

IV

*(Informaciones)*INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA
UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

Informe de la Comisión sobre el programa SAFA de la Comunidad Europea (Evaluación de la Seguridad de Aeronaves Extranjeras)*(Información global — Informe — 30 de abril a 31 de diciembre de 2006)*

(2008/C 42/01)

1. EL PROGRAMA SAFA DE LA CE**1.1. Orígenes del programa SAFA de la CE**

El programa SAFA fue impulsado inicialmente en 1996 por la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC). Este programa no se basaba en una normativa europea obligatoria sino en un compromiso de los Directores Generales de los Estados miembros que participan en la CEAC. En el ámbito de las inspecciones relacionadas con aeronaves «extranjeras» se incluían las aeronaves que no se utilizan ni se explotan bajo el control de la autoridad competente del Estado en que se realiza la inspección.

El 30 de abril de 2004 se publicó la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la seguridad de las aeronaves de terceros países que utilizan los aeropuertos de la Comunidad (la denominada «Directiva SAFA»), por la que se creó la obligación legal para los Estados miembros de la UE de efectuar inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países que aterricen en sus aeropuertos, y en la que por «aeronave de terceros países» se entiende una aeronave que no sea utilizada ni explotada bajo el control de una autoridad competente de un Estado miembro, aunque la Directiva no prohíbe en modo alguno a los Estados miembros inspeccionar las aeronaves de otros Estados miembros. Se concedió a los Estados miembros un plazo de dos años para aplicar la presente Directiva mediante su transposición a la legislación nacional.

De acuerdo con una decisión de los Directores Generales de los Estados miembros de la CEAC, el programa SAFA se traspasó a la competencia de la Comunidad Europea (CE) donde, a partir del 1 de enero de 2007, la responsabilidad de la gestión y posterior evolución del programa SAFA de la CE recae en la Comisión Europea, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). La EASA es la Agencia de la Comisión Europea, con sede en Colonia, que es responsable de la gestión operativa del programa SAFA de la CE en nombre de la propia Comisión, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 768/2006 de la Comisión.

Hasta 2006, aplicaron los elementos operativos del programa SAFA las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas Centrales (CJAA). Al finalizar 2006, las actividades de coordinación de la SAFA, incluida la base de datos centralizada, se transfirieron de la CJAA a la EASA.

La continuación de la participación de los Estados miembros de la CEAC no comunitarios, y, por consiguiente, la dimensión paneuropea del programa quedó garantizada mediante la firma de un acuerdo de colaboración entre cada uno de los citados Estados y la EASA. El programa SAFA de la CE, en el que se incluyen los 27 Estados miembros de la UE, consta de un total de **41 Estados participantes** (véase el *apéndice A*).

1.2. Funcionamiento del programa SAFA de la CE

En cada Estado que participa en el programa SAFA, las aeronaves (de terceros países para los Estados miembros de la UE o extranjeras para los Estados de la CEAC no comunitarios) pueden tener que someterse a una inspección en pista, principalmente en lo que respecta a los documentos y manuales de la aeronave, las licencias de vuelo de la tripulación, las condiciones visibles de la aeronave y la presencia y estado del equipo de seguridad obligatorio de la cabina. Las referencias de dichas inspecciones figuran en el anexo 1 (licencias del personal), anexo 6 (explotación de aeronaves) y anexo 8 (aeronavegabilidad) de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Estos controles se llevan a cabo de acuerdo con un procedimiento común a todos los Estados participantes. Sus resultados se plasman en informes que también siguen un formato común. En caso de irregularidades significativas, se comunican al explotador y a la Autoridad de Aviación pertinente (Estado del explotador o Estado de matrícula) para que adopte medidas correctivas no solo en relación con la aeronave inspeccionada sino también con respecto a otras aeronaves que puedan estar

implicadas cuando se trate de una irregularidad de carácter general. Todos los datos de los informes, así como la información complementaria, se comparten y centralizan en una base de datos informática, creada y gestionada por la EASA.

Los principales aspectos del programa SAFA de la CE pueden resumirse del siguiente modo:

- su aplicación por parte de todos los Estados participantes en el programa SAFA: en principio, los 41 Estados miembros de la CEAC, con la excepción de Albania (los Estados miembros de la UE y los Estados miembros de la CEAC no comunitarios que han firmado el acuerdo de colaboración de la EASA),
- la amplia difusión de los resultados de las inspecciones mediante una base de datos centralizada de la SAFA,
- su enfoque ascendente: el programa se construye a partir de inspecciones en pista de las aeronaves,
- la concentración de su atención, principalmente dirigida a aeronaves de terceros países que vuelan a la UE y a Estados participantes en el programa SAFA (aunque las inspecciones de la SAFA pueden seguir realizándose en aeronaves de Estados miembros de la UE),
- su objetivo intrínseco de controlar el cumplimiento de las normas de la OACI que se aplican por lo general a todas las aeronaves inspeccionadas internacionalmente.

1.3. Integración del programa SAFA de la CE en toda la cadena de seguridad de la aviación

La experiencia demuestra, a partir de las inspecciones de la SAFA llevadas a cabo durante los últimos años, que estas proporcionan una indicación general de la seguridad de los explotadores extranjeros. No obstante, la indicación es limitada en el sentido de que no se obtiene una impresión completa de la seguridad de ninguna aeronave u explotador particular. Esto se debe a que algunos aspectos son difíciles de evaluar durante una inspección (por ejemplo, la gestión de recursos de la tripulación, la situación de aeronavegabilidad completa, etc.), debido al escaso tiempo disponible para realizar una inspección y, por consiguiente, el nivel limitado de detalle posible durante esa inspección.

Una evaluación completa de una aeronave o explotador particular solo puede obtenerse mediante la constante supervisión de la autoridad aeronáutica responsable (Estado del explotador o Estado de matrícula). De esta forma, la información obtenida mediante el programa SAFA de la CE es útil:

- en primer lugar, como instrumento preventivo que contribuye a determinar tendencias potenciales de seguridad negativas, ya que un elevado número o un número recurrente de resultados a propósito de un explotador particular constituye un excelente indicador de debilidades estructurales potenciales, tanto en lo que respecta a la gestión del control de calidad de dicho explotador, como al nivel de supervisión de la seguridad ejercido por las

autoridades nacionales de aviación civil responsables del Estado en el que se certifica al explotador; también pueden detectarse tendencias negativas similares en relación con tipos específicos de aeronaves,

- más directamente, las inspecciones del programa SAFA pueden contribuir en tiempo real a la explotación segura de la aeronave concreta que acaba de ser inspeccionada al instar a las autoridades de inspección a garantizar la adopción inmediata de medidas correctivas antes de que se lleve a cabo cualquier otra explotación de dicha aeronave.

Por otra parte, desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 2111/2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, las inspecciones del programa SAFA han adquirido mayor importancia como uno de los criterios considerados por la Comisión al adoptar sus decisiones sobre la inclusión de compañías en la lista comunitaria. Además, así ha sido el caso desde el establecimiento de la primera lista comunitaria en marzo de 2006 y sus posteriores actualizaciones periódicas.

1.4. Evolución del programa en 2006

En el año 2006 se produjeron dos hitos significativos para el programa SAFA:

- en abril de 2006, la «Directiva SAFA», adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en abril de 2004, empezó a ser aplicable para los Estados miembros de la UE. En mayo de 2006, la Comisión Europea encomendó oficialmente a la EASA mediante el Reglamento (CE) n° 768/2006 de la Comisión, de 19 de mayo de 2006, que aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y el Consejo en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la Comunidad y la gestión del sistema de información, coordinar el programa SAFA de la CE y gestionar algunos de sus elementos (por ejemplo, la base de datos, los procedimientos, la formación) a partir del 1 de enero de 2007,
- en diciembre de 2006, se alcanzó un acuerdo entre Eurocontrol y la Comisión Europea en el marco del programa SAFA de la CE. En virtud de este acuerdo, la unidad central de gestión del flujo del tráfico aéreo de Eurocontrol se comprometió a alertar a los Estados participantes en el programa SAFA de los planes de vuelo con origen o destino en aeropuertos relacionados con aeronaves o explotadores que hayan estado sujetos a restricciones de explotación en uno o varios de los Estados participantes y en los que pueden realizarse inspecciones SAFA específicas. Esta labor se añade a una función de advertencia según la cual también se controlan los vuelos (potenciales) de los explotadores que aparecen en la lista comunitaria de compañías aéreas prohibidas (la denominada «lista negra»).

1.5. Justificación del presente informe

El artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2004/36/CE, establece:

«La Comisión publicará cada año un informe global que estará a disposición del público y de los operadores del sector y que incluirá un análisis de toda la información recibida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5. Dicho análisis será sencillo y comprensible e indicará si existe un mayor riesgo para la seguridad de los pasajeros. No se revelará la fuente de la información contenida en dicho análisis».

El presente informe se basa en los resultados de todas las inspecciones en pista llevadas a cabo durante el período comprendido entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2006. A partir del año próximo, el informe adoptará progresivamente un carácter anual y cubrirá el período que va del 1 de enero al 31 de diciembre de 2007, casualmente el primer año tras la transferencia de responsabilidad del programa SAFA a la competencia de la CE (véase más adelante).

2. BASE DE DATOS CENTRALIZADA DEL PROGRAMA SAFA

La base de datos centralizada del programa SAFA ha sido gestionada por la EASA desde diciembre de 2006, cuando fue transferida de las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas Centrales (CJAA), en los Países Bajos, a la EASA, en Colonia, Alemania.

Aunque es gestionada y mantenida por la EASA, la inclusión de informes en la base de datos sigue siendo responsabilidad de autoridades aeronáuticas nacionales (AAN) de los Estados participantes en el programa SAFA.

Durante el período de tiempo considerado, los Estados participantes en el programa SAFA realizaron 5 401 inspecciones que arrojaron los 8 383 resultados que figuran en el apéndice B.

La información incluida en la base de datos se considera confidencial en el sentido de que solo se comparte con otros Estados participantes y el gran público no tiene acceso a ella. Todas las autoridades aeronáuticas nacionales de los Estados participantes pueden acceder a la base de datos a través de una conexión segura a Internet. Actualmente, 39 autoridades aeronáuticas nacionales están conectadas en línea a la base de datos.

3. ÁMBITOS DE LA INSPECCIÓN

En casi todos los Estados participantes, el número de vuelos efectuados es mucho mayor que la capacidad de inspección, lo que significa que las inspecciones en pista del programa SAFA solo son posibles por muestreo. Se organizan de manera aleatoria o de acuerdo con información (por ejemplo, análisis periódicos

de la EASA sobre la base de datos) que haga sospechar que algunos asuntos específicos no cumplen las normas internacionales de seguridad. Puede decidirse orientar la inspección en función de determinados criterios, como se indica a continuación. Cuando los Estados miembros participantes decidan orientar sus inspecciones, lo harán basándose en recomendaciones procedentes de la Comisión Europea o de políticas y prioridades nacionales. Dichas recomendaciones pueden estar fundamentadas en un análisis de la base de datos centralizada de la SAFA o en los resultados de inspecciones anteriores.

Las inspecciones pueden centrarse en cinco ámbitos:

- 1) un Estado del explotador específico (control de los explotadores de un Estado específico);
- 2) un tipo específico de aeronave;
- 3) la naturaleza específica de las operaciones (regulares o no, de carga, etc.);
- 4) un explotador específico de un tercer país;
- 5) una aeronave específica identificada por su marca de matrícula individual.

En los apéndices C, D y E figuran los Estados del explotador, los tipos de aeronaves y los explotadores inspeccionados durante el período comprendido entre el 30 de abril y el 31 de diciembre de 2006. En ellos se pone de relieve la amplia cobertura del programa SAFA de la CE y su aplicación no discriminatoria.

El cuadro que figura a continuación también ilustra la sencillez de la ejecución del programa, que agrupa la información de los apéndices y proporciona una visión general de las actividades.

Aunque de acuerdo con la «Directiva SAFA» la principal obligación de los Estados miembros de la UE es la inspección de aeronaves de terceros países que visitan aeropuertos europeos, las aeronaves de explotadores de la UE también siguen estando sujetas a inspecciones. En el cuadro siguiente se muestran los resultados:

Inspecciones	5 401 inspecciones ...
Explotador	... en 762 explotadores diferentes...
Estado del explotador	... de 122 Estados...
Tipo de aeronave	... que explotan 191 (sub)tipos diferentes de aeronaves

El cuadro que figura a continuación refleja por su parte que la gran mayoría de los vuelos que tienen lugar dentro de los Estados miembros de la UE son efectuados por explotadores de la UE y que en general los Estados participantes en el programa SAFA todavía utilizaban los criterios generales del antiguo programa SAFA de la CEAC.

	Inspecciones en explotadores comunitarios	Inspecciones en explotadores no comunitarios
2006	2 758	2 643
Porcentaje	51,06 %	48,94 %

número de inspecciones. En el cuadro siguiente se presentan los resultados.

Período 30 de abril de 2006 — 31 de diciembre de 2006

Inspecciones totales (I)	5 401
Total de puntos inspeccionados (PI)	186 564
Resultados totales (R)	8 383
Resultados/Inspecciones (R/I)	1,5521
Resultados/Puntos inspeccionados (R/PI)	0,045

4. PRINCIPALES RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES DEL PROGRAMA SAFA

4.1. Resultados de las inspecciones en general

Un primer punto de partida relacionado con los resultados, que son desviaciones de las normas de la OACI, es el enfoque cuantitativo. Consiste en comparar el número total de resultados (R) con el número total de inspecciones (I) y los puntos inspeccionados (PI).

Durante la inspección, se utiliza una lista de comprobación que consta de un total de 54 puntos. En la mayoría de los casos, no se controlan todos los puntos durante una inspección ya que el período de tiempo que transcurre entre la llegada de la aeronave y su salida no es suficiente para realizar una inspección completa. Por consiguiente, la relación entre el número total de resultados y el número total de puntos inspeccionados puede ofrecer una mejor interpretación que una relación basada solamente en el

4.2. Resultados de las inspecciones y sus categorías

No solo hay que tener en cuenta el número absoluto de los resultados de las inspecciones sino también su «importancia». Para ello se han definido tres categorías de resultados. Un resultado de «categoría 1» significa un resultado de importancia secundaria; un resultado de «categoría 2» es un resultado de importancia significativa y un resultado de «categoría 3» es un resultado de importancia fundamental. Los términos «secundario», «significativo» y «fundamental» se refieren al nivel de desviación con respecto a las normas de la OACI. El propósito principal de la categorización de los resultados es clasificar el cumplimiento de una norma y la importancia del incumplimiento de dicha norma.

Las inspecciones y las categorías de los resultados se registran en la base de datos y los resultados se presentan en el siguiente cuadro.

Año	Nº de inspecciones (I)	Nº de resultados (R)				Proporción de resultados (R cat./I)			
		Cat. 1 (secundario)	Cat. 2 (significativo)	Cat. 3 (fundamental)	total	R cat.1/I	R cat.2/I	R cat.3/I	R total/I
2006	5 401	4 249	3 018	1 116	8 383	0,787	0,559	0,207	1,5521
		50,7 %	36,0 %	13,3 %	100 %				

4.3. Resultados de las inspecciones por regiones

Región	Nº de Estados inspeccionados	Nº de explotadores inspeccionados	Inspecciones (I)	Nº de resultados (R)				Proporción de resultados (R cat./I)			
				Cat. 1 (secundario)	Cat. 2 (significativo)	Cat. 3 (fundamental)	Total	R cat.1/I	R cat.2/I	R cat.3/I	R total/I
UE(25) ⁽¹⁾	25	369	2 758	1 903	1 117	339	3 359	0,690	0,405	0,123	1,218
EUROPA (CEAC) ⁽²⁾	42	512	3 887	2 792	1 764	601	5 157	0,718	0,454	0,155	1,327

Región	Nº de Estados inspeccionados	Nº de explotadores inspeccionados	Inspecciones (I)	Nº de resultados (R)				Proporción de resultados (R cat./I)			
				Cat. 1 (secundario)	Cat. 2 (significativo)	Cat. 3 (fundamental)	Total	R cat.1/I	R cat.2/I	R cat.3/I	R total/I
Federación de Rusia, Belarús y Asia Central ⁽³⁾	6	51	352	399	435	142	976	1,134	1,236	0,403	2,773
América del Norte ⁽⁴⁾	3	51	227	187	85	37	309	0,824	0,374	0,163	1,361
Latinoamérica y el Caribe ⁽⁵⁾	17	32	102	121	50	16	187	1,186	0,490	0,157	1,833
Oriente Medio y Norte de África ⁽⁶⁾	17	50	561	532	382	176	1 090	0,948	0,681	0,314	1,943
África ⁽⁷⁾	20	32	120	130	166	83	379	1,083	1,383	0,692	3,158
Asia ⁽⁸⁾	14	26	133	81	127	57	265	0,609	0,955	0,429	1,992
Oceanía ⁽⁹⁾	3	8	19	7	9	4	20	0,368	0,474	0,211	1,053
Media/Todos los Estados								0,787	0,559	0,207	1,5521

⁽¹⁾ UE(25) — Austria, Bélgica, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia y Reino Unido (Bulgaria y Rumanía todavía no eran Estados miembros de la UE durante el período considerado).

⁽²⁾ CEAC — Albania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Malta, República de Moldova, Mónaco, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania y Reino Unido.

⁽³⁾ Federación de Rusia, Belarús y Asia Central — Belarús, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

⁽⁴⁾ América del Norte — Bermudas, Canadá y Estados Unidos de América.

⁽⁵⁾ Latinoamérica y el Caribe — Antigua y Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Islas Caimán, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Antillas Neerlandesas, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Islas Turcas y Caicos, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.

⁽⁶⁾ Oriente Medio y Norte de África — Argelia, Bahréin, Egipto, República Islámica de Irán, Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Yamahiriya Árabe Libia, Marruecos, Omán, Qatar, Arabia Saudí, Sudán, República Árabe Siria, Túnez, Emiratos Árabes Unidos y Yemen.

⁽⁷⁾ África — Angola, Benín, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, República Centroafricana, Chad, Comoras, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Yibuti, Guinea Ecuatorial, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenia, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Suazilandia, Togo, Uganda, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabue.

⁽⁸⁾ Asia — Afganistán, Bangladesh, Bhután, Estado de Brunéi Darussalam, Camboya, China, República Popular Democrática de Corea, Hong Kong (Región Administrativa Especial de China), India, Indonesia, Japón, República Democrática Popular de Laos, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistán, Filipinas, República de Corea, Singapur, Sri Lanka, Taiwán, Tailandia, Timor Oriental y Vietnam.

⁽⁹⁾ Oceanía — Australia, Fiyi, Kiribati, Islas Marshall, Estados Federados de Micronesia, Nauru, Nueva Zelanda, Palaos, Papúa Nueva Guinea, Samoa, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu y Vanuatu.

De la observación de este cuadro, puede desprenderse lo siguiente:

- los explotadores de los Estados de la UE, CEAC, Oceanía y América del Norte tienen menos resultados por inspección que la media,
- los explotadores de África, la Federación de Rusia, Belarús y el grupo de Asia Central, junto con los Estados de Asia, Oriente Medio y el Norte de África tienen más resultados por inspección que la media.

Distribución por regiones de la OACI

Región	Nº de Estados inspeccionados	Nº de explotadores inspeccionados	Inspecciones (I)	Nº de resultados (R)				Proporción de resultados (R cat./I)			
				Cat. 1 (secundario)	Cat. 2 (significativo)	Cat. 3 (fundamental)	Total	R cat.1/I	R cat.2/I	R cat.3/I	R total/I
APAC ⁽¹⁾	15	32	118	55	73	38	166	0,466	0,619	0,322	1,407
ESAF ⁽²⁾	10	18	72	67	105	56	228	0,931	1,458	0,778	3,167
EUR/NAT ⁽³⁾	54	576	4 515	3 451	2 359	806	6 616	0,764	0,522	0,179	1,465
MID ⁽⁴⁾	18	47	346	313	296	140	749	0,905	0,855	0,405	2,165
NACC ⁽⁵⁾	7	59	245	199	91	40	330	0,812	0,371	0,163	1,347
SAM ⁽⁶⁾	9	17	60	104	39	13	156	1,733	0,650	0,217	2,600
WACAF ⁽⁷⁾	9	13	45	60	55	23	138	1,333	1,222	0,511	3,067
Todos los Estados	122	762	5 401	4 249	3 018	1 116	8 383	0,787	0,559	0,207	1,552

⁽¹⁾ APAC-Oficina regional de Asia y el Pacífico de la OACI:

Australia, Bangladesh, Bhután, Estado de Brunéi Darussalam, Camboya, China (incl. Hong Kong y Macao), Islas Cook, República Popular Democrática de Corea, Fiyi, India, Indonesia, Japón, Kiribati, República Democrática Popular de Laos, Malasia, Maldivas, Islas Marshall, Micronesia, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nueva Zelanda, Palaos, Papúa Nueva Guinea, Filipinas, República de Corea, Samoa, Singapur, Islas Salomón, Sri Lanka, Tailandia, Tonga, Vanuatu y Vietnam.

⁽²⁾ ESAF- Oficina regional de África oriental y meridional de la OACI:

Angola, Botsuana, Burundi, Comoras, Yibuti, Eritrea, Etiopía, Kenia, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, Ruanda, Seychelles, Somalia, Sudáfrica, Suazilandia, Uganda, República Unida de Tanzania, Zambia y Zimbabue.

⁽³⁾ EUR/NAT-Oficina regional de Europa y el Atlántico Norte de la OACI:

Albania, Argelia, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Belarús, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Kazajstán, Kirguistán, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Mónaco, Marruecos, Países Bajos (incluidas las Antillas Neerlandesas), Noruega, Polonia, Portugal, República de Moldova, Rumanía, Federación de Rusia, San Marino, Serbia y Montenegro, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Tayikistán, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Ucrania, Reino Unido (incl. las Islas Caimán y Bermudas) y Uzbekistán.

⁽⁴⁾ MID-Oficina regional de Oriente Medio de la OACI:

Afganistán, Bahreín, Chipre, Egipto, Irán, Iraq, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Yamahiriya Árabe Libia, Omán, Pakistán, Qatar, Arabia Saudí, Sudán, República Árabe Siria, Emiratos Árabes Unidos y Yemen.

⁽⁵⁾ NACC-Oficina regional de América del Norte, América Central y el Caribe de la OACI:

Antigua Y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago y Estados Unidos de América.

⁽⁶⁾ SAM-Oficina regional de América del Sur de la OACI:

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

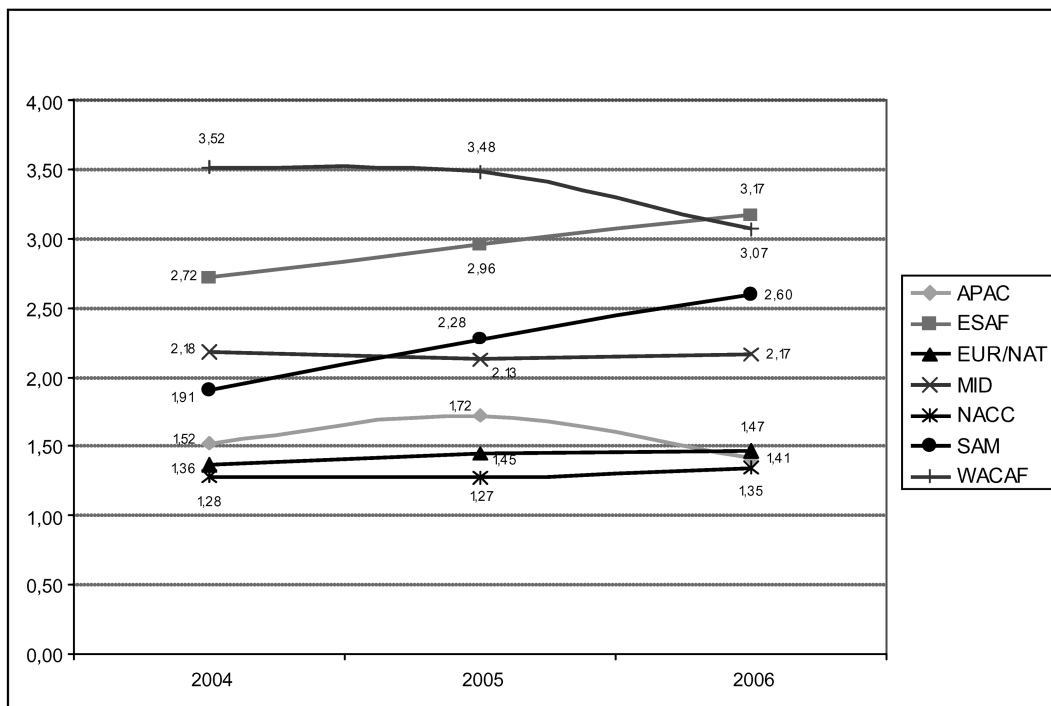
⁽⁷⁾ WACAF-Oficina regional de África Oriental y Central de la OACI:

Benín, Burkina Faso, Camerún, Cabo Verde, República Centroafricana, Chad, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo.

De la observación de este cuadro, puede desprenderse lo siguiente:

- los explotadores de los Estados pertenecientes a la NACC, APAC y EUR/NAT tienen menos resultados por inspección que la media,
- los explotadores de los Estados pertenecientes a la MID, SAM, WACAF y ESAF tienen más resultados por inspección que la media.

Número medio de resultados por región de la OACI — Evolución de los últimos tres años



Este gráfico muestra que para la mayoría de las regiones de la OACI, el número medio de resultados (número total de resultados/número total de inspecciones) ha mantenido un nivel constante (EUR/NAT, NACC, MID) o decreciente (WACAF, APAC) durante los últimos tres años. América del Sur y África Oriental son las únicas regiones en las que el número medio de resultados se ha incrementado a lo largo de ese período de tres años.

Comparación entre la UE de 25, la CEAC y el resto del mundo

Región	Nº de Estados inspeccionados	Nº de explotadores inspeccionados	Inspecciones (I)	Nº de resultados (R)				Proporción de resultados (R cat./I)			
				Cat. 1 (secundario)	Cat. 2 (significativo)	Cat. 3 (fundamental)	Total	R cat.1/I	R cat.2/I	R cat.3/I	R total/I
EU(25)	25	369	2 758	1 903	1 117	339	3 359	0,690	0,405	0,123	1,218
Resto de EUROPA (Estados de la CEAC no pertenecientes a la UE)	17	143	1 129	889	647	262	1 798	0,787	0,573	0,232	1,593
EUROPA (Estados de la CEAC)	42	512	3 887	2 792	1 764	601	5 157	0,718	0,454	0,155	1,327
Estados no pertenecientes a la UE	98	393	2 643	2 346	1 901	777	5 024	0,888	0,719	0,294	1,901
Todos los Estados	123	762	5 401	4 249	3 018	1 116	8 383	0,787	0,559	0,207	1,552

4.4. Resultados de la inspección relacionados con los puntos de la lista de comprobación

En el apéndice F se ofrecen los resultados de cada punto inspeccionado individual (PII). Se indica el número de veces que ha sido inspeccionado un punto específico, el número de resultados y la proporción R/PII. En el apéndice G figura el desglose detallado de los resultados del año 2006 por categorías.

4.5. Los tres principales resultados significativos y fundamentales relacionados con los puntos de la lista de comprobación

La lista de comprobación de la inspección consta de cuatro partes principales. La parte A se refiere a puntos que deben ser inspeccionados en la cabina de vuelo de la aeronave. La parte B de la lista de comprobación se refiere a puntos que deben ser controlados en la cabina de pasajeros, relacionados principalmente con los equipos de seguridad. La parte C se refiere a las condiciones técnicas generales de la aeronave que es preciso comprobar durante una revisión ocular. Los puntos de la parte D de la lista de comprobación se refieren a los compartimentos de carga de la aeronave y la carga transportada.

Los resultados generales que no estén cubiertos por las partes A, B, C o D pueden ser gestionados en la parte E (general) de la lista de comprobaciones.

Al evaluar los resultados establecidos durante una inspección del programa SAFA, debe prestarse la máxima atención a los resultados de la categoría 2 (significativo) y de la categoría 3 (fundamental) si es necesaria una rectificación. En cada parte de la lista de comprobación, los tres resultados principales de las categorías 2 y 3 relacionados con el número de inspección figuran en los cuadros de los apéndices D y E.

5. MEDIDAS ADOPTADAS TRAS LAS INSPECCIONES EN PISTA

Según la categoría, el número y la naturaleza de los resultados, pueden adoptarse diferentes medidas.

Si los resultados indican que resulta afectada la seguridad de la aeronave y sus ocupantes, se exigirá la aplicación de medidas correctivas. En principio, se pedirá al capitán de la aeronave que resuelva las deficiencias graves que hayan sido señaladas. En casos excepcionales, si los inspectores tienen razones para creer que el capitán de la aeronave no tiene intención de adoptar las medidas necesarias para remediar las deficiencias sobre las que se le haya informado, obligarán oficialmente a la aeronave a permanecer en tierra. El acto oficial de inmovilización por parte del Estado de inspección significa que se prohíbe a la aeronave reanudar sus vuelos hasta que se adopten las medidas correctivas adecuadas.

Otro tipo de medida se denomina «medidas correctivas antes de autorizar el vuelo». Antes de autorizar a la aeronave a reanudar el vuelo, es necesaria una medida correctiva para rectificar cualquier deficiencia que haya sido descubierta.

En otros casos, la aeronave podrá salir bajo restricciones de explotación. Un ejemplo de ese tipo de restricciones podría ser en caso de deficiencias relacionadas con los asientos de pasajeros. La explotación de la aeronave es posible con la condición de que los asientos deficientes no sean ocupados por ningún pasajero.

Es práctica habitual informar al capitán de la aeronave que acaba de ser inspeccionada sobre los resultados. Además, los resultados de las categorías 2 y 3 se comunican a la autoridad aeronáutica responsable y a la sede del explotador junto con la solicitud de adoptar las medidas adecuadas que impidan que vuelva a repetirse.

Para alcanzar mejor los objetivos del programa SAFA de la CE, es imprescindible una cooperación estrecha con las autoridades de aviación civil de todos los Estados cuyos explotadores y aeronaves hayan estado sometidos a inspecciones SAFA. Como parte de su responsabilidad en la supervisión de la seguridad de sus explotadores nacionales según las normas internacionales de seguridad pertinentes, se exige a las autoridades de aviación civil que garanticen la correcta aplicación de medidas correctivas con el fin de tener en cuenta los resultados comunicados del programa SAFA.

En algunos casos, cuando los resultados de una aeronave se consideren significativos, un Estado participante en el programa SAFA podrá decidir suspender el permiso de entrada de dicha aeronave. Esto significa que esa aeronave concreta ya no está autorizada para aterrizar en aeropuertos o volar en el espacio aéreo de ese Estado. Esa prohibición puede levantarse si el explotador de la aeronave demuestra que los problemas se han resuelto correctamente. Por consiguiente, estas repercusiones relativas al permiso de entrada pueden ser, y lo son habitualmente, de carácter temporal.

En lo que se refiere a las prohibiciones y sus posteriores levantamientos, aquellos Estados participantes en el programa SAFA que pertenezcan también a la Comunidad Europea actuarán de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Reglamento (CE) nº 2111/2005 relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad.

	Nº de Inspecciones	5 401
	Nº de Resultados	8 383
MEDIDAS ADOPTADAS	Información a la autoridad y al explotador	1 441
	Restricción de la explotación de la aeronave	47
	Medidas correctivas antes de autorización de vuelo	722
	Inmovilización en tierra de la aeronave	7
	Repercusiones en el permiso de entrada	4 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ No se incluyen las prohibiciones/restricciones de explotación impuestas por la CE en virtud del Reglamento (CE) nº 2111/2005.

APPENDIX A

**Data collection by SAFA programme Participating States
(April-December 2006)**

No	Member State	Number of inspections	Number of findings
<i>EU Member States (2006)</i>			
1	Austria	42	37
2	Belgium	68	73
3	Cyprus	2	3
4	Czech Republic	27	39
5	Denmark	43	13
6	Estonia	27	15
7	Finland	98	43
8	France	1 285	2 494
9	Germany	510	297
10	Greece	90	24
11	Hungary	7	23
12	Ireland	59	41
13	Italy	660	1 017
14	Latvia	2	0
15	Lithuania	16	7
16	Luxembourg	0	0
17	Malta	7	6
18	Netherlands	185	454
19	Poland	85	27
20	Portugal	32	35
21	Slovak Republic	6	3
22	Slovenia	5	0
23	Spain	1 083	2 679
24	Sweden	71	165
25	United Kingdom	193	242
	Total	4 603	7 737
<i>Non-EU ECAC SAFA Participating States (2006)</i>			
1	Albania	0	0
2	Armenia	0	0
3	Azerbaijan	0	0
4	Bosnia Herzegovina	13	19
5	Bulgaria	0	0
6	Croatia	44	74
7	Georgia	0	0
8	Iceland	18	14
9	Moldova (Republic of)	3	2
10	Monaco	0	0
11	Norway	208	134
12	Romania	91	82
13	Serbia and Montenegro	0	0
14	Switzerland	279	62
15	The Former Yugoslav Republic of Macedonia (FYROM)	0	0
16	Turkey	122	183
17	Ukraine	20	76
	Total	798	646

APPENDIX B

List of States of inspected operators

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Afghanistan	OA	1
Albania	LA	18
Algeria	DA	34
Angola	FN	9
Antigua and Barbuda	TA	2
Argentina	SA	9
Armenia	U5	11
Aruba	T2	4
Australia	Y	11
Austria	LO	131
Azerbaijan	UB	12
Bahrain	OB	11
Bangladesh	VG	2
Belarus	UM	33
Belgium	EB	100
Bermuda	TX	5
Bosnia and Herzegovina	LQ	7
Brazil	SB	24
Bulgaria	LB	123
Cape Verde	GV	8
Cameroon	FK	2
Canada	C	43
Cayman Islands	MW	6
Chile	SC	4
China	ZB	18
Colombia	SK	9
Comoros	F1	4
Cote d'Ivoire	DI	4
Croatia	LD	83
Cuba	MU	4
Cyprus	LC	28
Czech Republic	LK	84

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Democratic Republic of the Congo	FZ	2
Denmark	EK	95
Ecuador	SE	2
Egypt	HE	80
Equatorial Guinea	FG	1
Eritrea	HH	3
Estonia	EE	13
Ethiopia	HA	6
Finland	EF	64
France	LF	100
Gabon	FO	4
Georgia	UG	7
Germany	ED	342
Ghana	DG	7
Greece	LG	76
Hong Kong	VH	9
Hungary	LH	99
Iceland	BI	70
India	VA	9
Iran	OI	14
Ireland	EI	155
Israel	LL	34
Italy	LI	173
Jamaica	MK	2
Japan	RJ	4
Jordan	OJ	31
Kazakhstan	UA	6
Kenya	HK	8
Republic of Korea	RK	17
Kuwait	OK	3
Kyrgyzstan	U2	1
Latvia	EV	37
Lebanon	OL	17
Libyan Arab Jamahiriya	HL	5
Lithuania	EY	36

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Luxembourg	EL	53
Former Yugoslav Republic of Macedonia	LW	4
Madagascar	FM	11
Malaysia	WM	7
Malta	LM	37
Mauritania	GQ	7
Mauritius	FI	5
Mexico	MM	12
Moldova	LU	35
Monaco	LN	5
Morocco	GM	79
Netherlands	EH	104
Netherlands Antilles	TN	9
New Zealand	NZ	5
Norway	EN	52
Oman	OO	2
Pakistan	OP	33
Peru	SP	1
Poland	EP	86
Portugal	LP	111
Qatar	OT	20
Romania	LR	92
Russian Federation	U	296
Saint Vincent/Grenadines	TV	3
Saudi Arabia	OE	13
Senegal	GO	9
Serbia and Montenegro	LY	43
Singapore	WS	13
Slovakia	LZ	42
Slovenia	LJ	34
South Africa	FA	11
Spain	LE	196
Sri Lanka	VC	2
Sudan	HS	3
Suriname	SM	1

Operator State	ICAO country code	Number of inspections
Sweden	ES	145
Switzerland	LS	158
Syrian Arab Republic	OS	14
Taiwan (Republic of China)	RC	5
Thailand	VT	12
Tunisia	DT	167
Turkey	LT	285
Turkmenistan	U3	3
Uganda	HU	12
Ukraine	UK	124
United Arab Emirates	OM	30
United Kingdom	EG	418
United States of America	K	179
Uruguay	SU	3
Uzbekistan	U4	13
Vanuatu	NV	3
Venezuela	SV	7
Vietnam	VV	1
Yemen	OY	7
Zimbabwe	FV	3
Total (EU/ECAC)	123 (42)	5 401 (3 887)

From this table the following observations can be discerned with regard to States of (inspected) Operators inspected under the SAFA Programme:

- There is no discrimination between the number of inspections conducted upon operators certified in the 42 EU/ECAC States (indicated in bold) and operators certified in the other 81 non-European States.
- Indeed, during the time period being considered, 3 887 (**71,99 %**) out of a total number of 5,401 inspections were conducted upon European operators certified in EU/ECAC States

APPENDIX C

Aircraft types inspected (by manufacturer)***Large airliners (over 100 seats)***

No.	Aircraft manufacturer
1.	AIRBUS
2.	ANTONOV
3.	BOEING
4.	BRITISH AEROSPACE
5.	EMBRAER
6.	FOKKER
7.	ILYUSHIN
8.	LOCKHEED
9.	MCDONNELL DOUGLAS
10.	TUPOLEV
11.	YAKOVLEV

Regional airliners (19-99 seats)

No.	Aircraft manufacturer
1.	ANTONOV
2.	AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL
3.	BOMBARDIER AEROSPACE
4.	BRITISH AEROSPACE
5.	DORNIER
6.	EMBRAER
7.	FAIRCHILD
8.	FOKKER
9.	LET
10.	LOCKHEED
11.	SAAB
12.	YAKOVLEV

Commuter, business and general aviation aeroplanes

No.	Aircraft manufacturer
1.	BEECH
2.	BOMBARDIER AEROSPACE

No.	Aircraft manufacturer
3.	BRITTEN-NORMAN
4.	CESSNA
5.	DASSAULT
6.	DORNIER
7.	SOCATA
8.	FAIRCHILD
9.	GULFSTREAM
10.	ISRAEL AIRCRAFT INDUSTRIES
11.	MITSUBISHI
12.	PIAGGIO
13.	PIPER
14.	RAYTHEON
15.	ROCKWELL

Helicopters

No.	Aircraft manufacturer
1.	AEROSPATIALE
2.	BELL HELICOPTER TEXTRON
3.	EUROCOPTER
4.	KAMOV OKB
5.	ROBINSON HELICOPTER COMPANY

The distribution of SAFA inspections by aircraft manufacturers mirrors to a large extent the current market penetration of the various manufacturers. It is also worth mentioning that the year 2006 was the first year in which the SAFA Programme was extended to cover also general aviation and helicopter operations.

These tables, are the result of grouping all the various aircraft types flying in Europe by their particular manufacturer.

Here it can be discerned that the conduct of ramp inspections is spread out quite evenly to cover the various aircraft types flying in the Community.

APPENDIX D

Operators inspected

Name operator	Code operator
(JATE) — JORDAN AVIATION	JAV
ABC HUNGARY	AHU
ABELAG AVIATION	AAB
ABS JETS	ABP
ACH HAMBURG GMBH	7AC
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR
ACT HAVAYOLLARI AS	RUN
ACVILA AIR-ROMANIAN CARRIER	RRM
AD AVIATION LIMITED	VUE
ADRIA AIRWAYS	ADR
AEGEAN AVIATION	AEE
AER ARANN TEORANTA	REA
AER LINGUS TEORANTA	EIN
AERIANUR-M	MBV
AERO BUSINESS CHARTER BENSHEIM	GBJ
AERO CHARTER KRIFKA GMBH	KFK
AERO RENT, JOINT STOCK COMPANY	NRO
AERO SERVICES EXECUTIVE	BES
AERO TOY STORE	8EU
AERO VICS, SA DE CV	ARI
AERO-CHARTER UKRAINE LTD.	UCR
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN
AERODYNAMICS MALAGA, S.L.	DNC
AEROFLOT — RUSSIAN INT. AIRL.	AFL
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV
AEROLANE-LINEAS AEREAS NACIONA	LNE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROMEGA HELICOPTERS	8EQ
AERONORDGRUP	NRP
AERONOVA	OVA
AEROPORTUL INT'L MARCULESTI	AMM

Name operator	Code operator
AEROSTAR	UAR
AEROSVIT AIRLINES	AEW
AEROTRANSPORTES PRIVADOS SA DE	PRI
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX
AEROVIS AIRLINERS LTD.	VIZ
AFRICAN AIR SOLUTION	8EL
AFRICAN EXPRESS AIRWAYS	AXK
AFRICAN INTERNATIONAL AIRWAYS	AIN
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD.	QSC
AFRIJET BUSINESS SERVICE	8ED
AIGLE AZUR	AAF
AIR ADRIATIC	AHR
AIR ALGERIE	DAH
AIR ALLIANCE EXPRESS	6AT
AIR ALPS AVIATION G.M.B.H.	LPV
AIR ALSIE A/S	MMD
AIR ARMENIA	ARR
AIR ASTANA	KZR
AIR ATLANTIQUE	AAG
AIR AUSTRAL	REU
AIR BALEAR	ABH
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI
AIR BERLIN, INC.	BER
AIR BOSNA	BON
AIR BOTNIA	KFB
AIR CAIRO	MSC
AIR CANADA	ACA
AIR CHINA	CCA
AIR COMET PLUS	MPD
AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD	ABR
AIR DOLOMITI	DLA
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK
AIR EUROPA	AEA
AIR EXPRESS SWEDEN	ALQ

Name operator	Code operator
AIR EXPRESS SWEDEN AB	AEQ
AIR FRANCE	AFR
AIR GLACIERS SA	AGV
AIR INDEPENDENCE LUFT.	JTV
AIR INDIA	AIC
AIR INVEST	8ET
AIR ITALY SPA	AEY
AIR JAMAICA	AJM
AIR LUXOR, LDA	LXR
AIR MADAGASCAR	MDG
AIR MADRID LINEAS AEREAS SA	DRD
AIR MALTA PLC	AMC
AIR MAURITANIE	MRT
AIR MAURITIUS LIMITED	MAU
AIR MEDICAL LTD	MCD
AIR MEDITERRANEE	BIE
AIR MEMPHIS	MHS
AIR MOLDOVA	MLD
AIR NATIONAL CORPORATE LTD	8FB
AIR NEW ZEALAND LTD.	ANZ
AIR NOSTRUM	ANE
AIR ONE	ADH
AIR ONE EXECUTIVE S.P.A.	AOE
AIR PINK	8AM
AIR PRINT S.A.	APJ
AIR SENEGAL INTERNATIONAL	SNG
AIR SERVICE LIEGE	ASL
AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK
AIR SOFIA	SFB
AIR TOMISKO	8FG
AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF	ATJ
AIR TRANSAT	TSC
AIR TRANSPORT INTERNATIONAL	ATN
AIR URG	URG

Name operator	Code operator
AIR VANUATU	AVN
AIR VIA	VIM
AIR ZIMBABWE	AZW
AIRBORNE EXPRESS INC.	ABX
AIRCOMPANY KARAT	AKT
AIRCOMPANY YAKUTIA	SYL
AIRCRAFT MAINTENANCE COMPANY	AMV
AIRFIX AVIATION	FIX
AIRLINAIR SA	RLA
AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIR-SERVICE-GABON	AGB
AIRTEX AVIATION	ACN
AIRTIME CHARTERS	IME
AIRWEST	AWZ
AIRX LTD	HOP
AJET AVIATION LTD	AJY
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC
ALBATROS AIRWAYS	LBW
ALEXANDAIR	AXN
ALITALIA	AZA
ALITALIA EXPRESS	SMX
ALIVEN	LVN
ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA
ALPI EAGLES SPA	ELG
ALROSA-AVIA	LRO
AMC AIRLINE	6AM
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL
AMERIFLIGHT, INC. (BURBANK)	AMF
AMERIJET INTERNATIONAL	AJT
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB
ARCUS-AIR-LOGISTIC GMBH	AZE
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AFG
ARKEFLY	HXL
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ

Name operator	Code operator
ARMAVIA	RNV
ARTEM-AVIA	ABA
ASIANA AIRLINES	AAR
ASTRAEUS LTD.	AEU
ATA-AEROCONDOR TRANSPORTES	ARD
ATLANTA	ABD
ATLANTIC AIR TRANSPORT	3AA
ATLANTIC AIRLINES LTD	ALH
ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS	FLI
ATLANTIC EXPRESS/EOS AIRLINES	ESS
ATLANT-SOYUZ	AYZ
ATLAS AIR SERVICE	7AG
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI
ATLAS BLUE	BMM
ATLAS JET INTERNATIONAL	OGE
ATLASJET HAVACILIK AS	KKK
ATRAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES	VAS
AUDELI AIR EXPRESS	ADI
AURELA	LSK
AURORA AIRLINES, D.O.O.	URR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA
AVANTI AIR GMBH, BUDINGEN	EEX
AVCON, AVIATION CONSULTING LTD	VCN
AVIACON ZITOTRANS	AZS
AVIAL NV LTD, AVIATION COMPANY	NVI
AVIANCA (COLOMBIA).	AVA
AVIANT	UAK
AVIASTAR-TU CO.LTD	TUP
AVIAVILSA	LVR
AVIENT AVIATION	SMJ
AVIES	AIA
AVIONES DE ORIENTE, C.A.	ROI
AVIOSTART AS LTD	VSR
AXIS AIRWAYS	AXY

Name operator	Code operator
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY
BAHREIN EX. AIR SERV. (BEXAIR)	BXA
BALTYKA LTD	BTK
BANGLADESH BIMAN	BBC
BELAIR AIRLINES AG	BHP
BELAVIA	BRU
BELLE AIR	LBY
BENAIR	BEI
BEST HAVAYOLLARI	BST
BH AIR	BGH
BLUE AIR-TRANSPORT AERIAN	JOR
BLUE ISLANDS	BCI
BLUE LINE	BLE
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	BPA
BLUE WINGS AG, DUSSELDORF	BWG
BLUE1 OY, FINLAND	BLF
BLUEBIRD CARGO LTD	BBD
BOOKAJET	BOO
BRAATHENS ASA	BRA
BRA-TRANSPORTES AEREOS LTDA.	BRB
BRAVO AIRLINES	8FC
BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW
BRITAIR S.A.	BZH
BRITANNIA AB	BLX
BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL
BRITISH AIRWAYS	BAW
BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA
BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	BMI
BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD.	BRT
BRUSSELS INTERNATIONAL AIRLINES	BXI
BUDAPEST AIR SERVICE LTD	BPS
BULGARIA AIR	LZB
BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
CABO VERDE EXPRESS	2CA

Name operator	Code operator
CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
CAMEROON AIRLINES	UYC
CAPITAL TRADING AVIATION LTD	EGL
CARGO AIRLINE AZERBAIJANHAVA	AHC
CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX
CARPATAIR S.A.	KRP
CASPIAN AIRLINES	CPN
CATAIR LINEAS AEREAS	CLI
CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
CCF MANAGER AIRLINE GMBH, KOLN	CCF
CENTAVIA	CNA
NOWY PRZEWOZNIK SP. Z.O.O.	CLW
CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
CENTURION AIR CARGO, INC.	CWC
CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
CHANTILLY AIR, INC (MANASSAS)	WML
CHARTER FLIGHTS CARIBBEAN INC.	YYY
CHC DENMARK APS	NBI
CHINA AIRLINES	CAL
CHINA CARGO AIRLINES	CKK
CHINA EASTERN AIRLINES	CES
CHINA SOUTHERN AIRLINES	CSN
CIELOS DEL PERU	CIU
CIMBER AIR A/S	CIM
CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH	RUS
CITEL YNX	8FL
CITELYNX	8BQ
CITY AIRLINE AB	SDR
CITY STAR AIRLINES (LANDSFLUG)	ISL
CITYJET	BCY
CITYLINE HUNGARY LTD.	CNB
CLICKAIR	8FH
CLUB 328 LTD	SDJ
CLUB AIR SPA.	ISG

Name operator	Code operator
COMLUX AVIATION AG	CLA
COMORES AVIATION	KMZ
COMP. HELICOPTEROS DEL SURESTE	HSE
CONDOR FLUGDIENST GMBH (FRA)	CFG
CONDOR FLUGDIENST GMBH (KELST)	CIB
CONTACTAIR GMBH	KIS
CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
CONVIASA	VCV
CORSE AIR INTERNATIONAL	CRL
CORSE-MEDITERRANEE, COMPAGNIE	CCM
COUGAR LEASING LTD (T/A FLY GL	GSM
CROATIA AIRLINES	CTN
CRONUS AIRLINES	CUS
CUBANA DE AVIACION SA.	CUB
CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
CZ AIRLINES, J.S.C.	OKC
CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
DAIMLER CHRYSLER AVIATION GMBH	DCS
DAIRO AIR SERVICES, LTD.	DSR
DANISH AIR TRANSPORT APS	DTR
DANU ORO TRANSPORTAS	DNU
DARWIN AIRLINE SA	DWT
DAS AIR CARGO	DAZ
DASNAIR SA	DGX
DBF AVIATION	8FJ
DELTA AIR LINES, INC.	DAL
DELTA AIR TRANSPORT NV	8EM
DENIM AIR	DNM
DEUTSCHE BA	BAG
DEUTSCHE LUFTHANSA, AG	DLH
DHL AIR LIMITED	DHK
DNIEPROAVIA	UDN
DOMODEDOVO AIRLINES	DMO
DONBASS-EASTERN UKRAINIAN	UDC

Name operator	Code operator
DRF DEUTSCHE RETTUNGSFLUGWACHT	AMB
DUBROVNIK AIRLINE D.O.O.	DBK
DUCAIR SA	DUK
DUNYAYA BAKIS HAVA TASIMACILIG	VVF
DYNAMIC JET TRAVEL	8FK
EAGLE AIR LTD A BERNE	EAB
EAGLE AVIATION FRANCE	EGN
EASTERN AIRWAYS (UK) LIMITED	EZE
EASY JET SWITZERLAND SA	EZS
EASYJET AIRLINES CO., LTD	EZY
EDELWEISS AIR AG	EDW
EDINBURGH AIR CHARTER LTD	EDC
EFD EISELE FLUGDIENST GMBH	EFD
EGYPT AIR	MSR
EIRJET LTD	EIR
EL AL — ISRAEL AIRLINES LTD	ELY
ELBRUS AVIA AIR ENTERPRISE	NLK
EL-BURAQ AIR TRANSPORT INC.	BRQ
EMIRATES	UAE
ENIMEX LTD	ENI
EQUATORIAL CARGO	9EC
ERITREAN AIRLINES	ERT
ESTONIAN AIR	ELL
ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	ETH
ETIHAD AIRWAYS	ETD
EUROATLANTIC AIRWAYS	MMZ
EUROCYPRIA AIRLINES LIMITED	ECA
EUROFLY SPA	EEZ
EUROFLY SERVICE	EEU
EUROJET AVIATION LTD	GOJ
EUROJET ITALIA	ERJ
EUROJET LIMITED	JLN
EUROJET ROMANIA	8SE
EUROLOT SA	ELO

Name operator	Code operator
EUROMANX AIRWAYS GMBH	EMX
EUROPE AIRPOST	FPO
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS
EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER	EAF
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG
EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWF
EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA
EVERGREEN INTERNATIONAL AIRLINES	EIA
EXCEL AVIATION LIMITED	XLA
EXCELLENT AIR GMBH	GZA
EXECAIRE AVIATION LTD	EXA
EXECUJET SCANDINAVIA A/S	VMP
EXECUTIVE AEROSPACE (PTY) LTD	EAS
EXECUTIVE AIRLINES S.L.	EXU
EXECUTIVE AVIATION SERVICES	JTR
EXECUTIVE JET CHARTER LIMITED	EXJ
EXIN	EXN
FAI AIRSERVICE, NURNBERG	IFA
FALCON AIR AB	FCN
FARNAIR HUNGARY LTD	FAH
FARNAIR SWITZERLAND AG	FAT
FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
FINNAIR OYJ	FIN
FINNISH AVIATION ACADEMY	6AS
FINNISH COMMUTER AIRLINES OY	WBA
FIRST AIR (BRADLEY SCHEDULED)	FAB
FIRST CHOICE AIRWAYS	FCA
FLEXFLIGHT APS	FXT
FLIGHT PRECISION LTD	CLB
FLIGHTLINE	FLT
FLIGHTLINE	FTL
FLM AVIATION MOHRDIECK GMBH	FKI
FLORIDA WEST AIRLINES	FWL
FLUGFELAG ISLANDS, AIR ICELAND	FXI

Name operator	Code operator
FLY AIR	FLM
FLY INTERNATIONAL AIRWAYS	NVJ
FLY ME SWEDEN AB	FLY
FLY POINT FLUGSERVICE	8SD
FLYBABOO SA	BBO
FLYBE JERSEY EUROPEAN	BEE
FLYING DEVIL	8FF
FLYING SERVICE	FYG
FLYJET LTD	FJE
FOCUS AIR	8CD
FOXAIR GMBH, AUGSBURG	FUP
FREE BIRD AIRLINES	FHY
FUTURA INT'L AIRWAYS, SA	FUA
G5 EXECUTIVE AG	EXH
GAMA AVIATION LTD	GMA
GAZPROMAVIA	GZP
GB AIRWAYS LTD	GBL
GEMINI AIR CARGO, LLC	GCO
GENEX LTD	GNX
GEORGIAN AIRWAYS	TGZ
GEORGIAN NATIONAL AIRLINES	GFG
GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT KOLN	GMI
GERMANWINGS GMBH	GWI
GESTAIR EXECUTIVE JET	GES
GESTION AEREA AJECUTIVA S.L.	GJT
GLOBAL GEORGIAN AIRWAYS	GGZ
GLOBAL JET AUSTRIA	GLJ
GLOBAL JET LUXEMBOURG	SVW
GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD	GSS
GLOBE JET S.A.L.	GJA
GOLD AIR INTERNATIONAL LIMITED	GDA
GOLDECK FLUG GMBH	GDK
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO
GOMEL AIRLINES	GOM

Name operator	Code operator
GREAT WALL AIRLINES CO., LTD	GWL
GREECE AIRWAYS	GRE
GROMOV AIR, JSC	GAI
GROSSMANN JET SERVICE	GSJ
GUARD SYSTEMS ASA	GSY
GULF AIR	GFA
GULF AIR BAHRAIN B.S.C.	GBA
HAINAN AIRLINES	CHH
HAMBURG INTERNATIONAL LUFTV.	HHI
HANG KHONG VIET NAM	HVN
HAPAG LLOYD EXPRESS GMBH	HLX
HAPAG LLOYD FLUGGESELLSCHAFT	HLF
HELI AIR SERVICES	HLR
HELI-AIR-MONACO	MCM
HELICOPTER TRAVEL MUNICH	8EP
HELIOS AIRWAYS LTD.	HCY
HELISTAR	8EX
HELI-VIP	8FN
HELLAS JET	HEJ
HELLO AG	FHE
HELVETIC AIRWAYS AG	OAW
HEMUS AIR	HMS
HEWA BORA AIRWAYS	ALX
HEX'AIR	HER
HOLA AIRLINES	HOA
HONG KONG DRAGON AIRLINES	HDA
HOZU-AVIA	OZU
I.J.M. INTERNATIONAL JET MANAG	IJM
IBERIA	IBE
IBERWORLD	IWD
ICELANDAIR	ICE
IMAIR	ITX
INTER EXPRESS AIRLINES	INX
INTERJET (GREECE)	INJ

Name operator	Code operator
INTERNATIONAL BUSINESS AIR	IBZ
INTERSKY LUFTEFAHRT GMBH	ISK
INTERSTATE AIRLINES BV.	FWA
IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR)	IRA
IRANAIR TOURS CO.	IRB
ISD AVIA LTD	ISD
ISRAIR	ISR
ITALI AIRLINES SRL	ACL
JADE CARGO INTERNATIONAL	JAE
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRLINES	LAA
JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD	JAL
JAT AIRWAYS	JAT
JET 2000	JTT
JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS
JET CONNECTION	JCX
JET EXECUTIVE INT'L CHARTER	JEI
JET SERVICE SP	JDI
JET STREAM	8CM
JET2.COM	8BL
JET2.COM LTD	EXS
JET4YOU	8DT
JETAIRFLY	JAF
JETALLIANCE AG	JAG
JETCLUB LIMITED	JCS
JETFLITE OY, FINLAND	JEF
JETFLY AVIATION	8BW
JETRAN AIR SRL	MDJ
JETX AIRLINES LTD	JXX
JOHNSONS AIR LIMITED	JON
K.S. AVIA	KSA
KALITTA AIR, LLC	CKS
KARTHAGO AIRLINES	KAJ
KAVMINVODYAVIA	MVD
KD AVIA, OJSC	KNI

Name operator	Code operator
KENYA AIRWAYS LTD.	KQA
KHORS AIRCOMPANY	KHO
KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD.	KYV
KINGFISHER AIR SERVICES	BEZ
KLM CITYHOPPER BV	KLC
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM
KOMIINTERAVIA	KMV
KOREAN AIR LINES CO., LTD	KAL
KOSMAS AIR	KMG
KOSMOS	KSM
KRASNOJARSKY AIRLINES	KJC
KUBAN AIRLINES	KIL
KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC
L T E INTERNATIONAL AIRWAYS	LTE
LAN -LINEA AEREA NAC. DE CHILE	LAN
LATCHARTER	LTC
LAUDA AIR	LDA
LAUDA AIR ITALY	LDI
LEEWARD ISLANDS AIR TRANSPORT	LIA
LIBYAN ARAB CO. FOR AIR CARGO	LCR
LINEAS AEREAS ALAIRE, S.L.	ALR
LINEAS AEREAS SURAMERICANAS	LAU
LINXAIR BUSINESS AIRLINES	8EF
LITHUANIAN AIRLINES	LIL
LIVINGSTON SPA	LVG
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD	LNK
LOT — POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT
LOTUS AIRLINE	TAS
LTU LUFTRANSPORT-UNTERNEHMEN	LTU
LUFTHANSA CITYLINE	CLH
LUFTRANSPORT A/S	LTR
LUFTVERKEHR FRIESLAND BRUNZEMA	LFH
LUKOIL-AVIA	LUK
LUXAIR	LGL

Name operator	Code operator
LUXOR AIR	LXO
LUZAIR	LUZ
LVOV AIRLINES	UKW
MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK
MAERSK AIR LTD. (UK)	MSK
MAHAN AIR	IRM
MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
MALEV — HUNGARIAN AIRLINES	MAH
MALMO AVIATION AB	SCW
MANHATTAN AIR LIMITED	MHN
MAP-MANAGEMENT & PLANUNG GMBH	MPJ
MARTINAIR HOLLAND NV	MPH
MAS AIRWAYS LTD	WMT
MASTER AIRWAYS	MSW
MASTERJET, AVIACAO EXECUTIVA	LMJ
MAX AVIA	MAI
MAXJET AIRWAYS	MXJ
MC AVIATION	8FI
MENA JET	MNJ
MENEKSE HAVACILIK	8EY
MERAVO HELICOPTERS	8EO
MERIDIANA SPA	ISS
MIA AIRLINES	8CB
MIAMI AIR INTERNATIONAL INC.	BSK
MIDDLE EAST AIRLINES	MEA
MINILINER SRL	MNL
MK AIRLINE LTD	MKA
MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB
MOLDAVIAN AIRLINES	MDV
MONARCH AIRLINES LTD	MON
MONTENEGRO AIRLINES	MGX
MOTOR SICH	MSI
MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
MSR FLUG-CHARTER GMBH, GREVEN	EBF

Name operator	Code operator
MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
MY WAY AIRLINES SRL	MYW
MYTRAVEL AIRWAYS (UK)	MYT
MYTRAVEL AIRWAYS A/S	VKG
NEOS SPA	NOS
NETJETS AVIATION, INC.	EJA
NETJETS, TRANSPORTES AEREOS	NJE
NL LUFTFAHRT GMBH	NLY
NOBILAIR	NBL
NOMADS TRAVEL CLUB	2NT
NOORDZEE HELICOPTER	8EN
NORD-FLYG AB	NEF
NORDIC AIRLINK	NDC
NORDIC REGIONAL AB	NRD
NORDIC SOLUTION	8DF
NORTH AMERICAN AIRLINES	NAO
NORTH FLYING A/S	NFA
NORTHERN EXECUTIVE AVIATION	NEX
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	NAX
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT
NOUVELLE AIR IVOIRE	VUN
NOVA AIRLINES AB	NVR
NOVAIR — AVIACAO GERAL, SA	NOP
OCEAN AIRLINES	VCX
OHLAIR CHARTERFLUG	8FD
OLYMPIC AIRLINES SA	OAL
OMNI — AVIACAO E TECNOLOGIA	OAV
OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY
OSTFRIESISCHE LUFTRANSPORT	OLT
OXAERO	OXE
OY AIR FINLAND LTD; FINLAND	FIF
PAKISTAN INTERNATIONAL AIRLINES (PIA)	PIA

Name operator	Code operator
PALMAIR EUROPEAN	6AU
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT
PEL AIR	8CW
PETROFF AIR	8PA
PHOENIX AIR GROUP, INC (CARTER	PHA
PIEDMONT AVIATION SERVICES INC	PCE
PLUNA	PUA
PODILIA-AVIA	PDA
POLET	POT
PORTUGALIA	PGA
PREMIUM AVIATION	PMU
PRINCE AVIATION	8EG
PRINCIPAL AIR SERVICES	8AB
PRIVATAIR GMBH, DUSSELDORF	PTG
PRIVATE OPERATOR(S)	ZZZ
PRIVATE WINGS FLUGCHARTER	PWF
PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
QANTAS AIRWAYS LIMITED	QFA
QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
QUICK AIR JET CHARTER GMBH	QAJ
RAF-AVIA	MTL
RATH AVIATION GMBH	RAQ
REEM AIR	REK
REGIONAL AIR EXPRESS GMBH	REW
REGIONAL AIR LINES (MOROCCO)	RGL
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI
REGIONAL, COMP. AERIENNE EURO.	RAE
RIVNE UNIVERSAL AVIA	UNR
ROMAVIA	RMV
ROYAL AIR MAROC	RAM
ROYAL AVIATION EXPRESS	8DB
ROYAL JET	ROJ
ROYAL JORDANIAN	RJA
RYAN AVIATION CORPORATION	RYN

Name operator	Code operator
RYANAIR	RYR
SABTA BARBARA AIRLINES, C.A.	BBR
SAGA HAVA TASIMACILIK A.S.	SGX
S-AIR, PRIV. JOINT-STOCK AV. C	RLS
SAMARA	BRZ
SAMSUNG AEROSPACE	8BE
SAS BRAATHENS AS	CNO
SATA INTERNACIONAL	RZO
SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
SENATOR AVIATION CHARTER	SNA
SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
SERVIS AIR	6AQ
SEVERSTAL, AIRCOMPANY LTD	SSF
SHANGHAI AIRLINES	CSH
SHOVKOVIIY SHLYAH LTD	SWW
SIBERIA AIRLINES	SBI
SILESIA AIR J.S.C.	SUA
SILK WAY AIRLINES	AZQ
SILVER AIR LTD	SLD
SINGAPORE AIRLINES LIMITED	SIA
SKORPION AIR	SPN
SKY AIRLINES	SHY
SKY EUROPE AIRLINES HUNGARY	HSK
SKY EXPRESS S.A.	SEH
SKY EXPRESS SP, Z.O.O.	SXP
SKY SERVICE	SKS
SKY SERVICE AVIATION	8SB
SKY SERVICE AVIATION INC.	8EW
SKY WINGS	8EK
SKYDRIFT LTD	SDL
SKYEUROPE AIRLINES, A.S.	ESK
SKYLINE AVIATION	7SK
SKYSERVICE AVIATION, S.L.	SKT

Name operator	Code operator
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV
SKYTAXI LTD	IGA
SKYWAY ENTERPRISES, INC	SKZ
SKYWAYS EXPRESS AB	SKX
SKYWORK SA	SRK
SLOVAK AIRLINES	SLL
SN BRUSSELS AIRLINES	DAT
SOKO AVIATION, SL	OKT
SOLID AIR BV	SOX
SOLINAIR LTD	SOP
SONNIG SA	ONG
SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA
SPANAIR	JKK
SPEEDWINGS SA	SPW
SRILANKAN AIRLINES	ALK
ST. VINCENT GRENADINES AIR	SVD
STAR AIR A/S	SRR
STAR EUROPE	SEU
STAR LET	8EI
STAR XL GERMAN AIRLINES GMBH	GXL
STATE AIR COMPANY BERKUT	BEC
STATE ENTERPRISE ANTONOV	6AO
STATE TRANSPORT COMPANY RUSSIA	SDM
STERLING AIRLINES A/S	SNB
SUCKLING AIRWAYS	SAY
SUN COUNTRY AIRLINES, INC.	SCX
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS
SUNDOR INT. AIR SERVICES	ERO
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS
SUNWING AIRLINES INC.	SWG
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATS.	SLM
SVENSKA DIREKTFLYG AB	HSV
SWEDEWAYS AB	SWE
SWIFTAIR SA	SWT

Name operator	Code operator
SWISS AIR-AMBULANCE LTD	SAZ
SWISS EUROPEAN AIR LINES LTD	SWU
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	CRX
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	SWR
SYNERGY AVIATION LTD	SYG
SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA	DTA
TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE	TCV
TAF-LINHAS AEREAS SA	TSD
TAG AVIATION SA	FPG
TAG AVIATION UK LTD	VIP
TAG FARNBOROUGH AIRPORT LTD	FBO
TAM — LINHAS AEREAS SA	TAM
TARHAN TOWER AIRLINES	TTH
TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT	ROT
TESIS	TIS
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	THA
THOMAS COOK AIRLINES	TCX
THOMAS COOK AIRLINES BELGIUM	TCW
THOMSONFLY	TOM
TITAN AIRWAYS LTD	AWC
TNT AIRWAYS SA	TAY
TNT INTERNATIONAL AVIATION	NTR
TRADE AIR	TDR
TRANSAERO AIRLINES	TSO
TRANSVIA HOLLAND BV	TRA
TRANSVIAEXPORT	TXC
TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	TAP
TRANSWEDE AIRWAYS AB	TWE
TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY)	TVL
TRAVEL SERVIS (CZECH REPUBLIC)	TVS
TRIAIR (BERMUDA) LTD	8EV
TRISTAR AIR	TSY
TUI AIRLINES BELGIUM	TUB

Name operator	Code operator
TUI AIRLINES NEDERLAND BV	TFL
TUIFLY NORDIC AB	BLX
TULPAR	TUL
TUNINTER	TUI
TUNIS AIR	TAR
TURISTIK HAVA TASIMACILIK AS	CAI
TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO	THY
TURKMENHOVAYOLLARY	TUA
TWIN JET	TJT
TWINJET AIRCRAFT LTD	TWJ
TYROLEAN AIRWAYS	TYR
TYROLEAN JET SERVICE	TJS
UKRAINE CARGO AIRWAYS	UKS
UKRAINE INTERNATIONAL AIRLINES	AUI
UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
UNITED AIR LINES INC.	UAL
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS
UNIVERSAL AVIA	HBU
URAL AIRLINES	SVR
US AIRWAYS	USA
UTAIR AVIATION	UTA
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB
VAN AIR EUROPE	8FO
VARIG LOGISTICA SA	VLO
VARIG -VIACAO AEREA RIO-GRAND	VRG
VEGA AIRLINES	VEA
VIAGGIO AIR	VOA
VIKING AIRLINES AB	VIK
VIM AVIA	MOV
VIRGIN ATLANTIC	VIR
VIRGIN EXPRESS	VEX
VLAAMSE LUCHTTRANSPORTMAATSCH	VLM
VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE)	VRE
VOLARE SPA	VLE

Name operator	Code operator
VOLARIS	VOI
VOLGA-DNEPR	VDA
VON MEISTER	8EE
VUELING AIRLINES	VLG
WASSERSTEIN INVESTMENTS AVV	8EZ
WDL AVIATION (KOLN)	WDL
WELCOME AIR LUFTFAHRT	WLC
WEST AIR LUXEMBOURG SA	WLX
WEST AIR SWEDEN AB	SWN
WESTAVIA	2WA
WESTON LTD	6AP
WHITE EAGLE AVIATION LTD	WEA
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF
WIND JET SPA	JET
WINDROSE AIR, BERLIN	QGA
WINDWARD ISLANDS AIRWAYS INTERNATIONAL	WIA
WIZZ AIR BULGARIA	8DU
WIZZ AIR HUNGARY LTD	WZZ
WORLD AIRWAYS INC.	WOA
XCLUSIVE JETS	XJC
YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
YES — LINHAS AEREAS CHARTER	YSS
ZOOM AIRLINES INC.	OOM
ZOREX SA	ORZ

APPENDIX E

Results (findings & inspections) per Inspection Item

Inspection item	Description	Number of inspections (III)	Number of findings (F)	F/III
A. Flight deck/General	A01 General condition	4 422	118	0,0267
	A02 Emergency exit	3 778	8	0,0021
	A03 Equipment	3 519	91	0,0259
Documentation	A04 Manuals	3 263	314	0,0962
	A05 Checklists	3 169	98	0,0309
	A06 Radio navigation charts	3 606	307	0,0851
	A07 Minimum equipment list	3 721	491	0,1320
	A08 Certificate of registration	4 803	43	0,0090
	A09 Noise certificate (where applicable)	4 642	53	0,0114
	A10 AOC or equivalent	4 610	116	0,0252
	A11 Radio licence	4 751	69	0,0145
	A12 Certificate of airworthiness	4 806	29	0,0060
	Flight data	A13 Flight preparation	3 627	369
A14 Weight and balance sheet		3 208	200	0,0623
Safety Equipment	A15 Hand fire extinguishers	3 812	98	0,0257
	A16 Life jackets/flotation device	3 525	68	0,0193
	A17 Harness	3 692	23	0,0062
	A18 Oxygen equipment	3 516	34	0,0097
	A19 Flash light	3 363	54	0,0161
Flight Crew	A20 Flight crew licence	4 484	168	0,0375
Journey Log Book/Technical Log or equivalent	A21 Journey log book, or equivalent	3 751	76	0,0203
	A22 Maintenance release	3 662	39	0,0106
	A23 Defect notification and rectification (incl. Tech Log)	3 767	213	0,0565
	A24 Preflight inspection	3 397	35	0,0103
B. Safety/Cabin	B01 General Internal condition	3 762	382	0,1015
	B02 Cabin attendant's station and crew rest area	3 089	110	0,0356
	B03 First aid kit/emergency medical kit	3 156	247	0,0783
	B04 Hand fire extinguishers	3 209	148	0,0461
	B05 Life jackets/flotation devices	3 060	115	0,0376
	B06 Seat belts	3 251	96	0,0295

Inspection item	Description	Number of inspections (III)	Number of findings (F)	F/III
	B07 Emergency exit, lighting and marking, torches	3 154	250	0,0793
	B08 Slides/life-rafts (as required)	2 553	68	0,0266
	B09 Oxygen supply (cabin crew and passengers)	2 860	353	0,1234
	B10 Safety instructions	3 101	103	0,0332
	B11 Cabin crew members	2 444	25	0,0102
	B12 Access to emergency exits	3 199	160	0,0500
	B13 Safety of passenger baggages	1 682	34	0,0202
	B14 Seat capacity	1 852	4	0,0022
C. Aircraft Condition	C01 General external condition	4 873	1 017	0,2087
	C02 Doors and hatches	4 398	93	0,0211
	C03 Flight controls	4 339	58	0,0134
	C04 Wheels, tyres and brakes	4 521	216	0,0478
	C05 Undercarriage	4 369	194	0,0444
	C06 Wheel well	4 196	213	0,0508
	C07 Powerplant and pylon	4 275	314	0,0735
	C08 Fan blades	3 632	23	0,0063
	C09 Propellers	504	16	0,0317
	C10 Obvious repairs	4 211	66	0,0157
	C11 Obvious unrepaired damage	4 135	68	0,0164
	C12 Leakage	4 348	292	0,0672
D. Cargo	D01 General condition of cargo compartment	2 908	226	0,0777
	D02 Dangerous goods	384	29	0,0755
	D03 Safety of cargo on board	1 440	222	0,1542
E. General	E01 General	765	127	0,1660

APPENDIX F

F.1. Inspection items concerning the flight deck

F.1.1. Minimum equipment list (MEL)

The MEL specifies the circumstances under which an aircraft may be operated in spite of certain equipment being inoperative. The MEL is established by the aircraft operator and approved by the responsible State of operator. The majority of the findings concerned the lack of evidence of approval of the MEL, the MEL not being carried onboard or being out of date. Also in many cases instead of the MEL the MMEL (Master MEL) is being used. The MMEL is established by the aircraft manufacturer as a baseline document for the operator to establish the MEL.

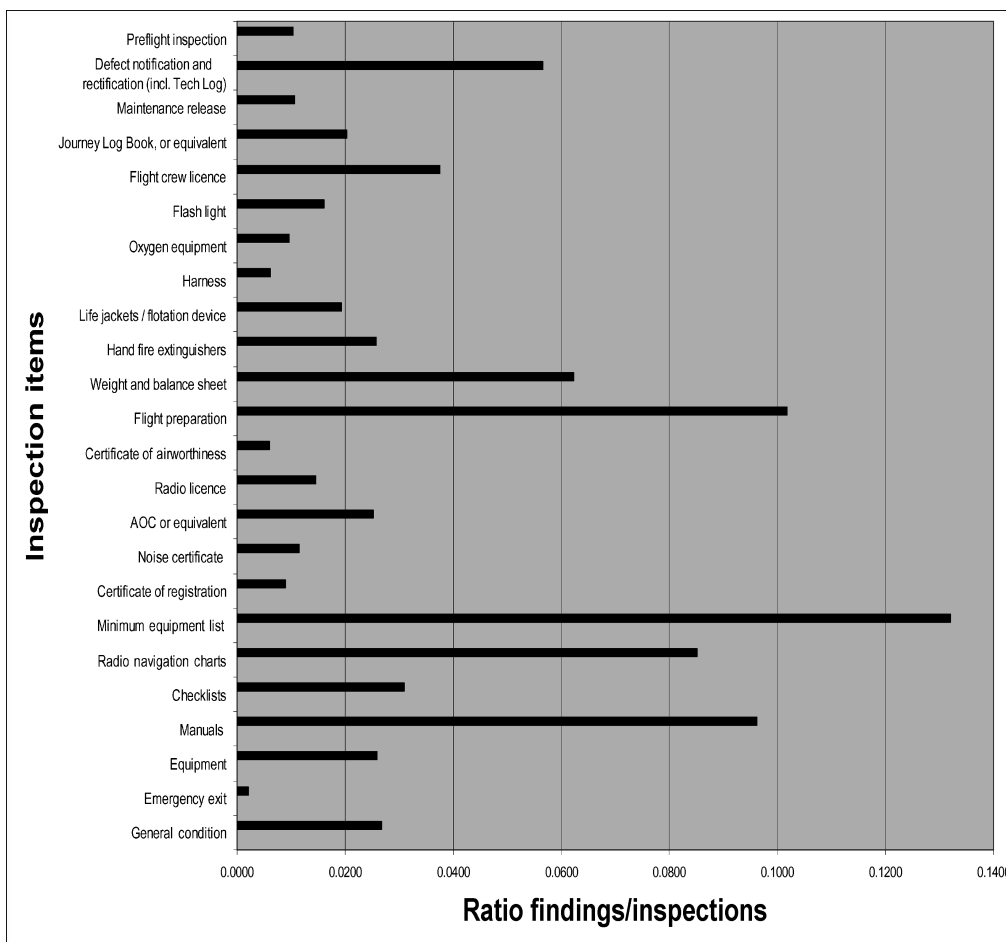
F.1.2. Manuals

It mainly concerns the Flight Operations Manual (FOM) which provides flight procedures for the flight crew. Frequent findings established are: no approval by the State of Operator, content of the manual does not meet the ICAO Standards, the manual is not up-to-date or has been drafted by another airline.

F.1.3. Radio navigation charts

ICAO Annex 6 requires that aircraft shall carry current and suitable charts (en-route and approach) for the proposed flight(s). The majority of the findings concern out-dated charts and navigation databases not update.

Ratio number of findings per inspections: Flight deck items



F.2. Inspection items concerning passenger cabin

F.2.1. Emergency exits, lighting and marking, torches

The findings mainly concerned emergency exit lights which were not functioning properly, torches (flashlights) which were not available, in poor condition or not available in sufficient quantity and non-installation or inadequately functioning of floor proximity (emergency) escape path marking systems. These systems indicate the location of the emergency exits. They are important especially when there is a fire or smoke in the passenger cabin or when the normal cabin lights are not functioning.

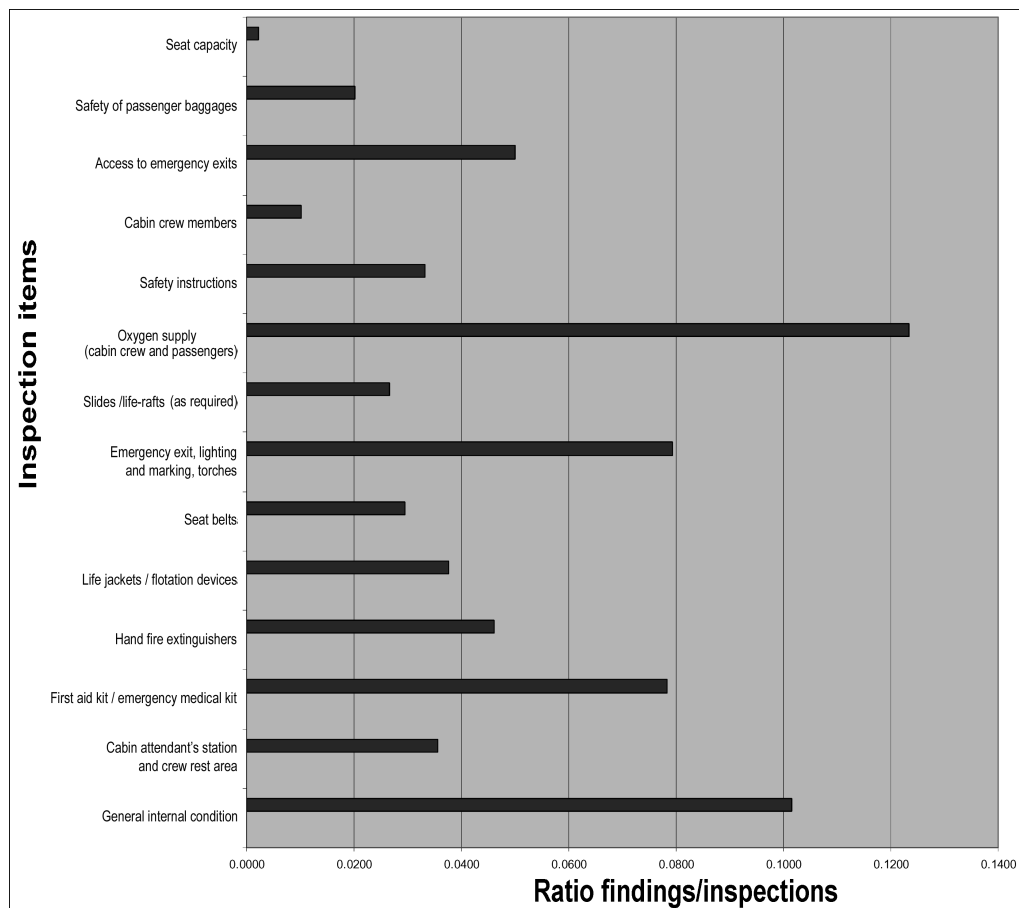
F.2.2. Access to emergency exits

Access to emergency exits must always be clear of obstacles. In case of an emergency, the path to the emergency exits and doors should be clear, allowing a rapid evacuation of the aircraft. Findings established were obstruction of access by catering boxes, luggage and cargo. Another frequent finding, especially on CIS-built aircraft, was the fact that the seats in front of the emergency exits can fold forward and in case of an emergency may block the path to the exit. Also in many cases the locks of the tray tables on the seats in the area of emergency exits do not prevent the tray tables from obstructing an unrestricted access to the exits.

F.2.3. General internal condition

The cabin crew members have to be able to perform their normal and abnormal duties without hindrance. The findings mainly revealed the poor condition of the cabin, loose carpeting impeding the crew to perform their duties, improper stowed luggage.

Ratio number of findings per inspections: cabin and safety items



F.3. Inspection items concerning general condition of aircraft**F.3.1. General external condition**

Checking the general external condition means checking for apparent corrosion; cleanliness; hydraulic leakage of flight control power actuators; presence of ice, snow, frost; legibility of markings, windshield delamination, damages, exterior lights etc. The majority of the findings concerned paint damage, illegible or missing markings, non-operative lighting, missing or loose screws.

F.3.2. Wheels, tyres and brakes

Wheels, tyres and brakes need to be in proper condition. Reported findings were tyres worn beyond limits, cuts in the tyre, leakage of hydraulic fluid in landing gear areas, brakes worn beyond limits.

F.3.3. Powerplant and pylon

The engine, the engine housing, the pylon (attachment of the engine to the wing or aircraft structure) and the access panels in the engine housing and pylon are carefully inspected. Findings reported relate to fuel & oil leakages, missing rivets in engine housing and damage of acoustic panels in the engine intake area.

F.4. Inspection items concerning cargo compartment**F.4.1. Safety of cargo on board**

In several cases it was established that cargo in the cargo holds was not properly secured. Heavy items were not restrained, which might lead to damage of the aircraft in case of rapid acceleration/deceleration. In other cases, barrier nets were either not installed or in poor condition. Cargo containers and pallets were in poor condition. Locks to secure the containers were not in the proper position or unserviceable.

F.4.2. Dangerous goods

'Dangerous goods' are certain types of material/s needing special care and treatment because they are flammable, toxic, poisonous, etc. When properly packed, stored, labelled, protected etc., dangerous goods may be transported. Findings that have been recorded included improper storage and labelling of the dangerous goods carried onboard, unavailability of the required documents and manuals (Emergency Response Guide), missing authorisation for the transportation of dangerous goods and no proper notification to the Captain (NOTOC) of dangerous goods carried onboard.

F.4.3. General condition of cargo compartment

Findings related to the general condition of the cargo compartment, such as damage to panels, deficiencies with the locking system, improper repairs of panels, and missing separation nets.

Ratio number of findings per inspections: aircraft condition and cargo items

