



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 31.3.2011
COM(2011) 159 definitivo

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO
E AL CONSIGLIO**

PROGRAMMA SAFA DELL'UNIONE EUROPEA

SEC(2011) 301 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

PROGRAMMA SAFA DELL'UNIONE EUROPEA

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. IL PROGRAMMA SAFA DELL'UE

1.1. La sicurezza aerea: una priorità essenziale per l'Unione europea e per gli Stati membri.

La sicurezza aerea rappresenta una priorità per l'Unione europea (UE) e per gli Stati membri. Alla luce di tale obiettivo, uno strumento chiave è il programma dell'UE di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri (SAFA). Il programma SAFA impone agli Stati partecipanti di svolgere ispezioni a terra degli aeromobili di paesi terzi per verificare il rispetto delle vigenti norme internazionali di sicurezza per quanto riguarda aeromobili, equipaggio e operazioni. Sin dalla sua creazione nel 1996, sotto gli auspici della Conferenza europea dell'aviazione civile (European Civil Aviation Conference, ECAC) e in associazione con le Autorità aeronautiche comuni (Joint Aviation Authorities, JAA), il programma SAFA ha dimostrato in modo sempre più convincente di essere all'avanguardia nella promozione della sicurezza aerea in Europa e nel mondo.

Sin dal suo esordio, il programma SAFA ha goduto del pieno avallo e sostegno dell'UE, mediante una partecipazione attiva come membro del Comitato direttivo SAFA e l'erogazione di finanziamenti che la Commissione europea ha concesso alle JAA.

Nel contesto della strategia globale della Comunità volta a stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa, il 21 aprile 2004 la Comunità ha adottato la direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari¹, (la cosiddetta "direttiva SAFA"). Tale direttiva ha introdotto l'obbligo per gli Stati membri dell'UE di svolgere ispezioni a terra sugli aeromobili di paesi terzi che atterrano nei loro aeroporti, laddove per "aeromobile di paesi terzi" s'intende un aeromobile il cui impiego o la cui gestione non sono soggetti al controllo di un'autorità competente di uno Stato membro, pur non vietando che gli Stati membri svolgano ispezioni sugli aeromobili di altri Stati membri. Gli Stati membri dell'UE hanno avuto a disposizione due anni per recepire la direttiva nei rispettivi ordinamenti nazionali².

Inoltre, a seguito di una decisione dei direttori generali degli Stati membri dell'ECAC, il programma SAFA è diventato di competenza della Comunità europea e a decorrere dal 1° gennaio 2007 la responsabilità per la gestione e lo sviluppo ulteriore del programma SAFA dell'UE è attribuita alla Commissione europea, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (European Aviation Safety Agency, EASA). L'EASA, che ha sede a Colonia, è l'agenzia della Commissione europea responsabile della gestione operativa del programma

¹ GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.

² Cfr. in particolare la relazione della Commissione sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano gli aeroporti della Comunità, del 24.9.2008. C(2008) 5265 definitivo.

SAFA dell'UE, per conto della stessa Commissione, in conformità del regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione³.

Fino al 2006, gli elementi operativi del programma SAFA erano di competenza delle Autorità aeronautiche comuni centrali (Central Joint Aviation Authorities, CJAA). Alla fine del 2006 le attività di coordinamento SAFA, inclusa la banca dati centralizzata, sono state trasferite dalle CJAA all'EASA.

La costante partecipazione dei 15 Stati membri ECAC non membri dell'UE e quindi la dimensione paneuropea del programma sono state garantite dalla firma di un accordo di lavoro tra ognuno dei predetti Stati e l'EASA. Pertanto, compresi gli Stati dell'UE-27, il programma SAFA dell'UE annovera un totale di 42 Stati partecipanti (*cf. l'appendice A del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente relazione*).

1.2. Motivi della relazione

La presente relazione conferma esplicitamente l'impegno dell'Unione europea per rendere più sicuri i cieli dell'Europa. La trasparenza delle informazioni sulla sicurezza e la condivisione delle principali conclusioni relative alle ispezioni SAFA sono elementi fondamentali di un sistema sicuro di trasporto aereo. La fiducia riposta dai cittadini nella sicurezza del trasporto aereo si fonda anche sull'accesso ad informazioni adeguate relative all'attuazione delle norme internazionali di sicurezza. In questo contesto, l'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2004/36/CE dispone che la Commissione pubblichi annualmente una relazione sulle informazioni aggregate, accessibile al pubblico e alle industrie interessate e contenente un'analisi di tutte le informazioni ricevute. Tale analisi, che deve essere formulata in maniera semplice e facilmente comprensibile, indica se esiste un rischio accresciuto per la sicurezza dei passeggeri.

La presente relazione è la quarta, relativa al periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2009.

1.3. Funzionamento del programma SAFA dell'UE

In ciascuno dei paesi che partecipano al programma SAFA, un aeromobile (di paesi terzi per gli Stati membri dell'UE o straniero per gli Stati membri ECAC non membri dell'UE) può essere sottoposto a un'ispezione a terra che verte essenzialmente sui documenti e i manuali dell'aeromobile, sulle licenze di volo degli equipaggi, sullo stato apparente dell'aeromobile e sulla presenza e le condizioni degli equipaggiamenti di sicurezza obbligatori della cabina. Ai fini di tali ispezioni si fa riferimento agli standard dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (International Civil Aviation Organisation, ICAO), allegati 1 (licenze e attestati del personale), 6 (operazioni di volo) e 8 (aeronavigabilità).

I controlli sono effettuati in conformità di una procedura comune a tutti gli Stati partecipanti e i relativi risultati sono oggetto di relazioni elaborate anch'esse secondo un formato comune. In caso di irregolarità significative vengono contattati l'operatore e la competente autorità di aviazione (Stato dell'operatore o Stato di immatricolazione), allo scopo di definire le misure correttive da adottare non solo in relazione all'aeromobile in questione ma anche ad altri aeromobili che potrebbero essere interessati in caso di irregolarità di ordine generale. Tutti i dati delle relazioni come pure le informazioni complementari sono condivise e centralizzate in una banca dati informatica creata e gestita dall'EASA.

³ GU L 134 del 20.5.2006, pag. 16.

Le caratteristiche principali del programma SAFA dell'UE possono essere sintetizzate come segue:

- la sua applicazione da parte di tutti gli Stati SAFA partecipanti: in linea di principio, tutti i 42 Stati membri ECAC (Stati membri dell'UE e Stati membri ECAC non membri dell'UE che hanno firmato l'accordo di lavoro EASA);
- l'ampia divulgazione dei risultati delle ispezioni a terra SAFA tramite una banca dati centralizzata;
- il metodo dal basso verso l'alto: il programma è incentrato sulle ispezioni a terra degli aeromobili;
- l'approccio mirato: il programma riguarda principalmente gli aeromobili di paesi terzi che effettuano servizio verso l'UE e verso gli Stati partecipanti al programma SAFA (benché si possa continuare ad effettuare ispezioni SAFA anche su aeromobili di Stati membri dell'UE);
- l'obiettivo intrinseco di verificare la conformità alle norme internazionali di sicurezza (standard ICAO) che sono normalmente applicabili a tutti gli aeromobili ispezionati a livello internazionale.

1.4. Contributo significativo del programma SAFA dell'UE alla catena globale della sicurezza aerea

Sulla base dell'esperienza acquisita con le ispezioni SAFA effettuate negli ultimi anni si può concludere che esse forniscono un'indicazione generale sulla sicurezza degli operatori stranieri. Si tratta tuttavia di un'indicazione limitata in quanto non permette di acquisire un quadro completo della sicurezza di un particolare aeromobile o vettore. Ciò si spiega con il fatto che determinati aspetti sono difficili da valutare nel corso di un'ispezione (ad esempio, gestione del personale di bordo, aeronavigabilità completa, eccetera) dato il ridotto tempo a disposizione e di conseguenza l'impossibilità di approfondire determinati dettagli. L'importanza di tali indicatori sarà ulteriormente rafforzata aumentando anche il livello di armonizzazione nello svolgimento delle ispezioni SAFA fra gli Stati partecipanti.

Una valutazione completa di un aeromobile o vettore può essere ottenuta soltanto mediante la supervisione continua da parte dell'autorità competente per l'aviazione civile (Stato dell'operatore o Stato di immatricolazione). Così, le informazioni acquisite grazie al programma SAFA dell'UE sono utili:

- in primo luogo, come strumento preventivo per individuare eventuali tendenze negative nel campo della sicurezza, nel senso che una serie elevata o ricorrente di inadempienze di un determinato operatore costituisce un ottimo indicatore di potenziali debolezze strutturali per quanto concerne sia la gestione del controllo di qualità dell'operatore che il livello di supervisione della sicurezza attuato dalle autorità nazionali competenti per l'aviazione civile dello Stato in cui l'operatore ha ottenuto la certificazione; analoghe tendenze negative possono essere individuate anche in relazione a specifici tipi di aeromobile.
- Più direttamente le ispezioni SAFA possono contribuire in tempo reale all'impiego sicuro di un particolare aeromobile appena ispezionato, in quanto spingono le

autorità di ispezione ad assicurarsi che siano adottati interventi correttivi immediatamente prima di un eventuale ulteriore utilizzo dell'aeromobile.

Inoltre, dall'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 2111/2005⁴ relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, le ispezioni SAFA hanno acquisito un'importanza maggiore, in quanto costituiscono uno dei criteri presi in considerazione dalla Commissione per decidere se inserire un vettore nell'elenco comunitario. E ciò si è puntualmente verificato a partire dall'istituzione del primo elenco comunitario nel marzo 2006 e in tutti i successivi periodici aggiornamenti.

1.5. Evoluzione del programma nel corso del 2009

I servizi della Commissione e l'EASA svolgono un monitoraggio continuo del funzionamento dell'attuale programma SAFA al fine di individuarne elementi suscettibili di ulteriori miglioramenti.

In particolare, per disposizione della direttiva 2008/49/CE⁵ della Commissione l'EASA ha rilasciato e pubblicato un secondo pacchetto di materiale esplicativo dettagliato sui procedimenti per le ispezioni a terra. Tali procedimenti riguardano tutti i settori pertinenti: programmazione, preparazione e svolgimento delle ispezioni, nonché attività di monitoraggio successive.

Una serie di azioni iniziate nel 2007 hanno avuto proseguimento anche nel 2009, divenendo attività standard regolari nell'ambito del programma SAFA dell'UE. Ne sono esempi la revisione della qualità delle relazioni inserite dagli Stati partecipanti nella banca dati SAFA e l'analisi della banca dati. Condotta su una base quadrimestrale questa analisi cerca di identificare il più celermente possibile problemi e tendenze potenzialmente negativi in materia di sicurezza, in modo che possano essere affrontati tempestivamente prima che divengano una minaccia per la sicurezza dell'aviazione internazionale. La metodologia per condurre questa analisi è stata ulteriormente raffinata e migliorata per massimizzare l'uso dei dati SAFA disponibili.

Inoltre, durante il 2009 e a seguito di una richiesta della Commissione, l'EASA ha intavolato negoziati con diverse autorità di aviazione nel mondo, nell'intento di allargare la partecipazione al programma SAFA dell'UE, senza rinunciare a un livello elevato di standardizzazione e armonizzazione.

Da ultimo, l'EASA ha avviato un programma di standardizzazione per garantire che tutte le ispezioni SAFA si svolgano in modo uniforme in tutti gli Stati partecipanti al programma SAFA. Si effettuano audit in tutti gli Stati per verificare il recepimento delle direttive UE pertinenti e il rispetto dei procedimenti comuni per la qualificazione degli ispettori e lo svolgimento delle ispezioni. Tali audit si svolgono a norma dei medesimi metodi di lavoro impiegati dall'EASA per le visite vertenti sulla standardizzazione di altri settori della sicurezza aerea, in particolare quelli di cui al regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione⁶. Nel 2009 si sono svolti 5 audit, in Lussemburgo, Lituania, Portogallo, Svezia e Svizzera.

⁴ GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

⁵ GU L 109 del 19.4.2008, pag. 17.

⁶ GU L 129 del 17.5.2006, pag. 10.

1.6. Introduzione di un'impostazione basata sul rischio

Il regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione⁷ introduce il concetto di definizione delle priorità per le ispezioni SAFA da una prospettiva pan-europea, ove gli Stati partecipanti devono rendere prioritarie una parte delle loro ispezioni a terra su determinati soggetti (singoli operatori o tutti gli operatori certificati in un determinato Stato). L'elenco di ispezioni prioritarie è compilato dalla Commissione europea e aggiornato regolarmente a seconda delle necessità, conformemente al gruppo di criteri stabilito nell'ambito del suddetto regolamento, vale a dire:

- informazioni trasmesse dall'EASA in seguito all'analisi della banca dati SAFA;
- informazioni provenienti dalle riunioni del comitato per la sicurezza aerea;
- informazioni pervenute alla Commissione dagli Stati membri.

Inoltre, gli operatori che figurano nell'allegato B dell'elenco comunitario dei vettori soggetti a divieto operativo (istituito a norma del regolamento (CE) n. 2111/2005), nonché gli altri operatori certificati nello stesso Stato a cui appartiene un operatore che figura nell'elenco comunitario, sono soggetti ad ispezioni prioritarie.

EUROCONTROL promuove ulteriormente tale concetto di definizione di priorità mediante il proprio servizio di gestione del traffico aereo europeo, che trasmette agli Stati partecipanti informazioni in tempo reale sulla situazione di programmazione dei voli degli operatori soggetti ad ispezioni in via prioritaria.

Nel corso del 2009, su un totale di 11 349 ispezioni SAFA, 2 253 (pari al 19,85%) sono state condotte su soggetti indicati nell'elenco delle priorità.

2. LA BANCA DATI CENTRALIZZATA SAFA

La banca dati centralizzata SAFA è gestita dall'EASA dal dicembre 2006, da quando cioè è stata trasferita dalle Autorità aeronautiche comuni centrali (CJAA) nei Paesi Bassi all'EASA, con sede a Colonia (Germania). L'inserimento di relazioni nella banca dati rimane di competenza delle singole autorità nazionali di aviazione dei 42 Stati partecipanti al programma SAFA.

Nel 2009 gli Stati partecipanti al programma SAFA hanno svolto complessivamente 11 349 ispezioni, più che in qualsiasi anno precedente, formulando circa 9 688 rilievi (*cfr. l'appendice A del documento di lavoro dei servizi della Commissione*).

I dati contenuti nella banca dati sono considerati riservati. Alla banca dati possono accedere tutte le autorità nazionali di aviazione degli Stati partecipanti tramite un collegamento Internet protetto. Nel 2009 è stato concesso l'accesso via Internet anche alle autorità di aviazione di paesi terzi per quanto riguarda le relazioni sugli operatori dei rispettivi paesi.

⁷ GUL 109 del 19.4.2008, pag. 7.

3. ELEMENTI OGGETTO DI ISPEZIONE

Conformemente alla "direttiva SAFA", gli aeromobili sospettati di non rispettare le norme internazionali di sicurezza (ad esempio in base all'analisi periodica della banca dati da parte dell'EASA) devono essere ispezionati in via prioritaria dagli Stati membri. Le ispezioni a terra del programma SAFA, inoltre, possono essere effettuate mediante una procedura di controlli a campione.

Cinque sono i settori sui cui possono essere incentrate le ispezioni:

- (1) Stato dell'operatore (verificare gli operatori di uno specifico Stato);
- (2) tipo specifico di aeromobile;
- (3) natura specifica delle operazioni (voli di linea, non di linea, cargo, eccetera);
- (4) operatore specifico di un paese terzo;
- (5) aeromobile specifico identificato mediante la relativa marca di immatricolazione.

Le appendici B, C e D del documento di lavoro dei servizi della Commissione contengono gli elenchi degli Stati degli operatori, i tipi di aeromobili e gli operatori ispezionati nel corso del 2009 ed evidenziano l'ampia portata del programma SAFA dell'UE e la sua applicazione non discriminatoria a operatori di Stati UE ed extra-UE.

Il buon funzionamento del programma si desume anche dalla tabella riportata di seguito, che riunisce le informazioni riportate nelle appendici e fornisce una visione d'insieme delle attività.

Ispezioni	11 349 ispezioni...
Operatore	...su più di 1 100 diversi operatori...
Stato dell'operatore	...di 131 Stati...
Tipo di aeromobile	...con più di 220 differenti tipi e varianti di aeromobile in operazione

La tabella seguente rispecchia il fatto che la maggior parte dei voli tra gli Stati membri dell'UE è effettuata da operatori UE e che, in generale, gli Stati partecipanti al programma SAFA utilizzavano ancora i criteri più generali del precedente programma SAFA dell'ECAC.

	Ispezioni di operatori UE	Ispezioni di operatori non UE
2009	5 917	5 432
Percentuale	52,1%	47,9%

Su 11 349 ispezioni, 9 462 (83,4%) sono state effettuate da Stati membri dell'UE (cfr. l'allegato A). Il 47,9% (5 432) è stato effettuato su operatori registrati in paesi terzi mentre il rimanente 52,1% (5 917) ha riguardato operatori UE.

4. RISULTATI PRINCIPALI DELLE ISPEZIONI SAFA

4.1. Risultanze generali delle ispezioni

Durante un'ispezione SAFA, gli ispettori si avvalgono di un elenco ("*checklist*") di 54 elementi distinti da controllare per verificare l'ottemperanza dell'aeromobile alle norme internazionali (standard ICAO). Tali ispezioni possono rivelare svariate risultanze (solitamente denominate "deviazioni dagli standard ICAO"). La tabella seguente consente una visione d'insieme del numero totale di risultanze (F), confrontandole con il numero totale di ispezioni (I) e gli elementi oggetto di ispezione (II). Tuttavia, nella maggior parte dei casi, nel corso di un'ispezione non vengono esaminati tutti gli elementi perché il tempo che intercorre tra l'arrivo di un aeromobile e la sua partenza non è sufficiente a effettuare un'ispezione completa. Pertanto il rapporto tra il numero totale di risultanze e il numero totale di elementi ispezionati può fornire un quadro più affidabile rispetto ad un confronto basato esclusivamente sul numero di ispezioni.

	Periodo
	1° gennaio 2009 - 31 dicembre 2009
Totale ispezioni (I)	11 349
Totale elementi ispezionati (II)	408 217
Totale risultanze (F)	9 688
Numero medio di elementi ispezionati durante un'ispezione	35,99
Risultanze/Ispezioni (F/I)	0,854
Risultanze/Elementi ispezionati (F/II)	0,0237

4.2. Risultanze delle ispezioni e relative categorie

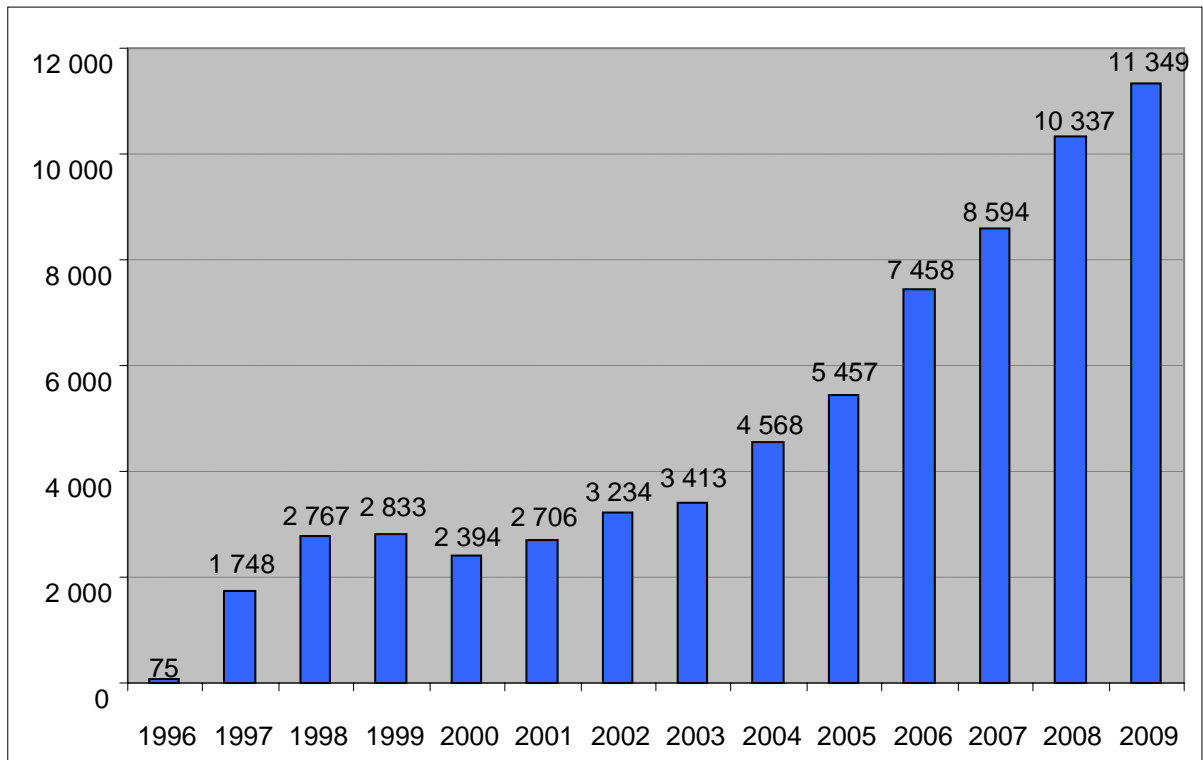
Occorre considerare non soltanto il numero assoluto di risultanze delle ispezioni ma anche la loro "gravità". A tal fine sono state definite tre categorie di risultanze. Una risanza di "categoria 1" è considerata minore; alla "categoria 2" sono assegnate le risultanze rilevanti e alla "categoria 3" quelle di maggiore gravità. I termini "minore", "rilevante" e "maggiore" fanno riferimento al livello di deviazione dagli standard ICAO. L'obiettivo principale di tale categorizzazione delle risultanze è quello di classificare la conformità ad uno standard e la gravità della non conformità al medesimo standard.

Le ispezioni e le categorie delle risultanze sono registrate nella banca dati e le risultanze sono presentate nella tabella seguente:

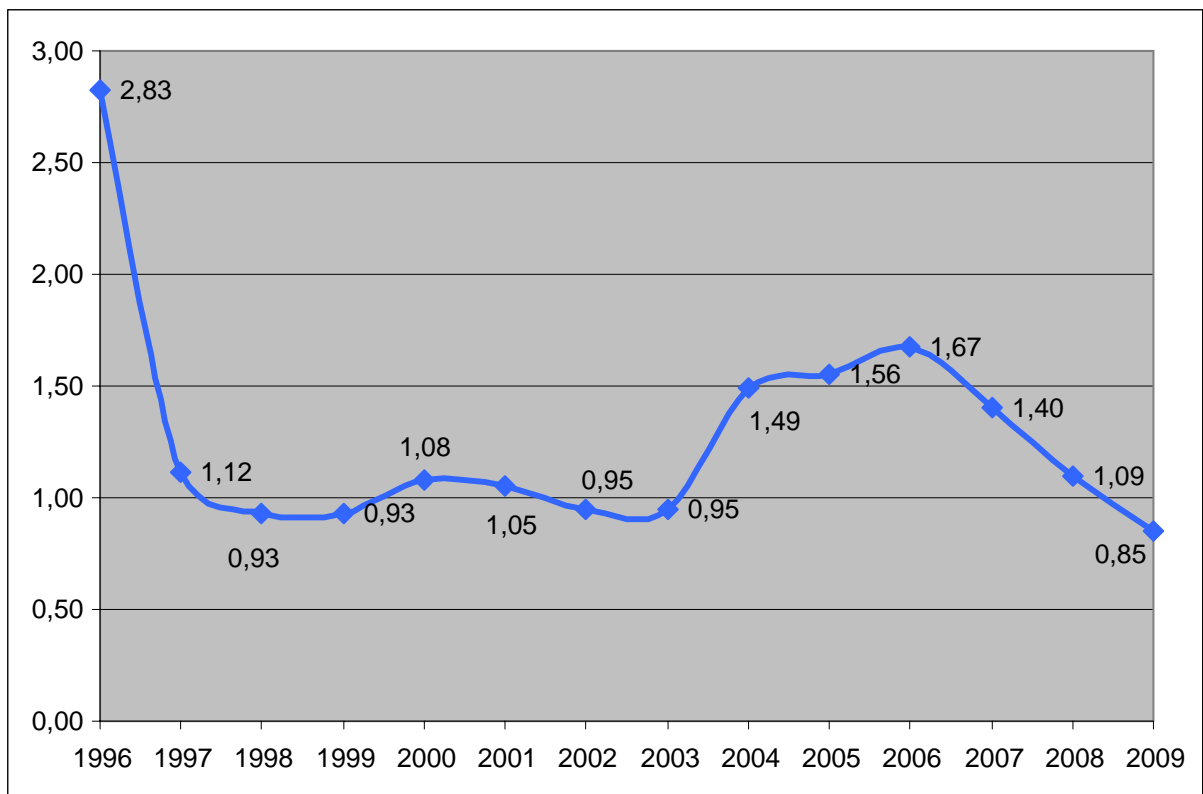
Anno	Numero di ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
		Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggior e)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
2009	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854
		40%	39,4%	20,6%	100,00%				

4.3. Quadro cronologico

	Anno														Totale 1996-2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Totale ispezioni (I)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	11 349	66 933
Totale elementi ispezionati (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	2 231 208
Totale risultanze (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	79 942
Risultanze/Ispezioni (F/I)	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	0,854	1,194
Risultanze/Elementi ispezionati (F/II)	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,024	0,036



Numero di ispezioni SAFA annuali dall'inizio del programma nel 1996



Numero medio di risultanze per ispezione (1996-2009)

4.4. Risultanze delle ispezioni su base regionale

Regione	Numero di Stati oggetto di ispezioni	Numero di operatori oggetto di ispezioni	Ispezioni (I)	No. Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
UE ⁸	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
EUROPA (Stati ECAC) ⁹	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Federazione russa, Bielorussia e Asia centrale (CIS) ¹⁰	7	88	931	408	381	219	1 008	0,438	0,409	0,235	1,083
America settentrionale (NA) ¹¹	3	111	633	263	159	139	561	0,415	0,251	0,220	0,886
America latina e Caraibi (LAC) ¹²	20	43	171	86	105	44	235	0,503	0,614	0,257	1,374
Medio Oriente e Nord Africa (MENA) ¹³	18	94	1 284	618	650	345	1 613	0,481	0,506	0,269	1,256
Africa (AFR) ¹⁴											
	22	40	410	140	204	98	442	0,341	0,498	0,239	1,078

⁸ UE: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria.

⁹ Europa (ECAC): Albania, Armenia, Austria, Azerbaigian, Belgio, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Monaco, Montenegro, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Repubblica di Moldova, Romania, San Marino, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina, Ungheria.

¹⁰ Federazione russa, Bielorussia e Asia centrale: Bielorussia, Federazione russa, Kazakhstan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

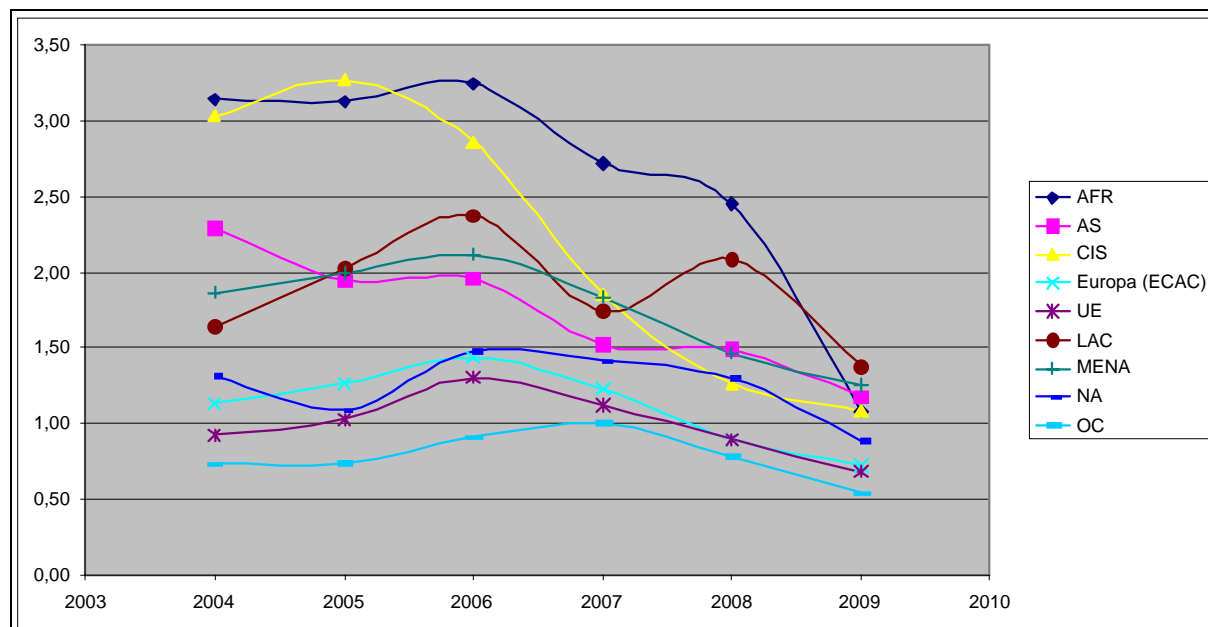
¹¹ America settentrionale: Bermuda, Canada, Stati Uniti d'America.

¹² America Latina e Caraibi: Anguilla, Antigua e Barbuda, Antille olandesi, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Giamaica, Isole Cayman, Isole Turks e Caicos, Messico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Perù, Portorico, Repubblica Dominicana, Saint Kitts e Nevis, Santa Lucia, Saint Vincent e Grenadine, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguay, Venezuela (Repubblica Bolivariana del).

¹³ Medio Oriente e Nord Africa: Algeria, Arabia Saudita, Bahrain, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Iran (Repubblica Islamica dell'), Iraq, Israele, Kuwait, Libano, Libia (Gran Giamahiria Araba Libica Popolare Socialista), Marocco, Oman, Qatar, Repubblica Araba Siriana, Sudan, Tunisia, Yemen.

¹⁴ Africa: Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Capo Verde, Ciad, Comore, Congo, Costa d'avorio, Eritrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Gibuti, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea equatoriale, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Maurizio, Mozambico, Namibia, Niger, Nigeria, Repubblica centrafricana, Repubblica democratica del Congo, Repubblica

Asia (AS) ¹⁵	17	47	315	155	136	80	371	0,492	0,432	0,254	1,178
Oceania (OC) ¹⁶	4	14	35	8	8	3	19	0,229	0,229	0,086	0,543
Media/Tutti gli Stati								0,342	0,336	0,176	0,854



L'evoluzione su cinque anni mostra che il numero medio di risultanze (per ispezione) è diminuito in tutte le regioni geografiche.

Dalla tabella emerge che:

- gli operatori degli Stati UE, ECAC e Oceania presentano un numero di risultanze per ispezione inferiore alla media;
- il rapporto risultanze/ispezioni rivela che il miglioramento più significativo ha interessato la regione africana, sebbene ciò dipenda anche dall'elevatissimo numero di ispezioni (163) effettuate sul vettore angolano TAAG; tali ispezioni sono state imposte in seguito alla parziale rimozione del suddetto vettore dall'elenco comunitario di vettori soggetti a divieto operativo.

Unita di Tanzania, Ruanda, Sao Tomè e Principe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, Sudafrica, Swaziland, Togo, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

¹⁵ Asia: Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambogia, Cina, Filippine, Giappone, Hong Kong (Regione amministrativa speciale della Cina), India, Indonesia, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Repubblica di Corea, Repubblica democratica popolare di Corea, Malaysia, Maldive, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailandia, Timor Est, Vietnam.

¹⁶ Oceania: Australia, Figi, Kiribati, Isole Marshall, Isole Salomone, Micronesia (Stati Federati di), Nauru, Nuova Zelanda, Palau, Papua Nuova Guinea, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

4.5. Distribuzione per regioni ICAO

Regione	Numero di Stati oggetto di ispezioni	Numero di operatori oggetto di ispezioni	Ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
APAC ¹⁷	19	58	311	148	125	78	351	0,476	0,402	0,251	1,129
ESAF ¹⁸	10	19	312	75	82	36	193	0,240	0,263	0,115	0,619
EUR ¹⁹	56	784	8 957	2 931	2 833	1 428	7 192	0,327	0,316	0,159	0,803
MID ²⁰	18	85	953	334	418	221	973	0,350	0,439	0,232	1,021
NACC ²¹	10	127	652	288	178	144	610	0,442	0,273	0,221	0,936
SAM ²²	9	20	66	39	58	23	120	0,591	0,879	0,348	1,818
WACAF ²³	12	21	98	65	122	62	249	0,663	1,245	0,633	2,541
Tutti gli Stati	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

¹⁷ APAC – Regione ICAO Asia e Pacifico: Australia, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambogia, Cina (comprese Hong Kong e Macao), Figi, Filippine, Giappone, India, Indonesia, Isole Cook, Isole Marshall, Isole Salomone, Kiribati, Maldive, Malesia, Micronesia, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nuova Zelanda, Palau, Papua Nuova Guinea, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Repubblica democratica popolare di Corea, Repubblica di Corea, Samoa, Singapore, Sri Lanka, Thailandia, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

¹⁸ ESAF – Regione ICAO dell'Africa orientale e meridionale: Angola, Botswana, Burundi, Comore, Eritrea, Etiopia, Gibuti, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurizio, Mozambico, Namibia, Repubblica Unita di Tanzania, Ruanda, Seychelles, Somalia, Sudafrica, Swaziland, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

¹⁹ EUR – Regione ICAO dell'Europa e dell'Atlantico del Nord: Albania, Algeria, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaigian, Belgio, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Federazione russa, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Kazakistan, Kirghizistan, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Marocco, Paesi Bassi (escluse le Antille Olandesi), Norvegia, Polonia, Portogallo, Principato di Monaco, Regno Unito (escluse le Isole Cayman e Bermuda), Repubblica ceca, Repubblica di Moldova, Romania, San Marino, Serbia e Montenegro, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tagikistan, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Ungheria, Uzbekistan.

²⁰ MID – Regione ICAO del Medio Oriente: Afghanistan, Arabia Saudita, Bahrain, Cipro, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Iran, Iraq, Israele, Kuwait, Libano, Libia (Gran Giamahiria Araba Libica Popolare Socialista), Oman, Pakistan, Qatar, Repubblica Araba Siriana, Sudan, Yemen.

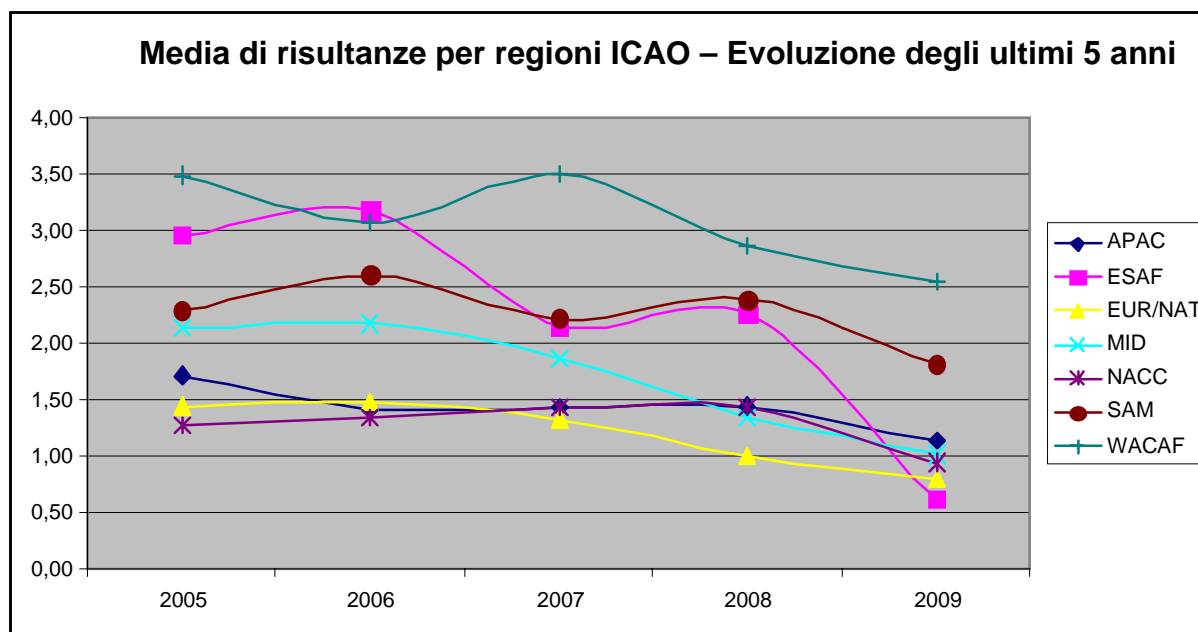
²¹ NACC – Regione ICAO dell'America del Nord e Centrale e dei Caraibi: Antigua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Giamaica, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Messico, Nicaragua, Repubblica Dominicana, Saint Kitts e Nevis, Santa Lucia, Saint Vincent e Grenadine, Stati Uniti d'America, Trinidad e Tobago.

²² SAM – Regione ICAO del Sud America: Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Perù, Suriname, Uruguay, Venezuela.

²³ WACAF – Regione ICAO dell'Africa Centrale e Occidentale: Benin, Burkina Faso, Camerun, Capo Verde, Ciad, Congo, Costa d'Avorio, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Equatoriale, Liberia, Mali, Mauritania, Niger, Nigeria, Repubblica centrafricana, Repubblica democratica del Congo, Sao Tomè e Principe, Senegal, Sierra Leone, Togo.

Dalla tabella emerge che:

- gli operatori degli Stati EUR presentano un numero di risultanze per ispezione inferiore alla media;
- gli operatori degli Stati MID, SAM, WACAF, NACC, APAC e ESAF presentano un numero di risultanze per ispezione superiore alla media.



In tutte le regioni, il rapporto risultanze/ispezioni presenta un miglioramento. Sebbene la regione ESAF sembri registrare il miglioramento più significativo, ciò dipende dal fatto che più della metà delle ispezioni effettuate su operatori di quella regione hanno interessato il vettore angolano TAAG (163 ispezioni). La TAAG era stata inserita nel 2007 nella lista comunitaria di vettori soggetti a divieto operativo. Nel 2009 la TAAG è stata autorizzata a ripristinare parzialmente le operazioni da e per l'Unione europea (con aeromobili specifici e solo per Lisbona, Portogallo) a condizione di sottoporre ogni volo ad ispezione da parte delle autorità portoghesi.

Confronto tra UE, ECAC e il resto del mondo

Regione	Numero di Stati oggetto di ispezioni	Numero di operatori oggetto di ispezioni	Ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
UE	27	528	5 917	1 603	1 562	845	4 010	0,271	0,264	0,143	0,678
Resto EUROPA (Stati ECAC non UE)	16	149	1 653	599	611	219	1 429	0,362	0,370	0,132	0,864
EUROPA (Stati ECAC)	43	677	7 570	2 202	2 173	1 064	5 439	0,291	0,287	0,141	0,718
Stati non UE	107	586	5 432	2 277	2 254	1 147	5 678	0,419	0,415	0,211	1,045
Tutti gli Stati	134	1 114	11 349	3 880	3 816	1 992	9 688	0,342	0,336	0,176	0,854

4.6. Risultanze delle ispezioni in relazione agli elementi della checklist

L'appendice F del documento di lavoro dei servizi della Commissione fornisce i risultati relativi ad ogni singolo elemento (III) ispezionato. Essa indica il numero di volte in cui un particolare elemento è stato ispezionato, il numero di risultanze e il rapporto F/III.

4.7. Le tre principali risultanze delle ispezioni nelle categorie "rilevante" e "maggiore" in relazione agli elementi della checklist

La *checklist* delle ispezioni si articola in quattro parti principali. La parte A riguarda gli elementi da sottoporre a ispezione nella cabina di pilotaggio dell'aeromobile. La parte B riguarda gli elementi da ispezionare in cabina (passeggeri) e interessa principalmente gli equipaggiamenti di sicurezza. La parte C è relativa alle condizioni tecniche generali dell'aeromobile che devono essere verificate mediante un controllo visivo intorno allo stesso. La parte D della *checklist* riguarda la stiva merci dell'aeromobile e le merci trasportate.

Eventuali risultanze generali non previste dalle parti A, B, C o D possono essere trattate nella parte E (generale) della *checklist*.

Nell'esaminare le risultanze emerse nel corso delle ispezioni SAFA, le categorie 2 (rilevante) e 3 (maggiore) richiedono la massima attenzione per quanto riguarda i necessari interventi correttivi. Per ciascuna parte della *checklist*, le principali 3 risultanze delle categorie 2 e 3 relative al numero di ispezioni sono indicate nelle tabelle riportate nelle appendici D e E del documento di lavoro dei servizi della Commissione.

5. INTERVENTI INTRAPRESI IN SEGUITO ALLE ISPEZIONI A TERRA

Sulla base della categoria, del numero e della natura delle risultanze ottenute nel corso delle ispezioni possono essere adottati diversi interventi.

Se dalle risultanze emerge un rischio per la sicurezza dell'aeromobile e dei suoi passeggeri, dovranno essere adottati interventi correttivi. Generalmente viene chiesto al comandante dell'aeromobile di porre rimedio alle gravi carenze sottoposte alla sua attenzione. Nei casi rari in cui gli ispettori abbiano motivo di ritenere che il comandante dell'aeromobile non intenda adottare le necessarie misure correttive per risolvere i problemi che gli sono stati comunicati, essi impongono il fermo a terra dell'aereo. L'atto formale del fermo di un aeromobile da parte dello Stato di ispezione implica il divieto per l'aeromobile di riprendere a volare fino a quando non siano state adottate le opportune misure correttive.

Un'altra tipologia di interventi è indicata come "azioni correttive prima dell'autorizzazione al volo". Prima che l'aeromobile sia autorizzato al volo devono essere adottati interventi correttivi per rimediare alle lacune constatate.

In altri casi l'aeromobile può essere autorizzato a ripartire ma con restrizioni operative. Un esempio in tal senso si ha nel caso di sedili passeggeri difettosi. In tale circostanza può essere consentita l'operatività dell'aeromobile a condizione che i sedili difettosi non siano occupati da alcun passeggero.

È prassi normale che il comandante dell'aeromobile appena ispezionato sia informato delle risultanze dell'ispezione. Inoltre, le risultanze delle categorie 2 e 3 sono comunicate all'autorità di aviazione competente e alla sede centrale dell'operatore con la richiesta di adottare adeguate misure per evitare il ripetersi dei problemi constatati.

Per conseguire al meglio gli obiettivi del programma SAFA dell'UE è imperativa la stretta collaborazione con le autorità di aviazione civile di tutti gli Stati i cui operatori e i cui aeromobili sono stati oggetto di ispezioni SAFA. Nell'ambito della loro responsabilità in materia di supervisione della sicurezza degli operatori nazionali conformemente alle norme internazionali di sicurezza, le autorità di aviazione civile sono chiamate ad assicurare un'attuazione adeguata degli interventi correttivi per risolvere i problemi emersi nel corso delle ispezioni SAFA.

In alcuni casi, quando le ispezioni hanno messo in luce problemi rilevanti, i singoli Stati partecipanti al programma SAFA possono decidere di revocare l'autorizzazione rilasciata all'aeromobile ad atterrare sul loro territorio. Ciò significa che l'aeromobile non potrà più atterrare negli aeroporti o entrare nello spazio aereo dello Stato in questione. Il divieto può essere revocato se l'operatore dell'aeromobile dimostra che i problemi sono stati correttamente risolti. Le ripercussioni del divieto possono dunque essere – e di solito lo sono – di carattere temporaneo.

Per quanto riguarda i divieti in questione e la loro successiva revoca, gli Stati partecipanti al programma SAFA appartenenti all'Unione europea sono tenuti al rispetto delle disposizioni del regolamento (CE) n. 2111/2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità.

	Numero di ispezioni	11 349
	Numero di risultanze	9 688
AZIONI ADOTTATE	Informazioni all'autorità e all'operatore	3 328
	Restrizioni dell'attività dell'aeromobile	95
	Interventi correttivi prima dell'autorizzazione al volo	1 358
	Fermo dell'aeromobile	10
	Divieto operativo immediato	1*

* Esclusi i divieti e le restrizioni operative imposte dalla CE ai sensi del regolamento (CE) n. 2111/2005.

A norma della direttiva 2008/49/CE della Commissione, gli Stati partecipanti al programma SAFA inviano ogni mese all'EASA relazioni sulle misure pertinenti successivamente adottate. Tali informazioni misurano la capacità e la disponibilità degli operatori di rettificare le risultanze identificate durante le ispezioni del programma SAFA.

6. CONCLUSIONI

Nel 2009 è stato effettuato un numero record di ispezioni, che hanno interessato un maggior numero di operatori rispetto agli anni precedenti. Di conseguenza, il programma è diventato uno strumento migliore per individuare potenziali tendenze negative per la sicurezza a livello mondiale, contribuendo altresì in tempo reale all'operazione sicura degli aeromobili ispezionati.

Nel corso del 2009 diverse iniziative hanno teso a migliorare il funzionamento del programma SAFA dell'UE, in particolare mediante il rilascio di materiale esplicativo, lo svolgimento di analisi di revisione della qualità delle relazioni SAFA o l'avvio del programma di standardizzazione, con l'obiettivo precipuo di garantire che tutte le ispezioni del programma SAFA avvengano in modo uniforme in tutti i paesi.