

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 18.11.2009  
COM(2009)627 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE  
CONSILIU**

**PROGRAMUL SAFA AL COMUNITĂȚII EUROPENE**

**[SEC(2009) 1576 final]**

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CĂTRE CONSILIU

## PROGRAMUL SAFA AL COMUNITĂȚII EUROPENE

(Text cu relevanță pentru SEE)

### Obiectivul prezentului raport

Articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2004/36/CE prevede că:

*„Comisia publică anual un raport de informații consolidat, accesibil publicului, precum și factorilor interesați din domeniu, raport care conține o analiză a tuturor informațiilor primite în conformitate cu articolul 5. Analiza trebuie să fie simplă, ușor de înțeles și să arate dacă există un risc de siguranță crescut pentru pasagerii aerieni. În această analiză, sursa informațiilor respective este confidențială.”*

Prezentul raport este al treilea raport anual care vizează perioada 1 ianuarie - 31 decembrie 2008.

## 1. PROGRAMUL SAFA AL COMUNITĂȚII EUROPENE

### 1.1. Originile programului SAFA al CE

Programul SAFA a fost lansat de către Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC) în 1996. Programul nu avea la bază un temei juridic european cu forță obligatorie, ci un angajament asumat de către directorii generali din statele membre participante la ECAC. Inspekțiile aeronavelor „străine” vizau acele aeronave care nu sunt utilizate sau exploatate sub controlul autorității competente din statul în care are loc inspekția.

Directiva 2004/36/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind siguranța aeronavelor țărilor terțe care folosesc aeroporturile comunitare (așa-numita „directivă SAFA”), publicată la 30 aprilie 2004, a instituit obligația legală a statelor membre ale UE de a efectua inspekții la sol ale aeronavelor țărilor terțe care aterizează pe aeroporturile lor. Prin „aeronavă a unei țări terțe” se înțelege o aeronavă care nu este utilizată sau exploatată sub controlul unei autorități competente dintr-un stat membru al UE, cu toate că directiva nu interzice în niciun fel statelor membre ale UE să inspekteze aeronave ale altor state membre. Statele membre ale UE au avut la dispoziție o perioadă de doi ani pentru implementarea acestei directive prin transpunerea sa în legislația națională.

În urma unei decizii a directorilor generali din statele membre ale ECAC, programul SAFA a fost introdus în sfera de competență a Comunității Europene (CE); responsabilitatea gestionării și dezvoltării **programului SAFA al CE** revine astfel, începând cu 1 ianuarie 2007, Comisiei Europene, asistată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA). EASA este o agenție a Comisiei Europene cu sediul la Köln, responsabilă pentru gestionarea operațională a programului SAFA al CE în numele Comisiei, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 768/2006 al Comisiei.

Până în 2006, elementele operaționale ale programului SAFA au fost puse în aplicare de către Autoritățile Aeronautice Comune Centrale (Central Joint Aviation Authorities – CJAA). La

sfârșitul lui 2006, activitățile de coordonare ale SAFA, inclusiv baza de date centralizată, au fost transferate de la CJAA către EASA.

Participarea continuă a celor cincisprezece state participante la ECAC care nu sunt membre ale UE, din care derivă dimensiunea paneuropeană a programului, a fost asigurată prin semnarea unui acord operațional între fiecare dintre aceste state și EASA. Incluzând statele UE-27, programul SAFA al CE acoperă un total de **42 de state participante** (a se vedea anexa A).

## **1.2. Funcționarea programului SAFA al CE**

În fiecare stat participant la SAFA, aeronavele (aparținând statelor terțe în cazul statelor membre ale UE sau aeronavele străine în cazul statelor ECAC care nu sunt membre ale UE) pot face obiectul unei inspecții la sol, care vizează în principal documentele și manualele aeronavei, licențele echipajului de zbor, starea aparentă a aeronavei, precum și existența și starea echipamentului de siguranță obligatoriu din cabină. Datele de referință privind aceste inspecții sunt prevăzute în Standardele Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), anexele 1 (Licențele de zbor ale personalului), 6 (Exploatarea aeronavelor) și 8 (Navigabilitatea aeronavelor).

Aceste verificări se desfășoară în conformitate cu o procedură comună tuturor statelor participante. În continuare, rezultatele acestor verificări fac obiectul unor rapoarte care respectă, de asemenea, un format comun. În cazul în care se constată nereguli semnificative, operatorul și autoritatea aeronautică competentă (statul operatorului sau statul de înmatriculare) sunt contactate pentru a se stabili măsuri corective care urmează a fi adoptate nu numai cu privire la aeronava inspectată, ci și cu privire la alte aeronave care ar putea fi afectate în cazul unor disfuncții de natură generică. Toate datele conținute de rapoarte, precum și informațiile suplimentare sunt puse în comun și centralizate într-o bază de date informatizată, creată și gestionată de EASA.

Principalele caracteristici ale programului SAFA al CE pot fi rezumate după cum urmează:

- aplicarea sa de către toate statele participante la SAFA: în principiu toate cele 42 de state ECAC (state membre ale UE și state ECAC care nu sunt membre ale UE) care au semnat acordul operațional cu EASA;
- diseminarea pe scară largă a rezultatelor inspecțiilor la sol, prin intermediul unei baze de date centralizate;
- abordarea de la bază spre vârf: programul este dezvoltat în jurul inspecțiilor la sol ale aeronavelor;
- atenția sa focalizată: în special asupra aeronavelor țărilor terțe care intră în UE și în statele participante la SAFA (aeronavele statelor membre ale UE pot face în egală măsură obiectul inspecțiilor SAFA);
- obiectivul intrinsec al programului este controlul în materie de conformitate cu standardele OACI, aplicabile de regulă la nivel internațional tuturor aeronavelor inspectate.

## **1.3. Integrarea programului SAFA al CE în lanțul siguranței aeriene**

Pe baza experienței dobândite în urma inspecțiilor SAFA efectuate în ultimii ani, rezultă că aceste inspecții oferă o imagine de ansamblu asupra siguranței operatorilor străini. Cu toate acestea, imaginea oferită este limitată, în sensul că nu generează un tablou complet al siguranței prezentate de o anumită aeronavă sau de un anumit operator. Aceasta se explică prin faptul că anumite aspecte sunt greu de evaluat în timpul unei inspecții (de exemplu, gestionarea resurselor de personal, situația completă a navigabilității etc.), dat fiind timpul limitat de efectuare a inspecției și, în consecință, nivelul limitat al detalierii în timpul inspecțiilor. Valoarea acestor indicatori va fi amplificată prin creșterea nivelului de armonizare în toate statele participante în ceea ce privește efectuarea inspecțiilor SAFA.

O evaluare completă a unei anumite aeronave sau a unui anumit operator poate fi obținută numai prin supravegherea continuă de către autoritatea aeronautică civilă națională responsabilă (statul operatorului sau statul de înmatriculare). Astfel, informațiile obținute prin programul SAFA al CE sunt utile în sensul că:

- reprezintă în esență un instrument preventiv care ajută la identificarea posibilelor tendințe negative în materie de securitate. Astfel, un număr ridicat și/sau recurent de constatări privind un anumit operator este un foarte bun indicator al unor deficiențe structurale potențiale, în ceea ce privește atât gestionarea controlului de calitate de către operatorul respectiv, cât și nivelul supravegherii de siguranță exercitate de autoritățile naționale ale aviației civile din statul în care operatorul este certificat; tendințe negative similare pot fi identificate și în ceea ce privește anumite tipuri de aeronave;
- mai direct, inspecțiile SAFA pot contribui în timp real la siguranța exploatării unei aeronave care tocmai a fost inspectată, determinând autoritățile de inspecție să se asigure că sunt întreprinse măsuri corective în cel mai scurt timp, înainte de orice nouă utilizare a aeronavei în cauză.

În plus, de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității, inspecțiile SAFA reprezintă unul dintre cele mai importante criterii utilizate de Comisie în deciziile sale de includere a unui transportator în lista comunitară. Într-adevăr, aceasta a fost practica încă de la întocmirea primei liste comunitare în martie 2006 și a actualizărilor periodice ulterioare ale acesteia.

#### **1.4. Evoluția programului în 2008**

La 16 aprilie 2008, Comisia a adoptat două măsuri legislative importante care vizează consolidarea programului SAFA al CE:

- Directiva 2008/49/CE a Comisiei, care conține elementele de bază ale manualului de proceduri SAFA și prevede norme armonizate de derulare a inspecțiilor SAFA, inclusiv: măsuri subsecvente, termen de raportare obligatoriu (15 zile lucrătoare) și comunicarea obligatorie a rezultatelor inspecției către operatorii inspectați, prin remiterea unui certificat de inspecție în format comun. Directiva sus-menționată introduce, de asemenea, un set comun de criterii de calificare a inspectorilor SAFA. EASA a fost mandatată să sprijine statele participante prin elaborarea unor îndrumări conforme cu elementele de bază ale directivei.

- Regulamentul (CE) nr. 351/2008 al Comisiei, care implementează o abordare paneuropeană structurată a prioritizării inspecțiilor la sol SAFA asupra subiecților care prezintă o potențială amenințare la adresa siguranței, vizând facilitarea unei mai bune utilizări a resurselor de inspecție disponibile.

Conform Directivei 2008/49/CE a Comisiei, EASA a elaborat și a emis îndrumări detaliate pentru calificarea inspectorilor la sol SAFA, stabilind standarde comune tuturor statelor participante. Criteriile de calificare se axează pe eligibilitate, formare (inclusiv formare periodică) și pe experiența inspectorilor. Formarea inspectorilor trebuie să respecte programa elaborată de EASA și instructorii independenți trebuie să fie calificați conform unui set specific de criterii comune.

Câteva inițiative începute în 2007 au continuat în 2008, devenind activități standard regulate în cadrul programului SAFA al CE; printre ele se numără analiza calitativă a rapoartelor introduse de statele participante în baza de date SAFA și analiza acestei baze de date. Cu un interval de recurență de patru luni, această analiză încearcă să identifice cât mai rapid problemele de siguranță și tendințele potențiale negative, pentru ca acestea să poată fi abordate rapid, înainte de a deveni cu adevărat o amenințare la adresa siguranței aviației internaționale. Metodologia de derulare a acestei analize a fost cizelată și aprofundată, pentru a se optimiza utilizarea datelor SAFA disponibile.

În octombrie 2008 a avut loc implementarea unei versiuni actualizate a bazei de date SAFA, care facilitează o raportare mai bună, reprezintă un suport pentru monitorizarea procesului de prioritizare [prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 351/2008 al Comisiei] și permite realizarea unor fluxuri de lucru mai bune. Această actualizare, pe lângă implementarea modificărilor aduse de Directiva 2008/49/CE a Comisiei (și anume raportarea obligatorie a acțiunilor din clasa 3), a introdus și o funcție extrem de importantă menită să amelioreze coerența constatărilor prin utilizarea unui set de constatări descrise în prealabil, dezvoltate și întreținute de EASA.

Baza de date SAFA a fost reprodusă sub forma unui mediu de instruire complet funcțional, permițând astfel pregătirea practică a utilizatorilor.

### **1.5. Introducerea unei abordări bazate pe riscuri**

Regulamentul (CE) nr. 351/2008 al Comisiei (care a intrat în vigoare în aprilie 2008) introduce conceptul de stabilire a priorității pentru inspecțiile SAFA dintr-o perspectivă paneuropeană, solicitând statelor participante să acorde prioritate unei părți a inspecțiilor lor la sol efectuate la anumiți subiecți (operatori individuali sau toți operatorii certificați într-un anumit stat). Lista de priorități se întocmește de către Comisia Europeană și se actualizează ori de câte ori este necesar, conform setului de criterii stabilite în respectivul regulament, și anume:

- informații transmise de EASA după analiza bazei de date SAFA;
- informații care rezultă în urma întrunirilor Comitetului pentru siguranța aeriană;
- informațiile primite de Comisie de la statele membre.

În plus, operatorii care figurează în anexa B la lista comunitară a transportatorilor aerieni afectați de o interdicție [instituită în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005], precum și

ceilalți operatori certificați în același stat ca un operator care figurează pe lista comunitară sunt supuși inspecțiilor prioritare.

Prima listă de priorități a fost emisă la 20 aprilie 2008 și a fost revizuită ulterior de două ori în același an. În 2008, dintr-un total de 10 337 inspecții SAFA, 1 481 au fost efectuate la subiecți care figurau pe lista de priorități.

## **2. BAZA DE DATE CENTRALIZATĂ A PROGRAMULUI SAFA**

Baza de date centralizată a programului SAFA este administrată de EASA din decembrie 2006, în urma transferului de la Autoritățile Aeronautice Comune Centrale (CJAA) din Țările de Jos către EASA (cu sediul la Köln, Germania).

Deși baza de date este administrată și actualizată de EASA, responsabilitatea introducerii rapoartelor revine în continuare autorităților aeronautice naționale din cele 42 de state participante la SAFA.

În 2008, statele participante la SAFA au efectuat un număr record de 10 337 inspecții, în urma cărora au fost formulate 11 298 de constatări (a se vedea anexa A).

Datele conținute în baza de date sunt considerate confidențiale în sensul că se află exclusiv la dispoziția celorlalte state participante și nu pot fi consultate de către public. Baza de date poate fi accesată de toate autoritățile aeronautice naționale din statele participante prin intermediul rețelei de internet (rețea securizată).

## **3. DOMENIUL INSPECȚIILOR**

În conformitate cu „directiva SAFA”, aeronavele suspectate că nu respectă standardele internaționale de siguranță (de exemplu, pe baza analizei regulate a bazei de date de către EASA) trebuie inspectate cu prioritate de către statele membre. În plus, inspecțiile SAFA la sol pot fi efectuate utilizând o procedură de control prin sondaj.

Inspecțiile se pot axa pe cinci domenii:

- (1) statul operatorului (verificarea operatorilor dintr-un anumit stat);
- (2) tipul de aeronavă;
- (3) natura specifică a operațiunilor (zboruri regulate, zboruri neregulate, curse cargo etc.);
- (4) un anumit operator dintr-o țară terță;
- (5) o anumită aeronavă identificată prin numărul său de înmatriculare.

Anexele B, C și D conțin listele cu statele operatorilor, tipurile de aeronave și operatorii inspectați în cursul anului 2008. Aceste liste scot în evidență sfera de acoperire foarte largă a programului SAFA al CE, precum și caracterul nediscriminatoriu al aplicării acestuia.

Buna derulare a programului este ilustrată și de tabelul de mai jos, care sintetizează informațiile conținute în anexe și oferă o perspectivă generală asupra activităților.

Deși inspecția aeronavelor țărilor terțe care intră în aeroporturile UE constituie, în temeiul „directivei SAFA”, obligația principală a statelor membre, și aeronavele operatorilor comunitari continuă să facă obiectul inspecțiilor. Rezultatele sunt prezentate în tabelul următor:

<b>Inspecții</b>	10 337 inspecții...
<b>Operator</b>	.....la 1 067 de operatori diferiți.....
<b>Statul operatorului</b>	.....din 131 de state.....
<b>Tipul aeronavei</b>	.....exploatând 220 de (sub)tipuri diferite de aeronave

**Tabelul de mai jos reflectă faptul că marea majoritate a zborurilor din statele membre ale UE sunt efectuate de operatori comunitari și că, în cea mai mare parte, statele participante la SAFA utilizează în continuare criteriile generale ale vechiului program SAFA al ECAC.**

	<b>Inspecții la operatori comunitari</b>	<b>Inspecții la operatori din afara UE</b>
<b>2008</b>	5 879	4 458
<b>Procentaj</b>	56,87%	43,13%

Din cele 10 337 de inspecții derulate în 2008, 9 040 au fost efectuate de state membre ale UE: 42,7% (3 857) au fost efectuate la operatori certificați în țări terțe (non-UE), iar restul de 57,3% (5 183) au fost efectuate la operatori comunitari. În 2008, operatorii din țări terțe au efectuat aproximativ 700 000 de aterizări pe aeroporturile comunitare, cu un raport de inspecție (nr. inspecții/nr. aterizări) de aproximativ 0,5% (adică 5 inspecții la 1 000 de aterizări). Numărul aterizărilor efectuate de operatorii comunitari într-un alt stat din UE (altul decât cel responsabil de supravegherea de siguranță) s-a ridicat la mai mult de 2 900 000, rezultând un raport de inspecție de 0,17% în cazul operatorilor comunitari.

#### **4. PRINCIPALELE CONSTATĂRI ALE INSPECȚIILOR SAFA**

##### **4.1. Generalități privind constatările inspecțiilor**

Abordarea cantitativă este un prim punct de plecare al constatărilor, care reprezintă abateri de la standardele OACI. Această abordare constă în compararea numărului total de constatări (F) cu numărul total de inspecții (I) și cu elementele inspectate (II).

În cursul inspecției se utilizează o listă de verificare conținând un total de 54 de elemente de inspectat. În majoritatea cazurilor nu sunt verificate toate aceste elemente, pentru că timpul scurs între sosirea aeronavei și plecarea acesteia nu este suficient pentru efectuarea unei inspecții complete. Prin urmare, relația dintre numărul total de constatări și numărul total de



elemente inspectate poate fi mai explicită decât un simplu raport bazat pe numărul inspecțiilor. Rezultatele sunt prezentate în tabelul următor:

	<b>Perioada</b>
	<b>1 ianuarie 2008 - 31 decembrie 2008</b>
<b>Total inspecții (I)</b>	10 337
<b>Total elemente inspectate (II)</b>	358 046
<b>Total constatări (F)</b>	11 298
<b>Numărul mediu de elemente inspectate în timpul unei inspecții</b>	34,64
<b>Constatări/Inspecții (F/I)</b>	1,093
<b>Constatări/Elemente inspectate (F/II)</b>	0,0315

## 4.2. Constatări și categorii de constatări

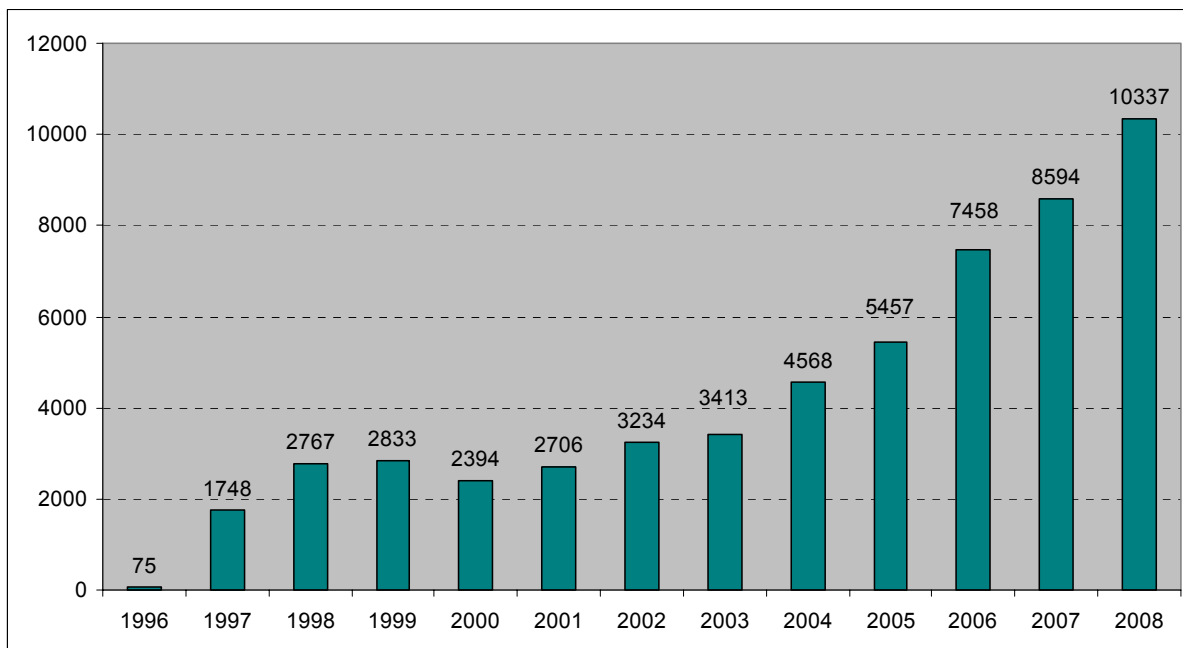
Trebuie să se țină seama și de „gravitatea” constatărilor, nu numai de numărul absolut al acestora. În acest sens au fost definite trei categorii de constatări: constatări de „categoria 1” sunt considerate constatări minore; „categoria 2” cuprinde constatări semnificative, iar „categoria 3” pe cele majore. Termenii „minor”, „semnificativ” și „major” caracterizează nivelul abaterii de la standardul OACI. Principalul scop al definirii acestor categorii este de a clasifica respectarea unui standard și gravitatea cazurilor de nerespectare a acestui standard.

Inspecțiile și categoriile de constatări sunt înregistrate în baza de date, iar rezultatele sunt prezentate în următorul tabel:

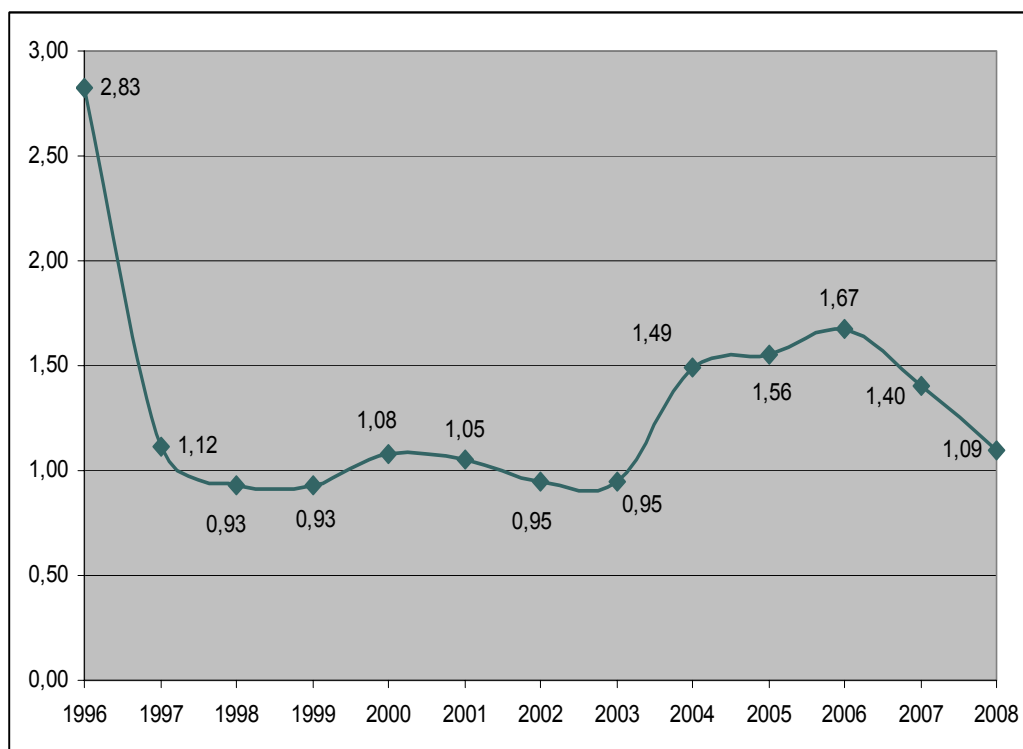
Anul	Numărul inspecțiilor (I)	Numărul constatărilor (F)				Raportul constatărilor (Fcat./I)			
		Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (semnificative)	Cat. 3 (majore)	total	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F total/I
2008	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1.093
		41,26%	40,28%	18,46%	100.00%				

## 4.3. Istoric

	Anul													Total 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
<b>Total inspecții (I)</b>	75	1748	2767	2833	2394	2706	3234	3413	4568	5457	7458	8594	10337	55584
<b>Total elemente inspectate (II)</b>	1675	31413	88400	95524	80454	82935	93681	100014	148850	181440	260524	300035	358046	1822991
<b>Total constatări (F)</b>	212	1951	2573	2631	2587	2851	3064	3242	6799	8492	12481	12073	11298	70254
<b>Constatări/Inspecții (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>Constatări/Elemente inspectate (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



**Numărul de inspecții SAFA de la inițierea programului în 1996**



**Numărul mediu de constatări per inspecție (1996-2008)**

#### 4.4. Defalcarea constatărilor în funcție de regiune

Regiunea	Nr. statelor inspectate	Nr. operatorilor inspectați	Inspecții (I)	Nr. constatările (F)				Raportul constatărilor (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (semnific.)	Cat. 3 (majore)	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 (ECAC) <sup>2</sup>	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Federația Rusă, Belarus și Asia Centrală <sup>3</sup>	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
America de Nord <sup>4</sup>	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
America Latină și Caraibe <sup>5</sup> :	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Orientul Mijlociu și Africa de Nord <sup>6</sup>	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466
Africa <sup>7</sup>	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453

<sup>1</sup> UE - Austria, Belgia, Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Germania, Grecia, Ungaria, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, România, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Regatul Unit.

<sup>2</sup> Europa (ECAC) - Albania, Armenia, Austria, Azerbaidjan, Belgia, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Croația, Cipru, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Georgia, Germania, Grecia, Ungaria, Islanda, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Malta, Republica Moldova, Monaco, Țările de Jos, Norvegia, Polonia, Portugalia, România, Serbia, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Elveția, Turcia, Ucraina, Regatul Unit.

<sup>3</sup> Federația Rusă, Belarus și Asia Centrală - Belarus, Kazahstan, Kârgâzstan, Federația Rusă, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

<sup>4</sup> America de Nord (NA) - Bermuda, Canada, Statele Unite ale Americii.

<sup>5</sup> America Latină și Caraibe (LAC) - Anguilla, Antigua și Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brazilia, Insulele Cayman, Chile, Columbia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Republica Dominicană, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexic, Antilele Olandeze, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Puerto Rico, Saint Kitts și Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent și Grenadine, Surinam, Trinidad și Tobago, Insulele Turks și Caicos, Uruguay, Venezuela (Republica Bolivariană a Venezuelei).

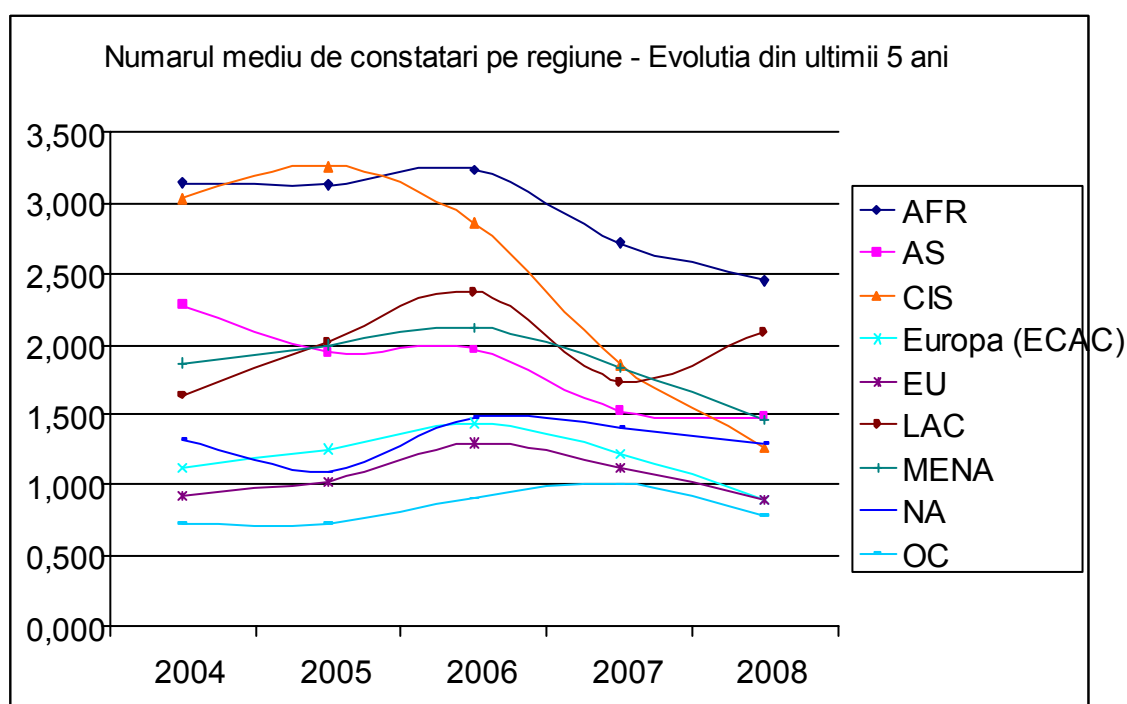
<sup>6</sup> Orientul Mijlociu și Africa de Nord (MENA) - Algeria, Bahrain, Egipt, Iran (Republica Islamică a), Irak, Israel, Iordania, Kuweit, Liban, Jamahiriya Arabă Libiană, Maroc, Oman, Qatar, Arabia Saudită, Sudan, Republica Arabă Siriană, Tunisia, Emiratele Arabe Unite, Yemen.

<sup>7</sup> Africa (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Capul Verde, Republica Centrafricană, Ciad, Comore, Congo, Côte d'Ivoire, Republica Democratică Congo, Djibouti, Guineea Ecuatorială, Eritreea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Guineea, Guineea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Mauritius, Mozambic, Namibia, Niger, Nigeria,

Asia <sup>8</sup>	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Oceania <sup>9</sup>	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Medie/toate statele								0,451	0,440	0,202	1,093

Din acest tabel reiese că:

- operatorii din statele din UE, ECAC și Oceania au mai puține constatări per inspecție decât media;
- operatorii din Africa, cei din grupul Federația Rusă/Belarus/Asia Centrală, precum și cei din Asia, Orientul Mijlociu, America de Nord și Africa de Nord au mai multe constatări per inspecție decât media.



Evoluția pe cinci ani demonstrează că numărul mediu de constatări (per inspecție) a scăzut pentru aproape toate regiunile geografice, în special pentru operatorii licențiați în Federația Rusă, în Belarus și în statele Asiei centrale (CIS). Singura excepție o reprezintă America Latină și Caraibe (LAC).

Rwanda, Sao Tome și Principe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, Africa de Sud, Swaziland, Togo, Uganda, Republica Unită a Tanzaniei, Zambia, Zimbabwe.

<sup>8</sup> Asia (AS) - Afganistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodgia, China, Republica Populară Democrată Coreeană, Regiunea Administrativă Specială Hong Kong a Republicii Populare Chineze, India, Indonezia, Japonia, Republica Democrată Populară Laos, Malaysia, Maldive, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Filipine, Republica Coreea, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailanda, Timor-Leste, Vietnam.

<sup>9</sup> Oceania (OC) - Australia, Fiji, Kiribati, Insulele Marshall, Statele Federate ale Microneziei, Nauru, Noua Zeelandă, Palau, Papua Noua Guinee, Samoa, Insulele Solomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

## Distribuția în funcție de regiunile OACI

Regiunea	Nr. statelor inspectate	Nr. operatorilor inspectați	Inspecții (I)	Nr. constatărilor (F)				Raportul constatărilor (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (semnific.)	Cat. 3 (major)	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
Toate statele	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

<sup>10</sup> APAC - regiunea OACI Asia – Pacific: Australia, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambodgia, China (incl. Hong Kong și Macao), Insulele Cook, Republica Populară Democrată Coreeană, Fiji, India, Indonezia, Japonia, Kiribati, Republica Democrată Populară Laos, Malaysia, Maldive, Insulele Marshall, Micronezia, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Noua Zeelandă, Palau, Papua Noua Guinee, Filipine, Republica Coreea, Samoa, Singapore, Insulele Solomon, Sri Lanka, Thailanda, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

<sup>11</sup> ESAF - regiunea OACI Africa de Est și de Sud: Angola, Botswana, Burundi, Comore, Djibouti, Eritreea, Etiopia, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurițius, Mozambic, Namibia, Rwanda, Seychelles, Somalia, Africa de Sud, Swaziland, Uganda, Republica Unită a Tanzaniei, Zambia, Zimbabwe.

<sup>12</sup> EUR/NAT - regiunea OACI Europa și Atlanticul de Nord: Albania, Algeria, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaidjan, Belarus, Belgia, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Finlanda, Franța, Georgia, Germania, Grecia, Ungaria, Islanda, Irlanda, Italia, Kazahstan, Kârgâzstan, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Monaco, Muntenegru, Maroc, Țările de Jos (incl. Antilele Olandeze), Norvegia, Polonia, Portugalia, Republica Moldova, România, Federația Rusă, San Marino, Serbia, Slovacia, Slovenia, Spania, Suedia, Elveția, Tadjikistan, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Tunisia, Turcia, Turkmenistan, Ucraina, Regatul Unit (incl. Insulele Cayman, Bermuda), Uzbekistan.

<sup>13</sup> MID - regiunea OACI Orientul Mijlociu: Afganistan, Bahrain, Cipru, Egipt, Iran, Irak, Israel, Iordania, Kuweit, Liban, Jamahiria Arabă Libiană, Oman, Pakistan, Qatar, Arabia Saudită, Sudan, Republica Arabă Siriană, Emiratele Arabe Unite, Yemen.

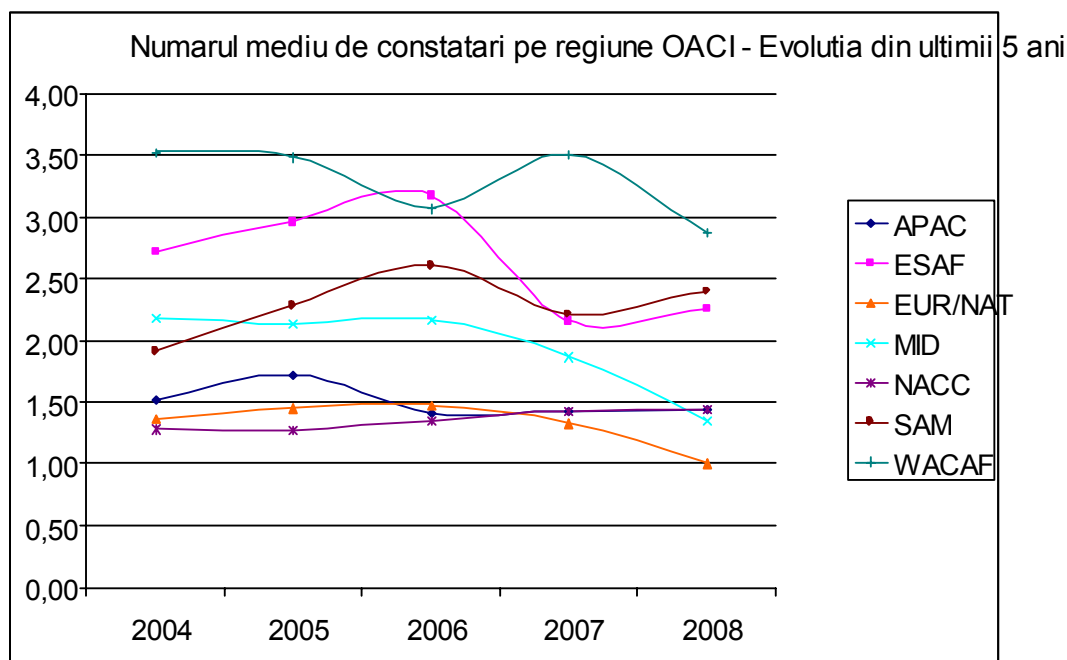
<sup>14</sup> NACC - regiunea OACI America de Nord, America Centrală și Caraibe: Antigua și Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, Republica Dominicană, El Salvador, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexic, Nicaragua, Saint Kitts și Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent și Grenadine, Trinidad și Tobago, Statele Unite ale Americii.

<sup>15</sup> SAM - regiunea OACI America de Sud: Argentina, Bolivia, Brazilia, Chile, Columbia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, Venezuela.

<sup>16</sup> WACAF - regiunea OACI Africa Centrală și de Vest: Benin, Burkina Faso, Camerun, Capul Verde, Republica Centrafricană, Ciad, Congo, Côte d'Ivoire, Republica Democratică Congo, Guineea Ecuatorială, Gabon, Gambia, Ghana, Guineea, Guineea-Bissau, Liberia, Mali, Mauritania, Niger, Nigeria, Sao Tome și Principe, Senegal, Sierra Leone, Togo.

Din acest tabel reiese că:

- operatorii din statele aparținând regiunii EUR/NAT au mai puține constatări per inspecție decât media;
- operatorii din statele aparținând regiunilor MID, SAM, WACAF, NACC, APAC și ESAF au mai multe constatări per inspecție decât media.



Graficul indică faptul că numărul mediu de constatări (numărul total de constatări/numărul total de inspecții) pentru regiunile NACC și APAC s-a menținut la un nivel relativ constant. Pentru regiunile EUR/NAT, MID și WACAF rezultatele s-au îmbunătățit, însă pentru zonele SAM și ESAF se constată o creștere a mediei, în pofida tendinței de ameliorare înregistrate anul trecut.

### Comparație între UE, ECAC și restul țărilor lumii

Regiunea	Nr. statelor inspectate	Nr. operatorilor inspectați	Inspecții (I)	Nr. constatările (F)				Raportul constatările (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (semnific.)	Cat. 3 (major e)	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
Restul EUROPEI (state ECAC care nu sunt membre UE)	16	133	1452	680	661	291	1632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROPA (ECAC)	43	665	7330	2973	2764	1140	6877	0,406	0,377	0,155	0,938

State care nu sunt membre UE	104	535	4458	2368	2448	1237	6053	0,531	0,549	0,277	1,358
Toate statele	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

#### **4.5. Constatări ale inspecțiilor raportate la elementele din lista de verificare**

Anexa F prezintă rezultatele privind fiecare element de inspecție (III) care a fost verificat. În anexă se menționează de câte ori a fost verificat un anumit element de inspecție, numărul de constatări și raportul F/III. Anexa G conține defalcarea detaliată a constatărilor din 2008 pe categorii.

#### **4.6. Primele 3 constatări semnificative și majore raportate la elementele din lista de verificare**

Lista de verificare este formată din patru părți principale. Partea A se referă la elemente ce trebuie inspectate în cabina de pilotaj a aeronavei. Partea B a listei conține elementele de verificat în cabină (cabina pasagerilor) și se referă în special la echipamentul de siguranță. Partea C se referă de starea tehnică generală a aeronavei, care trebuie să facă obiectul unei verificări vizuale din exterior. Elementele din partea D se referă la compartimentul cargo al aeronavei și la mărfurile transportate.

Constatările generale care nu se încadrează în nici una dintre cele patru părți pot fi incluse în partea E (generalități) a listei de verificare.

La momentul examinării constatărilor efectuate în urma unei inspecții SAFA, trebuie acordată o atenție deosebită constatărilor din categoria 2 (semnificative) și categoria 3 (majore) atunci când se impune corectarea acestora. Pentru fiecare parte a listei de verificare, tabelele de mai jos (anexele D și E) prezintă primele 3 constatări din categoriile 2 și 3 raportate la numărul de inspecții.

### **5. ACȚIUNI ÎNTREPRINSE ÎN URMA INSPECȚIILOR LA SOL**

În funcție de categoria, numărul și natura constatărilor, pot fi luate mai multe măsuri.

În cazul în care constatările sugerează că siguranța aeronavei și a pasagerilor este compromisă, se impun acțiuni de corectare. În principiu, căpitanul aeronavei va fi invitat să remedieze deficiențele grave care i-au fost semnalate. În cazurile rare în care inspectorii au motive să creadă că nu vor fi luate măsurile necesare pentru remedierea deficiențelor semnalate căpitanului, aceștia vor proceda oficial la imobilizarea la sol la a aparatului. Actul oficial de imobilizare la sol de către statul de inspecție reprezintă interdicția impusă aeronavei de a-și relua zborurile până la luarea măsurilor corective care se impun.

Există și un alt tip de acțiuni, denumite „acțiuni corective înainte de autorizarea zborului”. Aeronava este autorizată să-și reia zborul numai după remedierea tuturor deficiențelor identificate.

În alte cazuri, aeronava poate decola, dar continuă să facă obiectul unor restricții de exploatare. O astfel de restricție poate apărea în cazul în care sunt constatate deficiențe ale scaunelor pasagerilor. Aeronava poate fi exploatată cu condiția ca scaunele care prezintă deficiențe să nu fie ocupate de pasageri.



Conform practicii curente, căpitanul aeronavei care tocmai a fost inspectată trebuie informat cu privire la constatările făcute. În plus, constatările din categoriile 2 și 3 trebuie comunicate autorității aeronautice responsabile și la sediul operatorului, însoțite de invitația de a întreprinde acțiunile necesare pentru evitarea reapariției deficiențelor respective.

Pentru a atinge cu un maximum de succes obiectivele programului SAFA al CE, se impune o strânsă cooperare cu autoritățile aviației civile din toate statele ai căror operatori și aeronave au făcut obiectul inspecțiilor SAFA. În cadrul responsabilității lor în ceea ce privește supravegherea de siguranță a operatorilor naționali în conformitate cu standardele internaționale de siguranță aplicabile, aceste autorități ale aviației civile sunt invitate să asigure punerea corectă în aplicare a acțiunilor corective necesare pentru a remedia deficiențele constatate cu ocazia inspecțiilor SAFA.

În anumite cazuri, atunci când constatările referitoare la o aeronavă sunt considerate importante, statele participante la SAFA pot decide să revoce permisul de zbor al aeronavei respective. Aceasta înseamnă că aeronava respectivă nu mai poate ateriza pe aeroporturile din statul în cauză sau că nu mai poate intra în spațiul aerian al aceluia stat. Această interdicție poate fi ridicată atunci când operatorul aeronavei dovedește că problemele au fost corectate în mod adecvat. Prin urmare, retragerea permisului de zbor poate fi (și este în cele mai multe cazuri) temporară.

În ceea ce privește aceste interdicții și ridicarea lor ulterioară, statele participante la SAFA care fac parte din Comunitatea Europeană trebuie să acționeze în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității.

	<b>Nr. de inspecții</b>	<b>10 337</b>
	<b>Nr. de constatări</b>	<b>11 298</b>
<b>ACȚIUNI ÎNȚREPRINSE</b>	<b>informarea autorității și a operatorului</b>	<b>3 566</b>
	<b>restricționarea exploatării aeronavei</b>	<b>109</b>
	<b>acțiuni corective înainte de autorizarea zborului</b>	<b>1 407</b>
	<b>aeronave imobilizate la sol</b>	<b>14</b>
	<b>interdicție imediată de zbor</b>	<b>10*</b>

\*nu sunt incluse aici interdicțiile/restricțiile de exploatare impuse de CE în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005.