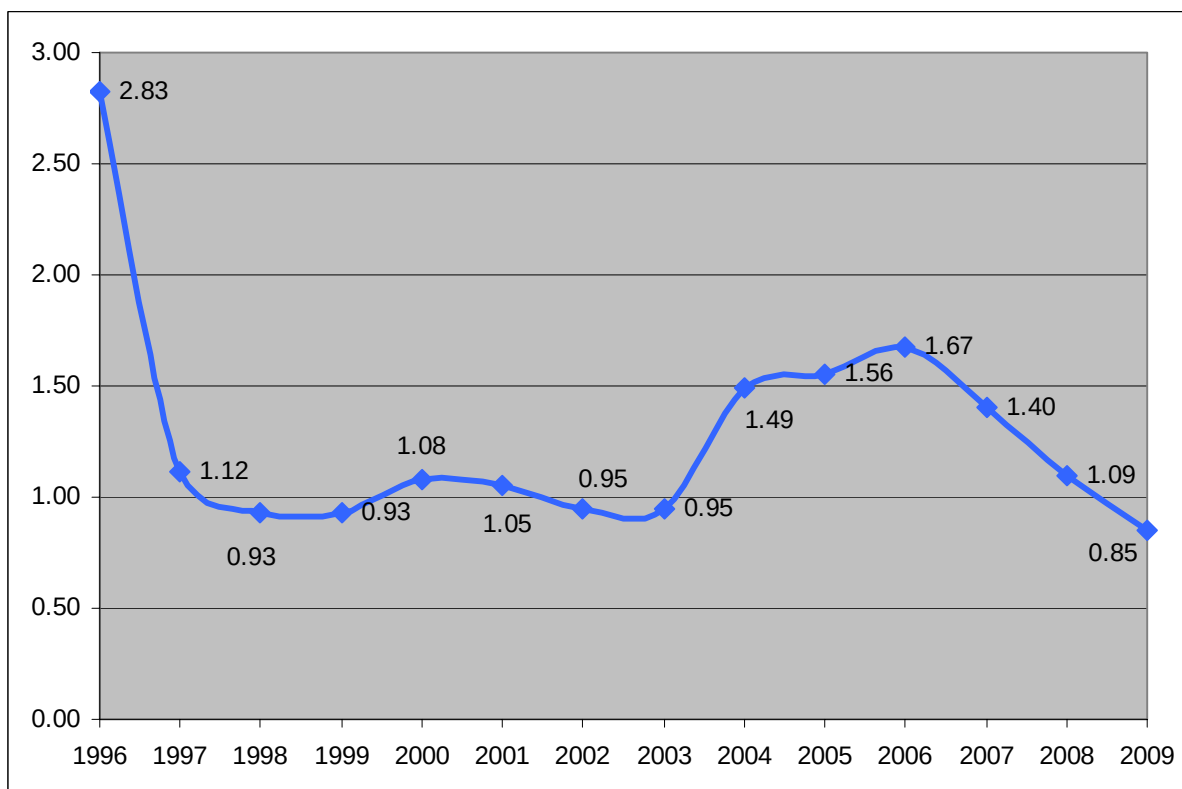
Ano	N.º de inspecções (I)	N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
		Cat. 1 (menor)	Cat. 2 (significativa)	Cat. 3 (grave)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
2009	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40%	39,4%	20,6%	100,00%				

4.3. Panorâmica histórica

	Ano														Total 1996-2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Total de inspecções (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
Total de elementos inspeccionados (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
Total de constatações (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	79 942
Constatações/inspecções (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
Constatações/elementos inspeccionados (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



Número anual de inspeções SAFA desde o início do programa, em 1996



Número médio de constatações por inspeção (1996-2009)

4.4. Repartição regional das constatações das inspecções

Região	N.º de Estados inspecionados	N.º de operad. inspecionados	Inspec. (I)	N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
				Cat. 1 (menor)	Cat. 2 (significativa)	Cat. 3 (grave)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
UE ⁸	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
EUROPA (CEAC) ⁹	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Federação da Rússia, Bielorrússia e Ásia Central ¹⁰	7	88	931	408	381	219	1 008	0,438	0,409	0,235	1,083
América do Norte ¹¹	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
América Latina e Caraíbas ¹²	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Médio Oriente e Norte de África ¹³	18	94	1 284	618	650	345	1 613	0,481	0,506	0,269	1,256
África ¹⁴	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078
Ásia ¹⁵	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Oceânia ¹⁶	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Média/todos os Estados								0,342	0,336	0,176	0,854

⁸ 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.

⁹ 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, Montenegro, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, Roménia, São Marinho, Sérvia, Suécia, Suíça, Turquia, Ucrânia.

¹⁰ Federação da Rússia, Bielorrússia e Ásia Central – Bielorrússia, Cazaquistão, Quirguistão, Federação da Rússia, Tajiquistão, Turquemenistão, Uzbequistão.

¹¹ América do Norte (NA) – Bermudas, Canadá, Estados Unidos da América.

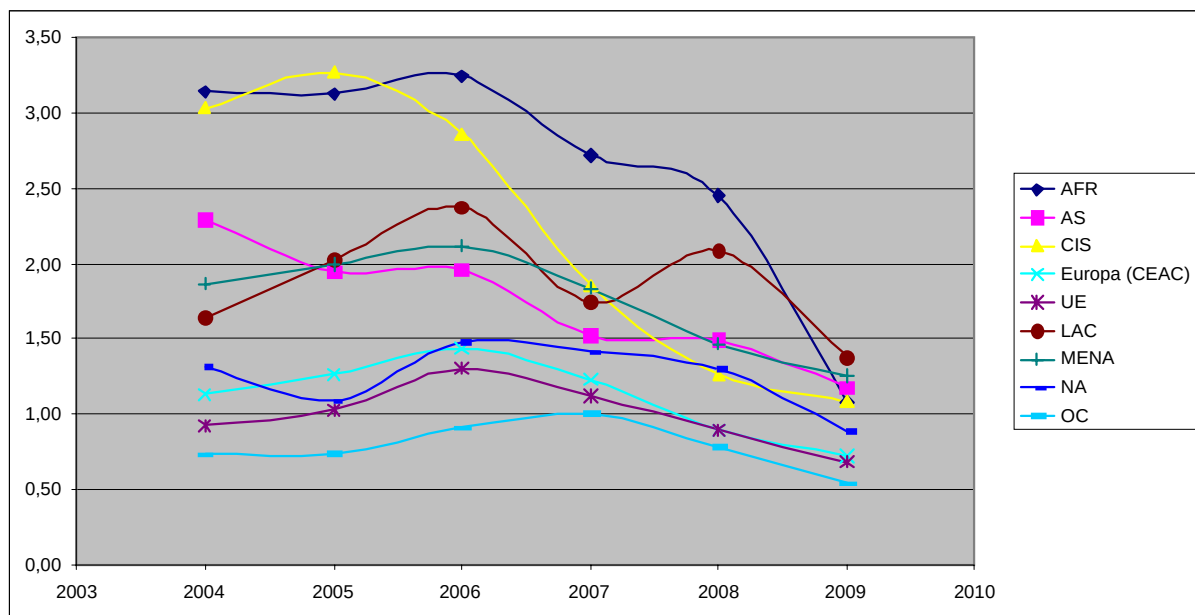
¹² América Latina e Caraíbas (LAC) – Anguila, Antígua e Barbuda, Antilhas Neerlandesas, Argentina, Aruba, Baamas, Barbados, Belize, Bolívia, Brasil, Ilhas Caimão, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Dominica, República Dominicana, Equador, Granada, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, 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).

¹³ 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.

¹⁴ 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, Madagascar, Malavi, Mali, Maurícia, Mauritânia, Moçambique, Namíbia, Níger, Nigéria, Quénia, Ruanda, São Tomé e Príncipe, Seicheles, Senegal, Serra Leoa, Somália, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Togo, Uganda, Zâmbia, Zimbabué.

¹⁵ Ásia (AS) – Afeganistão, Bangladeche, Brunei Darussalam, Butão, Camboja, China, República Popular Democrática da Coreia, Hong Kong (Região Administrativa Especial da China), Índia, Indonésia, Japão, República Democrática Popular do Laos, Malásia, Maldivas, Mongólia, Mianmar, Nepal, Paquistão, Filipinas, República da Coreia, Singapura, Sri Lanca, Taiwan, Tailândia, Timor-Leste, Vietname.

¹⁶ Oceânia (OC) – Austrália, Fiji, Ilhas Marshall, Micronésia (Estados Federados da), Nauru, Nova Zelândia, Palau, Papuásia-Nova Guiné, Quiribati, Ilhas Salomão, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.



A evolução em cinco anos mostra que o número médio de constatações (por inspecção) diminuiu em todas as regiões geográficas.

Da observação deste quadro pode depreender-se o seguinte:

- Os operadores de Estados da UE, da CEAC e da Oceânia registam um número de constatações por inspecção inferior à média.
- O rácio constatações/inspecções mostra que a região de África foi a que registou melhorias mais significativas, embora tal se deva ao número muito elevado de inspecções (163) à transportadora angolana TAAG; tais inspecções foram impostas após a retirada parcial desta transportadora da lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação.

4.5. Repartição por regiões da ICAO

Região	N.º de Estados inspeccionados	N.º de operad. inspeccionados	Inspec. (I)	N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
				Cat. 1 (menor)	Cat. 2 (significativa)	Cat. 3 (grave)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
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
Todos os Estados	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

Da observação deste quadro pode depreender-se o seguinte:

¹⁷ APAC—Região Ásia e Pacífico da ICAO: 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.

¹⁸ ESAF—Região África Oriental e Austral da ICAO: África do Sul, Angola, Botsuana, Burundi, Comores, Eritreia, Etiópia, Jibuti, Lesoto, Madagáscar, Malavi, Maurícia, Moçambique, Namíbia, Quénia, Ruanda, Seicheles, Somália, Suazilândia, República Unida da Tanzânia, Uganda, Zâmbia, Zimbabué.

¹⁹ EUR—Região Europa e Atlântico Norte da ICAO: 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 (excl. Antilhas Neerlandesas), Polónia, Portugal, Quirguistão, Reino Unido (excl. Ilhas Caimão, Bermudas), Roménia, Federação da Rússia, São Marinho, Sérvia, Suécia, Suíça, Tadjiquistão, Tunísia, Turquemenistão, Turquia, Ucrânia, Uzbequistão.

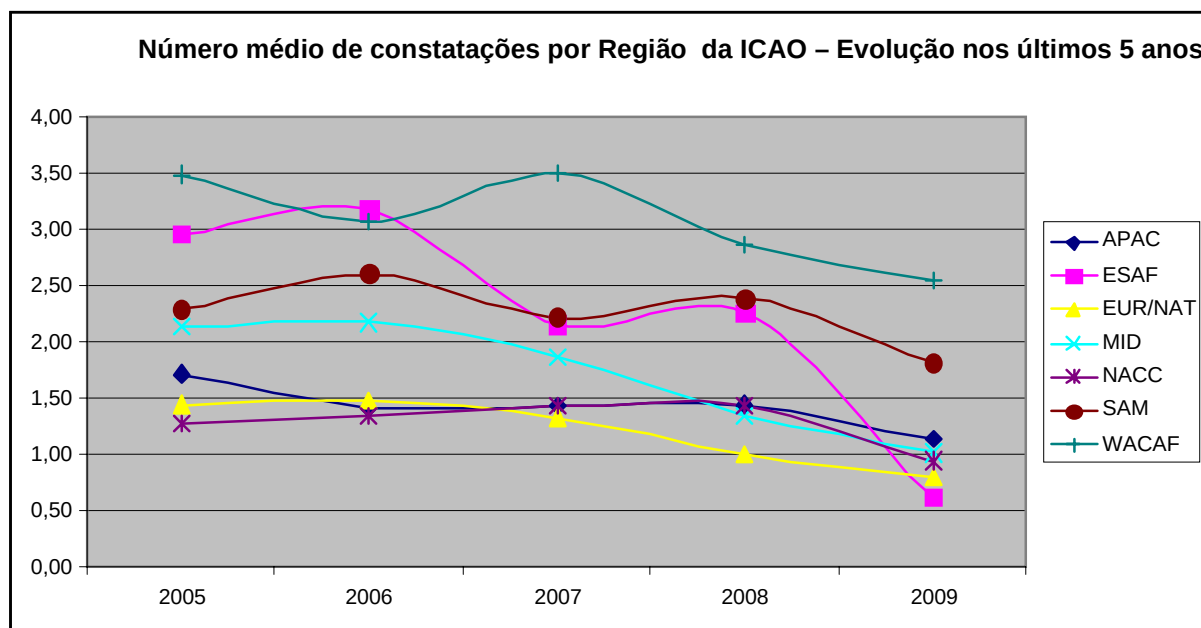
²⁰ MID—Região Médio Oriente da ICAO: Afeganistão, Arábia Saudita, Barém, Catar, Chipre, Egipto, Emirados Árabes Unidos, Iémen, Irão, Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Líbano, Jamahiriya Árabe Líbia, Omã, Paquistão, República Árabe Síria, Sudão.

²¹ NACC—Região América do Norte, América Central e Caraíbas da ICAO: 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.

²² SAM—Região América do Sul da ICAO: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Panamá, Paraguai, Peru, Suriname, Uruguai, Venezuela.

²³ WACAF—Região África Ocidental e Central da ICAO: 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 da região EUR registam um número de constatações por inspecção inferior à média.
- Os operadores de Estados das regiões MID, SAM, WACAF, NACC, APAC e ESAF registam um número de constatações por inspecção superior à média.



O rácio constatações/inspecções revela uma melhoria em todas as regiões. Embora a região ESAF pareça registar melhorias mais significativas, tal deve-se ao facto de mais de metade das inspecções a operadores desta região ter incidido na transportadora angolana TAAG (163 inspecções). A TAAG foi incluída, em 2007, na lista comunitária das transportadoras aéreas que são objecto de uma proibição de operação. Em 2009, foi autorizada a retomar parcialmente as suas operações para a União Europeia (com uma aeronave específica e apenas com destino a Lisboa, Portugal) na condição de cada voo ser inspecionado pelas autoridades portuguesas.

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

Região	N.º de Estados inspeccionados	N.º de operad. inspeccionados	Inspec. (I)	N.º de constatações (F)				Rácio de constatações (Fcat./I)			
				Cat. 1 (menor)	Cat. 2 (significativa)	Cat. 3 (grave)	Total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
UE	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
Resto da EUROPA (Estados CEAC não-membros da UE)	16	149	1 653	599	611	219	1 429	0,362	0,370	0,132	0,864
EUROPA (CEAC)	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Estados não-membros da UE	107	586	5 432	2 277	2 254	1 147	5 678	0,419	0,415	0,211	1,045

Todos os Estados	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
------------------	-----	-------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

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

O apêndice F do documento de trabalho apresenta os resultados correspondentes a cada um dos elementos inspeccionados (III). Indica o número de vezes que um determinado elemento foi verificado, o número de constatações e o rácio F/III.

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

A lista de verificação das inspecções consta de quatro partes principais. A parte A refere-se aos elementos que devem ser inspeccionados no posto de pilotagem da aeronave. A parte B da lista de verificação diz respeito aos elementos 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 elementos da parte D da lista de verificação referem-se ao porão da aeronave e à carga transportada.

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

No momento da análise das constatações resultantes de uma inspecção SAFA, as constatações das categorias 2 (significativa) e 3 (grave) exigem a máxima atenção quando estiver em causa a necessidade de rectificação. Em 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 do documento de trabalho.

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. Regra geral, o comandante da aeronave será instado a corrigir as anomalias graves que lhe sejam assinaladas. Nos raros casos em que os inspectores tenham 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 eventuais anomalias detectadas.

Noutros casos, a aeronave pode descolar sujeita a restrições operacionais. Um exemplo destas restrições é o caso de uma anomalia relacionada com os assentos dos passageiros. A aeronave

poderá ser explorada 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 efectuar-se. Além disso, as constatações das categorias 2 e 3 são comunicadas à autoridade da aviação responsável e à sede do operador, sendo-lhes pedido que tomem as medidas adequadas para prevenir a recorrência da anomalia.

Para realizar da melhor forma os objectivos do programa SAFA da UE, 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 âmbito da sua responsabilidade pela supervisão da segurança dos operadores nacionais, em conformidade com as normas de segurança internacionais 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 a essa aeronave. Significa isto que a aeronave em causa deixa de estar autorizada a aterrar nos aeroportos desse Estado ou a voar no seu espaço aéreo. Esta proibição pode ser retirada se o operador da aeronave provar que os problemas foram devidamente corrigidos. Por conseguinte, as repercussões da retirada da autorização de entrada podem ser, e são-no geralmente, de carácter provisório.

No que respeita às referidas proibições e à sua posterior retirada, os Estados participantes no programa SAFA e que são igualmente membros da União Europeia agem 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.

	N.º de inspecções	11 349
	N.º de constatações	9 688
MEDIDAS TOMADAS	Informações à autoridade e ao operador	3 328
	Restrição à operação da aeronave	95
	Medidas correctivas anteriores à autorização de voo	1 358
	Aeronaves imobilizadas	10
	Proibição de operação imediata	1*

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

Em conformidade com o previsto na Directiva 2008/49/CE, os Estados que participam no programa SAFA disponibilizarão à AESA um relatório mensal sobre o acompanhamento das

medidas que tenham adoptado. Esta informação permite avaliar a capacidade e disponibilidade dos operadores para corrigir as anomalias detectadas durante as inspecções SAFA.

6. CONCLUSÕES

Em 2009, as inspecções alcançaram um número recorde e abrangeram mais operadores do que em anos anteriores. Consequentemente, o programa tornou-se um instrumento mais eficaz para identificar potenciais tendências negativas em matéria de segurança à escala mundial, contribuindo igualmente, em tempo real, para a operação segura das aeronaves inspeccionadas.

Em 2009, foram igualmente envidados esforços para melhorar o funcionamento do programa SAFA da UE, nomeadamente mediante a publicação de material de orientação, a realização de uma análise da qualidade dos relatórios SAFA ou o lançamento do programa de normalização, cujo objectivo final é garantir que todas as inspecções SAFA sejam efectuadas de forma normalizada em todos os países.