



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 7.12.2015  
COM(2015) 599 final

ANNEX 1

**ALLEGATO**

**Documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea  
Seconda edizione**

*della*

**RELAZIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO**

**Programma europeo di sicurezza aerea**

## Indice

1.	POLITICHE E OBIETTIVI EUROPEI DI SICUREZZA.....	5
1.1.	La politica europea per la sicurezza aerea.....	5
1.2.	Il quadro legislativo europeo nel settore della sicurezza .....	5
1.2.1.	Struttura del quadro legislativo europeo nel settore della sicurezza .....	5
1.2.2.	Regolamento (CE) n. 216/2008 e norme associate .....	7
1.2.3.	Inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.....	9
1.2.4.	Segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile .....	9
1.2.5.	Elenco UE dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'UE .....	10
1.3.	Responsabilità e obblighi di rendicontazione in materia di sicurezza nell'Unione europea .....	11
1.3.1.	Processo decisionale nell'ambito dell'Unione europea.....	11
1.3.2.	Competenze e responsabilità in materia di sicurezza aerea nell'ambito del sistema europeo di sicurezza.....	12
1.4.	Inchiesta sugli incidenti e sugli inconvenienti .....	17
1.4.1.	Norme applicabili.....	17
1.4.2.	Raccomandazioni di sicurezza .....	18
1.4.3.	Cooperazione con altri enti .....	18
1.5.	Applicazione della normativa .....	19
1.5.1.	Applicazione nei confronti degli Stati membri .....	19
1.5.2.	Applicazione nei confronti delle organizzazioni regolamentate del settore .....	19
2.	GESTIONE A LIVELLO EUROPEO DEI RISCHI PER LA SICUREZZA.....	21
2.1.	Requisiti di sicurezza per le organizzazioni e le autorità.....	21
2.2.	Gestione a livello UE dei rischi per la sicurezza: il processo di elaborazione e aggiornamento del piano europeo per la sicurezza aerea.....	22
2.2.1	Individuazione delle questioni di sicurezza .....	22
2.2.2	Valutazione delle questioni di sicurezza .....	23
2.2.3	Definizione e programmazione delle azioni di sicurezza .....	24
2.2.4	Attuazione e follow-up.....	25
2.2.5	Prestazione di sicurezza .....	25
2.3.	Accordo sulla prestazione di sicurezza .....	26
2.3.1	Accordo sulla prestazione di sicurezza delle organizzazioni.....	26
2.3.2	Accordo sulla prestazione di sicurezza degli Stati membri a livello UE .....	26
3.	GARANZIA DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO.....	28
3.1	Sorveglianza della sicurezza .....	28
3.1.1	Controllo dell'applicazione delle norme negli Stati membri.....	28

3.1.2	Sorveglianza nei confronti delle organizzazioni certificate .....	28
3.2	Raccolta, analisi e scambio dei dati di sicurezza .....	28
3.3	Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, dei settori che più preoccupano o che ne hanno maggiore bisogno .....	29
3.3.1	Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, del monitoraggio degli Stati membri .....	29
3.3.2	Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, nei confronti dell'industria.....	30
4.	<b>PROMOZIONE DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO</b> .....	31
4.1	Attività a livello UE .....	31
4.1.1	Comunicazione in materia di sicurezza.....	31
4.1.2	Iniziativa strategica europea di sicurezza (ESSI).....	32
4.2	Cooperazione internazionale a livello UE.....	33
4.3	Formazione a livello UE .....	33
4.3.1	Gruppo per l'iniziativa comune di formazione (CTIG).....	34
4.3.2	Concetto di formazione .....	34
	Elenco delle abbreviazioni .....	35

## INTRODUZIONE

Il presente documento espone il programma europeo di sicurezza aerea, illustrando l'insieme integrato delle disposizioni regolamentari adottate a livello dell'Unione, unitamente alle attività e alle procedure utilizzate per la gestione congiunta della sicurezza dell'aviazione civile a livello europeo.

Il programma europeo di sicurezza aerea corrisponde funzionalmente, a livello UE, al programma nazionale di sicurezza quale descritto nell'allegato 19 della convenzione di Chicago.

Il documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea non intende sostituire i documenti relativi ai programmi nazionali di sicurezza degli Stati membri ma piuttosto a integrarli.

Il documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea illustra le modalità di gestione della sicurezza aerea da una prospettiva europea. Poiché molte delle norme e attività afferenti alla sicurezza aerea sono oggi adottate e coordinate a livello UE, il documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea dovrebbe essere richiamato dagli Stati membri nel documento relativo al programma nazionale di sicurezza per illustrare in maniera esaustiva le modalità di gestione della sicurezza aerea all'interno dei rispettivi territori nazionali. L'UE ha legiferato in alcuni settori della sicurezza aerea e di fatto gli Stati membri non possono descrivere come sia gestita la sicurezza al loro interno prescindendo dalla dimensione UE. In determinati settori le responsabilità degli Stati che discendono dalla convenzione di Chicago sono state inoltre trasferite al livello di Unione. Il documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea spiega come l'UE affronti gli obblighi internazionali derivanti da detto trasferimento di responsabilità.

Il documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea rispetta il formato e la struttura di un programma nazionale di sicurezza quale descritto in dettaglio nell'allegato 19 della convenzione di Chicago.

L'obiettivo del programma europeo di sicurezza aerea è garantire che il sistema di gestione della sicurezza aerea dell'Unione europea porti al più alto livello di prestazione di sicurezza, che sia uniforme in tutta l'Unione e che migliori progressivamente nel tempo, in considerazione anche di altri obiettivi pertinenti quali la protezione dell'ambiente.

Nel descrivere le procedure utilizzate per la gestione congiunta della sicurezza a livello europeo e in particolare il modo in cui la Commissione europea, gli Stati membri e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea collaborino per individuare condizioni non sicure e adottare le opportune azioni per minimizzare i rischi per la sicurezza, il documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea contribuisce al raggiungimento degli obiettivi ambiziosi definiti a livello dell'Unione in materia di sicurezza per tutta l'UE. Esso garantisce pertanto che tutti i soggetti coinvolti siano consapevoli delle proprie responsabilità e che sia posto in essere l'insieme delle norme e dei processi finalizzati a rafforzare la sicurezza aerea e quindi contribuire alla prevenzione degli incidenti nella regione europea e non solo.

## **1. POLITICHE E OBIETTIVI EUROPEI DI SICUREZZA**

### **1.1. La politica europea per la sicurezza aerea**

La politica europea per la sicurezza aerea è l'insieme delle norme giuridiche e dei processi posti in essere nell'Unione europea per garantire un elevato livello di sicurezza. Essa promuove norme armonizzate che agevolano la libera circolazione dei prodotti, dei servizi e delle persone nel settore dell'aviazione civile.

L'obiettivo della politica europea per la sicurezza aerea è garantire che le norme e i processi che concorrono alla gestione della sicurezza aerea nell'Unione europea portino al più alto livello di prestazione di sicurezza, che sia uniforme in tutta l'Unione e che migliori progressivamente nel tempo, in considerazione anche di altri obiettivi pertinenti quali la protezione dell'ambiente. Nell'assicurare un tale livello elevato di prestazione di sicurezza l'Unione europea è coadiuvata dagli Stati membri, le cui politiche nazionali per la sicurezza aerea contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo generale della politica europea per la sicurezza aerea.

Il sistema di sicurezza aerea si basa su una stretta collaborazione tra la Commissione europea, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (di seguito "l'AESA" o "l'Agenzia"), gli Stati membri e l'industria che opera sul mercato europeo dell'aviazione.

Il livello di protezione elevato e uniforme dei cittadini europei e dei viaggiatori si fonda principalmente sull'adozione di norme di sicurezza comuni e su misure che assicurano che i prodotti, le persone e le organizzazioni<sup>1</sup> all'interno dell'UE si conformino a tali norme.

Integrano il sistema le inchieste approfondite sugli incidenti e sugli inconvenienti che consentono di individuare le lacune nella sicurezza e le azioni da intraprendere per colmarle. La politica europea per la sicurezza aerea prevede altresì l'impiego di elementi maggiormente proattivi e basati su dati concreti così da individuare i rischi che costituiscono le maggiori minacce per la sicurezza e adottare misure per attenuare tali rischi.

### **1.2. Il quadro legislativo europeo nel settore della sicurezza**

#### *1.2.1. Struttura del quadro legislativo europeo nel settore della sicurezza*

L'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea stabilisce che nel settore dei trasporti l'Unione ha una competenza concorrente con quella degli Stati membri. L'articolo 100, paragrafo 2, dello stesso trattato consente inoltre al Parlamento europeo e al Consiglio di stabilire le opportune disposizioni per la navigazione aerea su proposta della Commissione.

Gli obblighi giuridici nel settore della sicurezza aerea possono pertanto essere definiti a livello europeo mediante l'adozione di una legislazione europea.

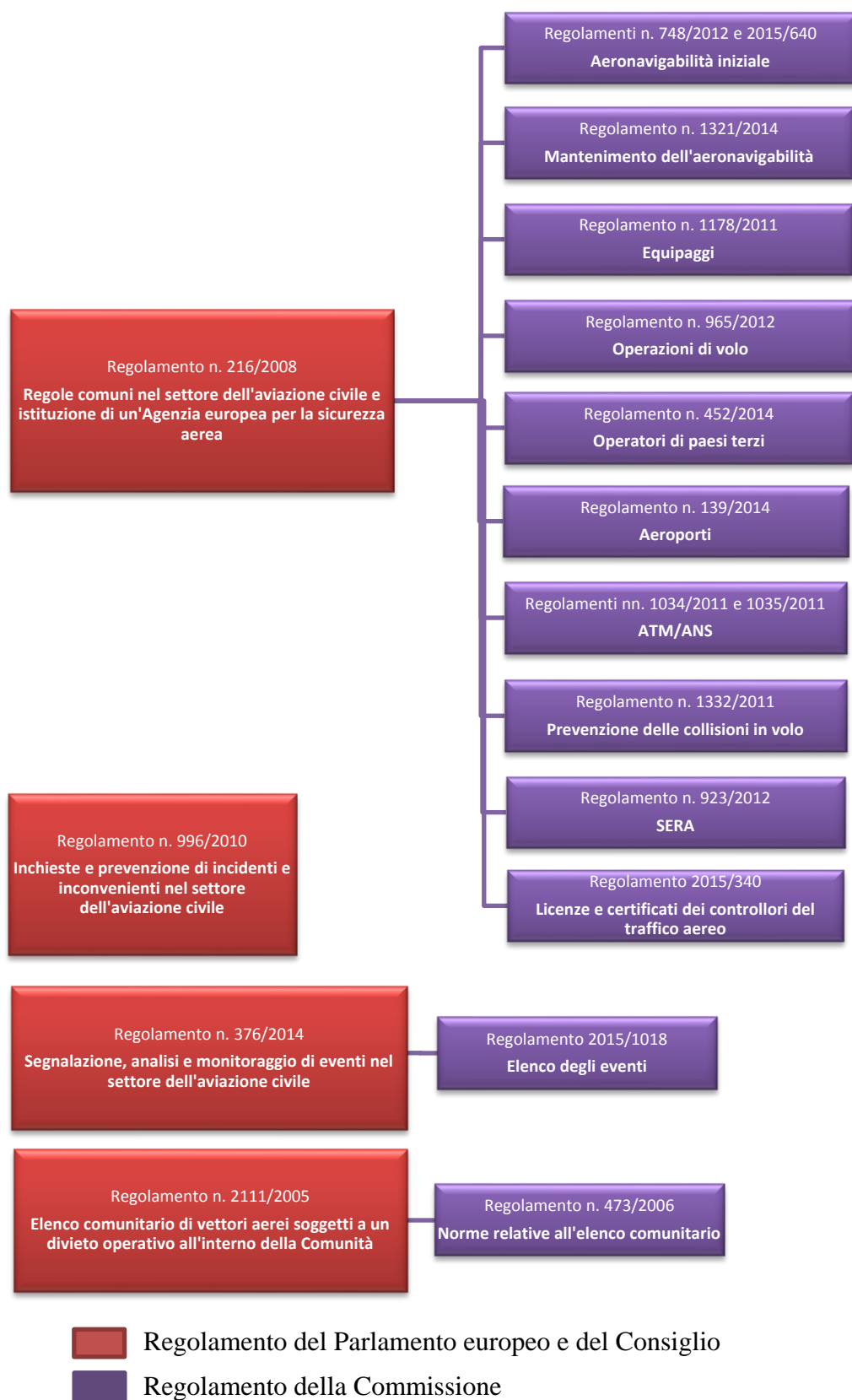
Il quadro legislativo europeo nel settore della sicurezza aerea è costituito da regolamenti del Parlamento europeo e del Consiglio integrati, se del caso, da regolamenti di esecuzione della Commissione. I meccanismi di valutazione dell'attuazione e dell'efficacia della legislazione, contenuti negli atti giuridici in questione, possono condurre a una loro revisione.

---

<sup>1</sup> Ai fini del presente documento per "organizzazione" si intende un'organizzazione del settore che fornisce prodotti o servizi per l'aviazione.

La figura che segue riassume la legislazione applicabile nel settore della sicurezza aerea adottata a livello europeo.

Figura 1. Legislazione dell'Unione europea applicabile nel settore della sicurezza aerea



Tutta la legislazione europea applicabile nel settore della sicurezza aerea può essere consultata nel sito web EUR-Lex, sezione "Repertorio della legislazione dell'Unione europea", capitolo [07.40.30](#)<sup>2</sup>.

## 1.2.2. Regolamento (CE) n. 216/2008 e norme associate

### 1.2.2.1. Obblighi giuridici

Il regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup> (di seguito "regolamento n. 216/2008") costituisce il perno del sistema UE per la sicurezza aerea. Esso ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme della sicurezza dell'aviazione civile in Europa istituendo regole comuni nel settore dell'aviazione civile. Permette inoltre il riconoscimento reciproco dei certificati, introduce un processo di ispezioni di standardizzazione per verificare l'applicazione delle regole da parte degli Stati membri e istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Il regolamento n. 216/2008 definisce i "requisiti essenziali" che stabiliscono obiettivi di alto livello e obblighi per le autorità, i soggetti e le organizzazioni ai fini del conseguimento dell'obiettivo del regolamento stesso. I requisiti essenziali attuano le norme e le pratiche raccomandate di cui agli allegati della convenzione di Chicago. Riguardano i prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli operatori del trasporto aereo, i piloti e le persone, i prodotti e le organizzazioni che intervengono nella formazione e negli esami medici dei piloti, gli aeroporti, e la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) forniti nello spazio aereo del territorio cui si applicano i trattati UE.

In applicazione del regolamento n. 216/2008 la Commissione europea ha adottato regolamenti di esecuzione tra cui quelli indicati nella figura riportata nella sezione 1.2.1.

Tutte queste norme sono direttamente applicabili negli Stati membri e non necessitano di misure nazionali di recepimento.

Nell'Unione europea l'applicazione del diritto europeo compete primariamente agli Stati membri. La maggior parte dei compiti di certificazione e sorveglianza previsti dal regolamento n. 216/2008 e dalle relative norme di attuazione è pertanto eseguita a livello nazionale dalle autorità nazionali competenti. In alcuni casi ben definiti, l'autorità competente è tuttavia l'AESA che è autorizzata a rilasciare certificati e ad adottare le relative misure di controllo dell'applicazione.

### 1.2.2.2. Misure adottate dall'Agenzia

L'attuazione del regolamento n. 216/2008 e dei relativi regolamenti di esecuzione è supportata, se necessario, da specifiche di certificazione (CS), metodi accettabili di rispondenza (AMC) e materiale esplicativo (GM).

Le specifiche di certificazione sono standard tecnici non vincolanti adottati dall'Agenzia che indicano i mezzi per dimostrare la conformità al regolamento (CE) n. 216/2008 e alle

---

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html?locale=it>; Politica dei trasporti; Trasporti aerei; Sicurezza aerea.

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

corrispondenti norme attuative e che possono essere utilizzati dalle organizzazioni a fini di certificazione.

I metodi accettabili di rispondenza sono norme non vincolanti adottate dall'Agenzia che possono essere utilizzate da persone e organizzazioni per stabilire la conformità al regolamento n. 216/2008 e alle corrispondenti norme attuative o alle specifiche di certificazione; in caso di conformità ai metodi accettabili di rispondenza, i corrispondenti requisiti delle norme attuative o le specifiche di certificazione si considerano soddisfatti.

Il materiale esplicativo è materiale non vincolante elaborato dall'Agenzia che aiuta a illustrare il significato di un requisito o di una specifica ed è utilizzato per supportare l'attuazione pratica del regolamento n. 216/2008, delle corrispondenti norme attuative, delle specifiche di certificazione e dei metodi accettabili di rispondenza.

#### 1.2.2.3. Accordi di flessibilità

Poiché il settore aeronautico è un'attività complessa, le norme non possono contemplare tutte le situazioni ed è necessaria una certa flessibilità per consentire lo svolgimento delle attività e nel contempo mantenere un adeguato livello di sicurezza.

A questo fine sono incluse nel regolamento n. 216/2008 misure di flessibilità che permettono agli Stati membri di:

- prendere misure immediate per affrontare un problema di sicurezza;
- concedere deroghe in presenza di circostanze operative o di esigenze operative urgenti e impreviste di durata limitata;
- concedere deroghe alle disposizioni stabilite dalle norme di attuazione del regolamento n. 216/2008 quando è possibile raggiungere un livello di sicurezza equivalente.

A seconda del tipo di misure prese, sono informati l'AESA, la Commissione europea e gli altri Stati membri. Nella maggior parte dei casi spetta all'AESA valutare le segnalazioni e presentare la conseguente raccomandazione alla Commissione europea, la quale adotta la decisione finale per garantire un livello elevato e uniforme di sicurezza e il corretto funzionamento del mercato interno.

Le misure di flessibilità adottate o proposte dagli Stati membri sulla base delle disposizioni in materia di flessibilità sono valutate non solo in termini di equivalenza del loro valore per la sicurezza o del valore per la sicurezza delle condizioni ad esse associate, ma anche in base alle motivazioni addotte per giustificare la necessità di deroghe.

#### 1.2.2.4. Natura del regolamento n. 216/2008 e delle relative norme

La maggior parte degli obblighi giuridici contenuti nel regolamento n. 216/2008 e nei relativi regolamenti di esecuzione assume la forma di norme prescrittive, vale a dire norme che puntano su determinati mezzi per raggiungere un dato obiettivo. Questo approccio prescrittivo, che a tutt'oggi costituisce il parametro internazionale, ha permesso all'UE di conseguire gli attuali buoni livelli di sicurezza. Le norme prescrittive assicurano inoltre la certezza giuridica e semplificano il controllo della conformità.

L'esperienza ha tuttavia dimostrato che il rispetto di una regolamentazione prescrittiva di per sé non garantisce sempre la sicurezza e potrebbe non rispondere in modo sufficiente ai rischi che interessano diversi settori aeronautici. Norme prescrittive dettagliate possono inoltre rivelarsi non del tutto adatte alle esigenze di determinati settori quali le piccole e medie



imprese (PMI) e l'aviazione generale in quanto potrebbero essere considerate sproporzionate ed eccessivamente complesse. Per alcuni settori dell'industria aeronautica le norme prescrittive possono rallentare il rafforzamento tecnologico della sicurezza e l'introduzione di miglioramenti dell'efficienza, essendo incentrate sull'imposizione di soluzioni e metodi specifici anziché sui risultati e non lasciando molta flessibilità.

L'Unione europea ha pertanto iniziato, in alcuni specifici casi, a introdurre obblighi giuridici incentrati su un risultato prescritto, che lasciano flessibilità per quanto riguarda i mezzi per il raggiungimento di detto risultato. Queste "norme basate sulle prestazioni" sono state adottate soprattutto nei settori della gestione del rischio di affaticamento e delle norme di progettazione dell'aeronavigabilità.

Le autorità e le organizzazioni hanno inoltre la possibilità di proporre metodi alternativi di rispondenza, ossia metodi alternativi rispetto a quelli previsti dal regolamento n. 216/2008 e dalle relative norme di attuazione. Si tratta di metodi che propongono un'alternativa a un dato metodo accettabile di rispondenza o che propongono nuovi metodi per stabilire la conformità laddove non siano stati adottati dall'Agenzia i metodi accettabili di rispondenza corrispondenti. Essi lasciano flessibilità agli organismi regolamentati per quanto riguarda l'individuazione di altri metodi per raggiungere l'obiettivo della regolamentazione. Questo va dimostrato e approvato.

Prevedibilmente in futuro l'Unione europea ricorrerà sempre più spesso a prescrizioni giuridiche basate sulle prestazioni, ove opportuno, nell'adottare nuova legislazione o nel modificare quella esistente.

### *1.2.3. Inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile*

Le norme applicabili alle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti sono definite a livello europeo nell'ambito del regolamento (UE) n. 996/2010<sup>4</sup> (di seguito "regolamento n. 996/2010"). Questo regolamento garantisce un elevato livello di efficienza, tempestività e qualità delle inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità. Rafforza ulteriormente la cooperazione tra le autorità investigative per la sicurezza mediante l'istituzione della rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA) e introduce disposizioni per l'archiviazione delle raccomandazioni di sicurezza e delle relative risposte in una banca dati UE.

Maggiori informazioni sulle procedure di inchiesta relative agli incidenti e agli inconvenienti nell'Unione europea sono fornite nella [sezione 1.4](#).

### *1.2.4. Segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile*

Il regolamento (UE) n. 376/2014<sup>5</sup> (di seguito "regolamento n. 376/2014") comprende norme relative alla segnalazione, all'analisi e al monitoraggio di eventi. Questo atto stabilisce

---

<sup>4</sup> Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35).

<sup>5</sup> Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18).

obblighi finalizzati a promuovere una forte cultura della segnalazione. Definisce inoltre per l'industria, per gli Stati membri e per l'AESA obblighi relativi alla raccolta e all'analisi degli eventi, a supporto dei rispettivi processi di gestione della sicurezza. Garantisce infine che le informazioni siano opportunamente protette e condivise tra gli Stati membri e l'AESA.

Maggiori informazioni su queste norme sono fornite nella [sezione 3.2](#).

#### *1.2.5. Elenco UE dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'UE*

Il regolamento (CE) n. 2111/2005<sup>6</sup> (di seguito "regolamento n. 2111/2005") stabilisce le norme sulla definizione e pubblicazione di un elenco UE, basato su criteri comuni, dei vettori aerei che per motivi di sicurezza sono soggetti a un divieto operativo nell'UE. L'[elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto](#)<sup>7</sup> adottato sulla base di tale regolamento è esso stesso un regolamento e ha pertanto valore giuridico negli Stati membri dell'UE. L'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto è istituito dal regolamento (CE) n. 474/2006<sup>8</sup> ed è aggiornato regolarmente.

Per l'aggiornamento dell'elenco la Commissione è assistita dal "comitato per la sicurezza aerea", composto da esperti tecnici nel campo della sicurezza aerea di tutti gli Stati membri (più Islanda, Norvegia e Svizzera) e presieduto dalla Commissione. Deliberando su proposta della Commissione, il "comitato per la sicurezza aerea" adotta il proprio parere a maggioranza qualificata<sup>9</sup>.

La decisione di inserire o cancellare un vettore aereo (o un gruppo di vettori certificati nello stesso Stato) è presa sulla base dei criteri comuni di sicurezza di cui al regolamento n. 2111/2005, che tengono conto per esempio dell'esistenza di carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo, della mancanza di capacità o volontà di un vettore aereo o delle autorità responsabili della sua supervisione di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza, dei divieti operativi imposti da parte di paesi terzi, dei rapporti di audit redatti da paesi terzi o organizzazioni internazionali (ICAO) e di informazioni circostanziate relative a un incidente. Tutti i criteri si basano su norme internazionali in materia di sicurezza aerea.

---

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

<sup>7</sup> Per maggiori informazioni cfr. [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_it.htm).

<sup>8</sup> Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione, del 22 marzo 2006, che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 84 del 23.3.2006, pag. 14).

<sup>9</sup> I dettagli procedurali sono definiti nel regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

### **1.3. Responsabilità e obblighi di rendicontazione in materia di sicurezza nell'Unione europea**

#### *1.3.1. Processo decisionale nell'ambito dell'Unione europea*

L'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea consente, tra l'altro, di adottare misure atte a migliorare la sicurezza della navigazione aerea, che il Parlamento europeo e il Consiglio adottano deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni.

Questi atti legislativi sono proposti dalla Commissione europea, che ha il potere di iniziativa, e presentati al Parlamento e al Consiglio, spesso designati con il termine "colegislatori". Il Parlamento europeo, eletto dai cittadini europei, e il Consiglio, composto dai rappresentanti degli Stati membri, possono modificare il testo proposto dalla Commissione nel rispetto di quanto stabilito dai trattati. L'adozione da parte dei colegislatori presuppone un loro accordo in via definitiva su un testo corrispondente.

Il testo finale, una volta approvato sia dal Parlamento europeo sia dal Consiglio, è firmato congiuntamente dai presidenti e dai segretari generali delle due istituzioni. Dopo la firma i testi sono pubblicati nella Gazzetta ufficiale.

I regolamenti sono direttamente vincolanti in tutta l'UE a decorrere dalla data indicata nella versione pubblicata nella Gazzetta ufficiale.

Gli atti adottati in conformità a questa procedura possono conferire poteri delegati e competenze di esecuzione alla Commissione. La Commissione dispone di tali poteri solo se l'atto giuridico di base lo prevede.

Nella maggior parte dei casi le competenze di esecuzione sono attribuite a condizione che la Commissione presenti il progetto di atto a un comitato composto da rappresentanti degli Stati membri. Il comitato esprime un parere sulle misure proposte dalla Commissione. Gli effetti di tali pareri variano a seconda della particolare procedura indicata nell'atto giuridico in questione. Oltre al controllo esercitato dagli Stati membri attraverso i comitati, le competenze di esecuzione della Commissione possono essere anche oggetto di controlli supplementari da parte del Parlamento europeo e del Consiglio.

Nel settore della sicurezza dell'aviazione civile possono essere coinvolti tre comitati:

- il "comitato AESA", competente a fornire pareri sui progetti di regolamenti di esecuzione dei regolamenti n. 216/2008 e n. 376/2014,
- il "comitato per la sicurezza aerea", coinvolto nell'aggiornamento dell'elenco dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo in conformità al regolamento n. 2111/2005,
- il "comitato per il cielo unico", competente per le norme relative all'ATM e agli ANS.

Il trattato sul funzionamento dell'Unione europea prevede inoltre la possibilità di delegare taluni poteri alla Commissione (articolo 290). Deleghe di questo tipo sono contenute in determinati regolamenti più recenti ma finora non sono state esercitate dalla Commissione.

1.3.2. *Competenze e responsabilità in materia di sicurezza aerea nell'ambito del sistema europeo di sicurezza*

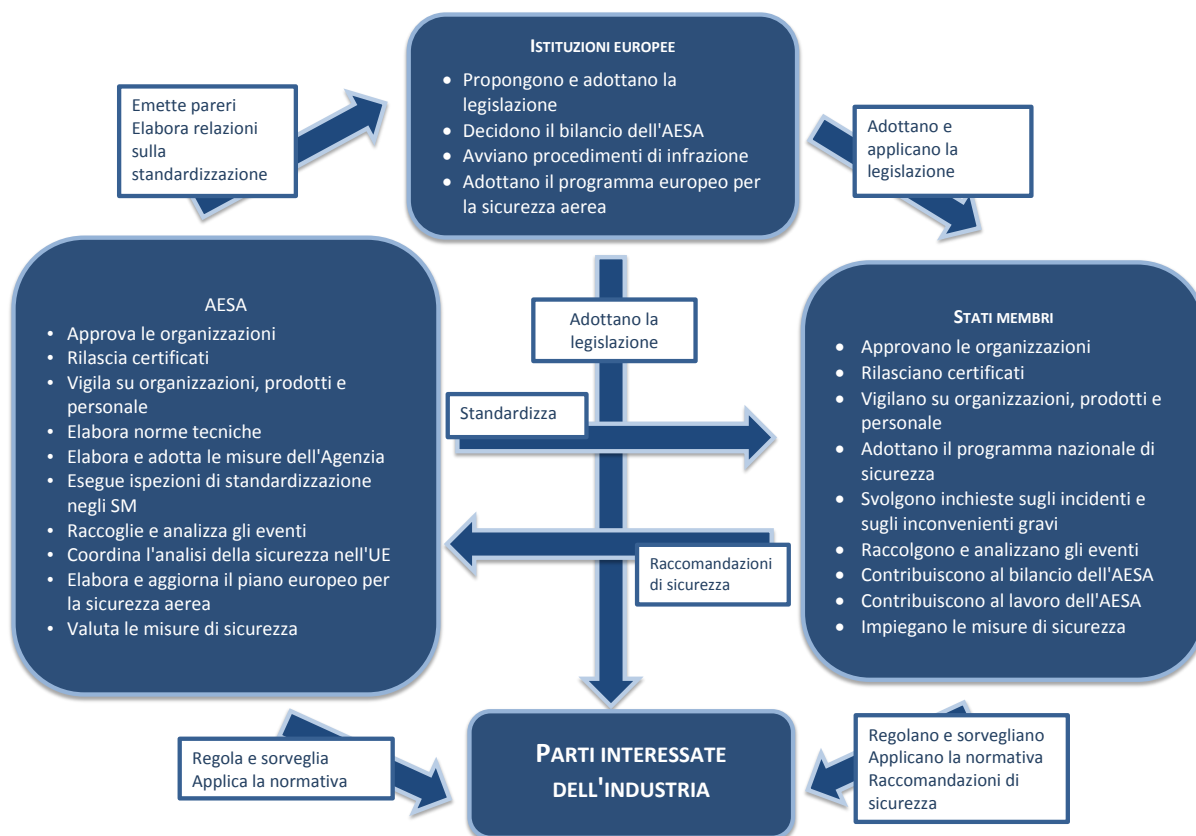
1.3.2.1. Sintesi delle competenze e delle responsabilità nell'ambito del sistema europeo di sicurezza

Figura 2. Autorità competenti in conformità alle norme UE

SETTORE DI COMPETENZA	STATI MEMBRI	AESA
Aeronavigabilità e ambiente	Certificazione di aeronavigabilità degli aeromobili (singoli aeromobili)	Omologazione di aeromobili, motori ed eliche
	Certificazione acustica degli aeromobili	Certificazione di parti e pertinenze
		Approvazione delle organizzazioni di progettazione
	Approvazione delle organizzazioni di produzione	Approvazione delle organizzazioni di produzione di paesi terzi Approvazione delle organizzazioni di produzione situate nel territorio dello Stato membro su richiesta dello Stato membro
	Approvazione delle organizzazioni di manutenzione	Approvazione delle organizzazioni di manutenzione di paesi terzi
	Approvazione delle organizzazioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità	Approvazione delle organizzazioni di paesi terzi che gestiscono il mantenimento dell'aeronavigabilità
	Rilascio delle licenze al personale autorizzato a certificare	
	Approvazione delle organizzazioni che svolgono attività di formazione del personale autorizzato a certificare	Approvazione delle organizzazioni di paesi terzi che svolgono attività di formazione del personale autorizzato a certificare
Operazioni di volo	Certificazione degli operatori aerei commerciali	Autorizzazioni degli operatori di paesi terzi
Equipaggi e settore medico	Rilascio della licenza di pilota e del certificato medico	
	Rilascio degli attestati agli equipaggi di cabina	
	Approvazione delle organizzazioni per	Approvazione delle organizzazioni di paesi

	l'addestramento dei piloti	terzi per l'addestramento dei piloti
	Approvazione dei centri aeromedici	Approvazione dei centri aeromedici di paesi terzi
	Certificazione dei dispositivi di addestramento al volo simulato (FSTD)	Certificazione degli FSTD: <ul style="list-style-type: none"> <li>- utilizzati dalle organizzazioni per l'addestramento certificate dall'AESA</li> <li>- situati in paesi terzi</li> <li>- situati nel territorio di uno Stato membro su richiesta dello Stato membro</li> </ul>
	Certificazione degli istruttori, degli esaminatori e degli esaminatori aeromedici	
<b>ATM/ANS</b>	Certificazione dei fornitori di ATM/ANS	Certificazione dei fornitori di ATM/ANS di paesi terzi
		Certificazione dei fornitori paneuropei di ATM/ANS
	Rilascio della licenza e del certificato medico ai controllori del traffico aereo	
	Certificazione di organizzazioni per l'addestramento dei controllori del traffico aereo	Certificazione di organizzazioni di paesi terzi, e loro personale, per l'addestramento dei controllori del traffico aereo
	Certificazione degli esaminatori aeromedici e dei centri aeromedici	
	Certificazione degli istruttori	
<b>Aeroporti</b>	Certificazione degli aeroporti, della loro operatività e delle loro apparecchiature di sicurezza	
	Certificazione dei gestori aeroportuali	

Figura 3. Interrelazione tra le parti interessate del sistema europeo di sicurezza



### 1.3.2.2. Gli Stati membri

Gli Stati membri in quanto tali non sono coinvolti nell'adozione della legislazione UE. Nell'ambito della procedura legislativa ordinaria tuttavia il Consiglio, composto dai rappresentanti degli Stati membri, è colegislatore assieme al Parlamento europeo (cfr. la [sezione 1.3.1.](#)). Gli Stati membri (ma non il Consiglio in quanto tale) partecipano al processo decisionale anche nel caso degli atti di esecuzione (cfr. la [sezione 1.3.1.](#)).

Allo stato attuale del diritto dell'Unione resta di competenza degli Stati membri regolamentare:

- a) l'aeronavigabilità degli aeromobili di cui all'allegato II del regolamento n. 216/2008 (p. es. determinati aeromobili storici, aeromobili sperimentali, aeromobili leggeri, ecc.);
- b) le operazioni degli aeromobili impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi;
- c) ATM/ANS, inclusi sistemi e componenti, che sono forniti o messi a disposizione dai militari;
- d) gli aeroporti che sono sotto controllo e gestione militare;
- e) gli aeroporti per cui almeno uno dei seguenti criteri non sia soddisfatto:
  - i) sono aperti al pubblico;
  - ii) offrono servizi di trasporto aereo commerciale;

- iii) in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che
  - a. hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri; o
  - b. servono unicamente il traffico di elicotteri;
- f) su decisione dello Stato membro, gli aeroporti che soddisfano tutti i criteri di cui alla lettera e) ma che sono al di sotto di una determinata dimensione.

Anche se la maggior parte della legislazione nel settore della sicurezza aerea è adottata a livello europeo, agli Stati membri resta il compito di garantire la sicurezza aerea nel loro territorio e spazio aereo. La maggior parte dei compiti di certificazione previsti dal regolamento n. 216/2008 e dalle relative norme di attuazione è eseguita a livello nazionale, come l'approvazione delle organizzazioni nazionali e il rilascio delle licenze al personale. Gli Stati membri vigilano su questo personale e queste organizzazioni, conducono controlli, valutazioni e ispezioni e prendono misure per prevenire la non conformità.

In alcuni settori tuttavia i certificati sono emessi a livello europeo. Si tratta dei settori per cui gli Stati membri hanno trasferito a livello europeo le responsabilità che discendono dalla convenzione di Chicago (cfr. la figura 2 per il dettaglio).

Gli Stati membri sono inoltre tenuti, conformemente alle norme ICAO, a elaborare un programma nazionale di sicurezza in linea con il programma europeo di sicurezza aerea e che concorre alla realizzazione della politica europea per la sicurezza aerea.

#### 1.3.2.3. L'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea è stata istituita nel 2002 allo scopo di fornire migliori soluzioni in tutti i settori disciplinati dal regolamento n. 216/2008, con la conseguenza che determinati compiti svolti a livello UE sono espletati da un unico organismo specializzato. Il personale dell'AESA è composto da oltre 700 esperti nel settore aeronautico e amministratori di tutti gli Stati membri dell'UE. Ha la sede principale a Colonia (Germania), con un ufficio a Bruxelles e tre altri uffici a Washington (USA), Montreal (Canada) e Pechino (Cina).

L'AESA è indipendente per quanto riguarda le questioni tecniche e ha autonomia giuridica, amministrativa e finanziaria. È dotata di personalità giuridica ed esercita i compiti e le responsabilità ad essa conferiti dal regolamento n. 216/2008.

Il consiglio di amministrazione dell'AESA, che riunisce i rappresentanti degli Stati membri e della Commissione europea, definisce il programma di lavoro dell'Agenzia, ne redige il bilancio e ne controlla il funzionamento.

L'AESA è l'autorità competente nei settori aeronautici che figurano nella figura 2. In questo contesto, dal 2003 l'AESA è responsabile dell'omologazione degli aeromobili nell'UE. Il certificato rilasciato dall'AESA attesta che il tipo di aeromobile soddisfa i requisiti di sicurezza fissati dalla legislazione europea. L'AESA effettua il monitoraggio della prestazione dei tipi di aeromobili in attività durante tutto il ciclo di vita dell'aeromobile fabbricato sulla base del progetto di tipo. In questo contesto essa può imporre azioni se individua una condizione di non sicurezza. A tal fine essa emana "direttive di aeronavigabilità", destinate al titolare del certificato di omologazione che devono essere seguite dagli operatori nel contesto della manutenzione dei loro singoli aeromobili.

L'AESA esercita inoltre le varie mansioni e responsabilità descritte nella figura 3. Tra queste figurano soprattutto la redazione e l'adozione di pareri che aiutano la Commissione nella preparazione delle parti tecniche dei regolamenti di esecuzione.

Nell'elaborazione di tali pareri l'AESA è assistita da organi consultivi che forniscono consulenza sul contenuto, sulle priorità e sull'esecuzione del programma normativo dell'AESA. L'Agenzia prepara e adotta inoltre le misure (CS, AMC e GM) a sostegno dell'attuazione di queste norme tecniche comuni.

L'AESA esegue anche ispezioni di standardizzazione presso gli Stati membri per verificare l'applicazione, da parte degli Stati membri, delle disposizioni del regolamento n. 216/2008 e delle relative norme di attuazione (cfr. anche la [sezione 3.1.1.](#)). Trasmette relazioni alla Commissione.

L'Agenzia garantisce inoltre, per conto della Commissione, la sorveglianza del gestore della rete per le funzioni della rete di ATM del cielo unico europeo (SES). Può sottoporre a inchiesta le organizzazioni.

All'AESA è conferito il potere di autorizzare i vettori aerei commerciali di paesi terzi che effettuano voli verso, all'interno o in uscita dai 28 Stati membri dell'UE e dagli Stati dell'EFTA (Islanda, Norvegia, Liechtenstein e Svizzera). Compete all'AESA solo la parte della valutazione degli operatori stranieri relativa alla sicurezza. I permessi operativi continuano a essere rilasciati dalle autorità nazionali. L'AESA coordina il programma europeo di ispezioni di rampa SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft – valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri) relativo alla sicurezza degli aeromobili stranieri che utilizzano aeroporti dell'Unione.

Più in generale, l'AESA fornisce consulenza tecnica alla Commissione europea e agli Stati membri laddove opportuno.

L'AESA esercita altresì compiti nel settore della raccolta dei dati, dell'analisi e della ricerca per il miglioramento della sicurezza aerea. In questo contesto è affiancata dalla rete di analisti della sicurezza aerea (NoA), dal gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione commerciale (ECAST), dal gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri (EHEST) e dal gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale (EGAST).

L'AESA è anche membro della cellula europea di coordinamento dell'aviazione in caso di crisi, cui è affidato il coordinamento della gestione della risposta in caso di crisi della rete nel settore aeronautico.

L'AESA è infine responsabile dell'elaborazione e dell'adozione del piano europeo per la sicurezza aerea (EPAS)<sup>10</sup> (cfr. la [sezione 2.2.](#) per informazioni dettagliate sull'EPAS e la relativa procedura di adozione).

#### 1.3.2.4. La Commissione europea

La Commissione europea è responsabile della preparazione delle proposte legislative europee secondo la procedura legislativa ordinaria (cfr. anche la [sezione 1.3.1.](#)) e della preparazione e adozione di atti di esecuzione e delegati ove previsto dall'atto giuridico di base.

Una volta che la legislazione UE è stata adottata, gli Stati membri hanno la responsabilità primaria della sua corretta e puntuale applicazione. La Commissione controlla la buona applicazione da parte degli Stati membri (cfr. anche la [sezione 3.1.1.](#)).

---

<sup>10</sup> Nella versione inglese, il piano europeo per la sicurezza aerea ("European Plan for Aviation Safety") era noto in precedenza con la denominazione "European Aviation Safety Plan". La denominazione è stata modificata per evitare qualsiasi confusione tra "European Aviation Safety Programme" (EASP) e "European Aviation Safety Plan" (EASp).



In questo contesto la Commissione può prendere provvedimenti se uno Stato membro è sospettato di violazione del diritto dell'Unione. Se non è possibile trovare una soluzione in una fase precoce, la Commissione può avviare un procedimento formale d'infrazione e infine deferire lo Stato membro alla Corte di giustizia dell'Unione europea.

Il Parlamento europeo e il Consiglio decidono in merito al bilancio annuale dell'UE e la Commissione è responsabile della sua attuazione. In questo contesto la Commissione garantisce lo stanziamento di fondi adeguati per le attività dell'AESA che dipendono da finanziamenti UE.

Infine la Commissione europea è responsabile della preparazione, dell'aggiornamento e dell'adozione del documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea. Nell'elaborazione di questo documento la Commissione è coadiuvata da un gruppo di lavoro composto da rappresentanti degli Stati membri e dell'AESA. Ove opportuno la Commissione, assistita dal suddetto gruppo di lavoro, redige un aggiornamento del documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea affinché rispecchi le modifiche introdotte nel programma europeo di sicurezza aerea. Essa consulta inoltre gli Stati membri e il consiglio di amministrazione dell'AESA. La 1<sup>a</sup> edizione del documento relativo al programma europeo di sicurezza aerea è stata pubblicata nel 2011. Questa è la seconda. Una terza edizione sarà probabilmente pubblicata attorno il 2019, per integrare le modifiche introdotte nel frattempo nella struttura del quadro relativo al programma nazionale di sicurezza nel contesto della revisione dell'allegato 19 ICAO, nonché quelle derivanti dalla revisione del regolamento n. 216/2008 proposta dalla Commissione nel 2015.

#### 1.3.2.5. Eurocontrol

Eurocontrol non è un organo UE, ma si fonda su un accordo multilaterale di cui è parte anche un certo numero di paesi terzi. Fornisce consulenza tecnica all'AESA e agli Stati membri al fine di garantire la sicurezza delle operazioni del traffico aereo nella regione europea. Eurocontrol collabora con partner del settore aeronautico a sostegno dell'attuazione del cielo unico europeo (SES).

L'Unione ha firmato e concluso un protocollo che ne disciplina l'adesione a Eurocontrol, ma che non è ancora entrato in vigore. Nel dicembre 2012 l'UE e Eurocontrol hanno concluso un accordo che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata. Le parti convengono di rafforzare e di consolidare la cooperazione tra l'UE e Eurocontrol, al fine di permettere a quest'ultimo di assistere l'Unione nell'attuazione del SES e delle relative politiche dell'UE all'interno e all'esterno dell'UE negli Stati che accettano di essere vincolati dagli obblighi connessi al SES.

### **1.4. Inchiesta sugli incidenti e sugli inconvenienti**

#### *1.4.1. Norme applicabili*

La responsabilità delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza del settore aereo attraverso l'accertamento delle loro cause e di formulare raccomandazioni di sicurezza per evitarne il ripetersi, spetta agli Stati membri.

Il regolamento n. 996/2010 costituisce la base giuridica a livello UE per le inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti. Esso garantisce un elevato livello di efficienza, tempestività e qualità delle inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità. Queste norme garantiscono in particolare che l'autorità incaricata delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi (l'"autorità investigativa per la sicurezza" – SIA) sia

indipendente da altre organizzazioni aeronautiche nazionali e da qualsiasi altra parte o ente le cui attività possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività. Le norme prevedono che i compiti della SIA possano essere estesi alla raccolta e all'analisi di informazioni relative alla sicurezza aerea, in particolare a fini di prevenzione degli incidenti. Queste attività, studi o analisi di una serie di inchieste possono anche tradursi in raccomandazioni di sicurezza che devono essere prese in considerazione dal destinatario interessato e, se del caso, dar vita ad azioni volte a garantire un'adeguata prevenzione degli incidenti e inconvenienti nell'aviazione civile.

#### *1.4.2. Raccomandazioni di sicurezza*

Il regolamento n. 996/2010 impone al destinatario di una raccomandazione di sicurezza di informare la SIA che ha emesso la raccomandazione, entro 90 giorni dalla ricezione di tale lettera, in merito alle azioni adottate o all'esame e, se del caso, di precisare il tempo necessario per il loro completamento e, se non viene adottata alcuna azione, i relativi motivi. Entro 60 giorni dal ricevimento della risposta, la SIA comunica al destinatario se ritiene adeguata la sua risposta e fornisce una motivazione qualora non concordi con la decisione di non intervenire.

Le SIA attuano le procedure per registrare le risposte alle raccomandazioni di sicurezza emesse, mentre gli organismi che ricevono una raccomandazione di sicurezza attuano le procedure per monitorare i progressi delle azioni adottate in risposta alle raccomandazioni di sicurezza ricevute. L'AESA ha in particolare sviluppato una procedura per trattare le raccomandazioni di sicurezza che sono indirizzate all'Agenzia e fornire relazioni sui progressi e statistiche sul trattamento delle raccomandazioni di sicurezza.

La legislazione introduce anche requisiti in merito all'archiviazione delle raccomandazioni di sicurezza e delle relative risposte in una banca dati europea (Safety Recommendations Information System, sistema informatico per le raccomandazioni di sicurezza – SRIS). Le autorità investigative per la sicurezza registrano nella banca dati europea comune anche tutte le raccomandazioni di sicurezza pervenute da paesi terzi.

#### *1.4.3. Cooperazione con altri enti*

Il regolamento n. 996/2010 rafforza ulteriormente la cooperazione tra le SIA attraverso l'istituzione della rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA), composta dai capi delle autorità investigative per la sicurezza di ciascuno Stato membro e/o, in caso di un'autorità multimodale, dal capo competente per il settore dell'aviazione, o dai loro rappresentanti. L'ENCASIA mira a migliorare ulteriormente la qualità delle inchieste condotte dalle autorità responsabili per le inchieste di sicurezza e a rafforzarne l'indipendenza incoraggiando standard elevati per i metodi di inchiesta e la formazione degli investigatori. In particolare, essa elabora consigli su tutti gli aspetti relativi alle inchieste di sicurezza, promuove la condivisione di informazioni utili per il miglioramento della sicurezza aerea, coordina e organizza valutazioni "inter pares" e attività di formazione e promuove le migliori prassi investigative in materia di sicurezza. L'ENCASIA infine analizza le raccomandazioni di sicurezza, emesse o ricevute dagli Stati membri dell'UE, al fine di individuare importanti raccomandazioni di sicurezza rilevanti a livello dell'Unione.

Il regolamento n. 996/2010 prevede per le autorità investigative per la sicurezza dell'UE l'obbligo, conformemente all'allegato 13 della convenzione di Chicago, di invitare l'AESA e le autorità nazionali dell'aviazione civile dello o degli Stati membri interessati a partecipare alle inchieste di sicurezza. Il ruolo dell'AESA è agire in qualità di consulente così da coadiuvare l'investigatore incaricato o il rappresentante accreditato dell'autorità investigativa

per la sicurezza che conduce l'inchiesta o vi partecipa, senza però incidere sulla sua autonomia. Analogamente anche le autorità nazionali dell'aviazione civile degli Stati membri dell'UE possono partecipare alle inchieste di sicurezza in qualità di consulenti. L'AESA e le autorità nazionali dell'aviazione civile sostengono l'inchiesta cui partecipano anche fornendo le informazioni, i consulenti e le apparecchiature necessarie alla SIA incaricata dell'inchiesta.

Il regolamento punta inoltre a migliorare il coordinamento delle inchieste tra le SIA e altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all'inchiesta di sicurezza, quali le autorità giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio.

## **1.5. Applicazione della normativa**

### *1.5.1. Applicazione nei confronti degli Stati membri*

Le possibili violazioni possono essere individuate in diversi modi, per esempio attraverso i risultati delle ispezioni di standardizzazione svolte dall'AESA che assiste la Commissione nel monitorare l'applicazione delle leggi sulla sicurezza aerea. Per ciascuna ispezione di standardizzazione l'AESA redige un rapporto di ispezione in cui descrive le risultanze emerse nel corso della medesima e che viene inviato allo Stato membro interessato e alla Commissione. Se i casi di non conformità individuati non sono affrontati in modo adeguato, la questione è comunicata alla Commissione che può avviare un procedimento d'infrazione.

La Commissione, quando una possibile violazione del diritto dell'UE da parte di uno Stato membro è portata alla sua attenzione, cerca di risolvere rapidamente il problema di fondo con lo Stato membro in questione mediante un dialogo strutturato (EU Pilot). Gli Stati membri possono fornire ulteriori informazioni di natura fattuale o giuridica in merito a un potenziale caso di violazione del diritto dell'Unione, con l'intento di trovare una soluzione nel rispetto del diritto dell'UE e quindi evitare un procedimento formale di infrazione.

Se la Commissione ritiene che persista un problema di conformità al diritto dell'UE, può avviare un procedimento formale di infrazione a norma dell'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

### *1.5.2. Applicazione nei confronti delle organizzazioni regolamentate del settore*

#### **1.5.2.1. Sanzioni**

La regolamentazione applicabile al settore della sicurezza aerea dispone che gli Stati membri stabiliscano sanzioni in caso di violazione dei regolamenti stessi e delle eventuali relative norme di attuazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

In caso di violazioni del regolamento n. 216/2008 e delle sue norme di attuazione inoltre, e laddove l'Agenzia sia l'autorità competente ed effettui la sorveglianza di un'organizzazione, la Commissione può, su richiesta dell'AESA, imporre multe o sanzioni pecuniarie periodiche ai soggetti e alle imprese ai quali l'Agenzia ha rilasciato un certificato. Queste multe e sanzioni pecuniarie periodiche devono essere dissuasive e proporzionate sia alla gravità del caso sia alla capacità economica del titolare del certificato, tenendo conto in particolare del grado di compromissione della sicurezza.

#### **1.5.2.2. Azioni relative ai certificati e altre misure**

Il regolamento n. 216/2008 dispone che gli Stati membri, la Commissione e l'AESA cooperino al fine di assicurare il rispetto del regolamento e delle relative norme di attuazione. Gli Stati membri, oltre ad assicurare la sorveglianza dei certificati che hanno rilasciato, sono

tenuti a svolgere inchieste, comprese ispezioni a terra, e a prendere ogni provvedimento ritenuto necessario, fra cui il fermo operativo di un aeromobile. Ove l'autorità competente (autorità nazionale o AESA) rilevi un caso di non conformità dei titolari dei certificati o l'autorità competente ne sia stata informata, essa può o deve modificare (limitare), sospendere o revocare il certificato conformemente alle disposizioni applicabili del regolamento n. 216/2008 e delle relative norme di attuazione.

La Commissione inoltre, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro o dell'AESA, può avviare una procedura per determinare se un certificato rilasciato a norma del regolamento n. 216/2008 e delle relative norme di attuazione sia effettivamente conforme a tali atti. In caso di non conformità, la Commissione chiede all'autorità competente di adottare le opportune misure correttive, quali la limitazione o la sospensione del certificato. Inoltre quando la Commissione emette una decisione di questo tipo, l'obbligo del riconoscimento reciproco dei certificati cessa di applicarsi agli altri Stati membri. Quando dispone di prove sufficienti dell'adozione delle opportune misure correttive, la Commissione decide che il riconoscimento reciproco può essere ripristinato.

In aggiunta a queste misure gli Stati membri hanno posto in essere politiche nazionali di controllo dell'applicazione per garantire la corretta applicazione della legislazione a livello nazionale.

## **2. GESTIONE A LIVELLO EUROPEO DEI RISCHI PER LA SICUREZZA**

L'Unione europea si sta orientando verso un sistema di sicurezza maggiormente proattivo e basato sui dati, che non può efficacemente funzionare in modo isolato a livello dell'UE ma deve applicarsi all'intero sistema a tutti i livelli. Nell'allegato 19, capitolo 4, le norme ICAO stabiliscono l'obbligo per i prestatori di servizi di disporre di sistemi di gestione della sicurezza e impongono che tutti i sistemi di gestione della sicurezza siano accettabili per lo Stato responsabile della pertinente certificazione. L'allegato 19 ICAO impone inoltre agli Stati di sviluppare un programma per gestire la sicurezza, ossia il "programma nazionale di sicurezza" (SSP), che deve prevedere obiettivi e politiche chiari, uno strumento per gestire i rischi per la sicurezza e garantire la sicurezza e infine attività di promozione della sicurezza.

A questo stadio l'UE non obbliga gli Stati membri ad adottare un programma nazionale di sicurezza in quanto tale. Essa ha tuttavia ripreso lo spirito delle pertinenti norme ICAO in vari regolamenti europei, in particolare nelle norme di attuazione del regolamento n. 216/2008.

### **2.1. Requisiti di sicurezza per le organizzazioni e le autorità**

L'elaborazione delle norme di attuazione del regolamento n. 216/2008 ha portato all'adozione di due distinti gruppi di requisiti rispettivamente per le autorità e le organizzazioni:

- a. requisiti per le autorità, che tengono in debito conto gli otto elementi critici di un sistema di sorveglianza della sicurezza quale definito dall'ICAO, supportando in tal modo l'attuazione dei programmi nazionali di sicurezza e concorrendo al tempo stesso all'obiettivo di standardizzazione di cui al regolamento n. 216/2008. Essi includono inoltre elementi che sono essenziali per instaurare un sistema globale di gestione della sicurezza aerea a livello dell'UE, in cui rientrano le responsabilità dell'UE e degli Stati membri in materia di gestione della sicurezza;
- b. requisiti per le organizzazioni, nella maggior parte dei settori aeronautici, che includono i requisiti generali consolidati per i sistemi di gestione (della sicurezza). È in corso l'adozione di norme che impongono sistemi di sicurezza nel settore dell'aeronavigabilità iniziale e del mantenimento dell'aeronavigabilità. I requisiti per le organizzazioni sono concepiti in modo tale da incorporare le norme ICAO così da garantire la compatibilità con i sistemi di gestione esistenti e promuovere la gestione integrata. I requisiti relativi al sistema di gestione sono adattati alla dimensione, alla natura e alla complessità delle attività delle organizzazioni aeronautiche e si adeguano a qualsiasi modello aziendale da esse seguito, consentendo quindi un'applicazione proporzionata.

Per i diversi settori tecnici questi requisiti generali per le autorità e le organizzazioni sono ulteriormente integrati da requisiti più specifici (per esempio i requisiti relativi al monitoraggio dei dati di volo per gli operatori aerei).

I requisiti per le autorità e le organizzazioni sono stati fissati in modo tale da riflettere livelli di sicurezza simili per tutti i settori rientranti nel campo di applicazione del regolamento n. 216/2008. In particolare i requisiti comuni relativi al sistema di gestione costituiscono un quadro unico di gestione della sicurezza per tutte le organizzazioni approvate che rientrano del campo di applicazione del regolamento n. 216/2008.

In aggiunta a questi requisiti il regolamento n. 376/2014 garantisce che le organizzazioni e le autorità competenti individuino i pericoli e gestiscano i rischi per la sicurezza mediante la raccolta, l'analisi e il monitoraggio degli eventi nell'aviazione civile.

## 2.2. Gestione a livello UE dei rischi per la sicurezza: il processo di elaborazione e aggiornamento del piano europeo per la sicurezza aerea

Il piano europeo per la sicurezza aerea è l'elemento centrale del processo di gestione a livello europeo dei rischi per la sicurezza e coinvolge gli Stati membri, l'industria e l'AESA.

Il processo comprende i seguenti compiti descritti nella figura sotto riportata.

Figura 4. Il processo di gestione a livello UE dei rischi per la sicurezza



1. **Individuazione delle questioni di sicurezza (o dei pericoli per la sicurezza)** che interessano il sistema aeronautico europeo;
2. **valutazione delle questioni di sicurezza (o dei pericoli per la sicurezza)**, finalizzata a valutare i rischi associati alle conseguenze delle questioni di sicurezza (o dei pericoli per la sicurezza) individuate nella fase precedente;
3. **definizione e programmazione delle azioni di sicurezza**, con l'obiettivo di individuare le strategie (o le azioni di mitigazione) che permettono di affrontare le questioni (o i pericoli) il cui livello di rischio non può essere tollerato successivamente alla valutazione;
4. **attuazione e follow-up**, con lo scopo di seguire lo stato delle strategie concordate e presentare relazioni sulle stesse; e
5. **prestazione di sicurezza** con lo scopo di riesaminare gli ambiti di rischio individuati per valutare se i rischi precedentemente rilevati siano stati mitigati e confrontarli con gli indicatori della prestazione di sicurezza.

### 2.2.1 Individuazione delle questioni di sicurezza

Nella fase di individuazione delle questioni di sicurezza il sistema aeronautico europeo è analizzato con continuità e proattivamente alla ricerca di questioni di sicurezza, allo scopo di individuare i problemi che richiedono un'azione di mitigazione a livello UE e/o di Stati membri.

Le questioni di sicurezza possono essere individuate tramite le informazioni cui l'Agenzia ha accesso ma anche tramite i sistemi di gestione che le autorità degli Stati membri o le organizzazioni del settore hanno posto in essere. Questo processo può essere avviato dal basso (partendo dall'individuazione di specifiche questioni di sicurezza ad opera delle parti interessate direttamente esposte ad esse) o dall'alto (partendo dall'analisi dei principali ambiti di rischio del sistema aeronautico).

Un modo per individuare le questioni di sicurezza consiste nell'analizzare sistematicamente i dati relativi agli eventi, in particolare per categorie di incidenti (p. es. "perdita di controllo in volo" o "collisione a mezz'aria" ecc.) o per settore aeronautico (trasporto aereo commerciale, aviazione d'affari, aviazione generale ecc.).

L'analisi dei dati relativi agli eventi può tuttavia rilevare solo le questioni di sicurezza emerse nelle inchieste sugli eventi. Per individuare le questioni di sicurezza su più ampia scala si deve pertanto tenere conto di altre fonti di informazione quali le raccomandazioni di sicurezza, gli studi esistenti nel campo della sicurezza, le informazioni raccolte attraverso strutture riconosciute [rete di analisti della sicurezza aerea (NoA), gruppi dell'iniziativa strategica europea di sicurezza (ESSI) e i gruppi di collaborazione e analisi (CAG) collegati, rete "Fattori umani" (Human Factors Network), ENCASIA ecc.], la consulenza di esperti, le informazioni derivanti dalle attività di sorveglianza e monitoraggio od ottenute mediante le tecniche di previsione.

Per l'individuazione delle questioni di sicurezza e la loro valutazione, l'interazione con gli Stati membri avviene attraverso la NoA. La NoA è una risorsa chiave nel contesto del processo di valutazione dei rischi attraverso l'analisi degli eventi contenuti nel repertorio centrale europeo (ECR) (cfr. anche la [sezione 3.2.](#)) e la messa a disposizione dei dati degli Stati membri. Ciò consente soprattutto, ove necessario, di convalidare i risultati e contribuire a collegare gli sforzi a livello europeo con quelli a livello nazionale.

I gruppi ESSI (cfr. anche la [sezione 4.1.2.](#)) concorrono al processo di valutazione dei rischi fornendo un contributo operativo ove necessario. I CAG infine sono di supporto nella convalida dei dati e nelle valutazioni dei rischi nei rispettivi settori di competenza, nonché nello sviluppo di potenziali misure di mitigazione.

Per agevolare la segnalazione delle questioni di sicurezza all'Agenzia da parte di qualsiasi soggetto, organizzazione o autorità è disponibile un modulo di segnalazione di questioni di sicurezza.

### *2.2.2 Valutazione delle questioni di sicurezza*

L'AESA, coadiuvata dai pertinenti gruppi di parti interessate, effettua una valutazione del livello di rischio associato alle conseguenze di ciascuna delle questioni di sicurezza segnalate.

L'AESA gestisce un portafoglio rischi di sicurezza (SRP). Il portafoglio comprende documentazione relativa alle questioni di sicurezza individuate dall'Agenzia e dalle parti interessate esterne, una valutazione del livello dei rischi, documentazione sulle azioni intraprese e una valutazione del livello di rischio residuo al termine dell'attuazione delle azioni.

La valutazione dei rischi è un'analisi che si fonda sulla previsione della frequenza e della gravità delle conseguenze di una questione di sicurezza; prende come riferimento tutti gli scenari possibili e nel contempo stabilisce se il rischio sia accettabile, tollerabile o inaccettabile.

Il portafoglio rischi di sicurezza è un documento in continua evoluzione, riesaminato periodicamente via via che si rendono disponibili nuove informazioni. Per elaborare il portafoglio rischi di sicurezza l'Agenzia:

- riesamina i nuovi dati di sicurezza disponibili o altre informazioni recenti per determinare se sia necessario individuare e valutare nuove questioni di sicurezza o se la valutazione delle questioni di sicurezza esistenti sia messa in discussione;
- riesamina e convalida la valutazione delle questioni di sicurezza;
- propone una definizione dell'accettabilità del livello di rischio associato a una questione di sicurezza;
- propone azioni di sicurezza;
- segue il progresso delle azioni di sicurezza in corso;
- propone indicatori della prestazione di sicurezza;
- controlla la prestazione di sicurezza; e
- convalida il contenuto dei risultati dell'analisi di sicurezza/del materiale di promozione dell'AESA sulla sicurezza.

Una volta aggiornato, il portafoglio rischi è trasmesso agli organi consultivi a fini di consultazione. In questa fase del processo gli organi consultivi indicano quali rischi per la sicurezza possono essere tollerati e quali impongono un'azione.

### *2.2.3 Definizione e programmazione delle azioni di sicurezza*

I rischi che sono stati definiti come non tollerabili durante la fase precedente devono essere affrontati tramite azioni. L'Agenzia elabora la prima raccomandazione sulle azioni che devono essere adottate per mitigare un determinato rischio. La raccomandazione è volta a individuare le opzioni che apportano il vantaggio più elevato in termini di sicurezza con il minor costo possibile sulla base di una valutazione preliminare di impatto.

Contemporaneamente all'esame delle strategie di mitigazione viene condotta una valutazione preliminare di impatto. Essa valuta il possibile impatto di un'azione a fronte dei suoi benefici alla luce delle opportunità di mitigazione, tenendo conto della regolamentazione, della sorveglianza e della promozione della sicurezza quali possibili soluzioni.

Prima di attuare qualsiasi strategia è fondamentale individuare chiaramente in via preventiva il risultato ricercato e le modalità di valutazione della sua efficacia. In questo modo è possibile stimare fino a che punto le strategie pianificate saranno efficaci in una fase successiva.

Una volta determinate le migliori alternative possibili, l'Agenzia individua le parti interessate più adatte a condurre le iniziative e a partecipare a una fase di consultazione volta ad agevolare il sostegno delle parti interessate coinvolte.

Tra le proposte per mitigare un rischio vi possono essere un intervento di regolamentazione, attività mirate di sorveglianza della sicurezza o progetti di promozione della sicurezza (quali l'elaborazione di opuscoli, video, progetti di ricerca, iniziative di formazione o campagne di cooperazione internazionale).

Le azioni necessarie sono definite dall'AESA e dai rispettivi organi consultivi (per gli Stati membri e l'industria).



La fase di consultazione termina con l'accordo su una serie di progetti per affrontare i rischi individuati, che sono debitamente registrati nel portafoglio rischi di sicurezza e formalmente inseriti nel piano europeo per la sicurezza aerea. Essi sono quindi integrati nei vari programmi dell'AESA nei casi in cui sia l'AESA a dover assumere il ruolo guida o nei pertinenti programmi e piani degli Stati membri nei casi in cui la competenza sia loro.

Gli Stati dovrebbero far proprie queste misure a livello nazionale e nel corso delle ispezioni di standardizzazione se ne dovrebbe esaminare l'attuazione a fini di controllo o per stabilire i motivi dell'inefficienza della misura dal punto di vista della sicurezza nel contesto specifico.

Il piano europeo per la sicurezza aerea può prevedere, considerato l'obiettivo della politica europea per la sicurezza aerea, un livello accettabile di prestazione di sicurezza da raggiungere nell'Unione.

Il consiglio di amministrazione dell'AESA approva in via definitiva il piano europeo per la sicurezza aerea.

#### *2.2.4 Attuazione e follow-up*

Una volta che le azioni di mitigazione sono state debitamente registrate, concordate e integrate nei pertinenti programmi e piani, prende avvio la fase di attuazione e follow-up.

Questa fase ha lo scopo di seguire lo stato di attuazione delle strategie che sono state definite attraverso il piano europeo per la sicurezza aerea. Essa inizia con l'individuazione dei capi progetto per ciascuna delle azioni del piano europeo per la sicurezza aerea. I capi progetto comprendono non solo personale dell'AESA ma anche soggetti che nell'ambito degli Stati e dell'industria si sono impegnati ad agire attraverso il piano europeo per la sicurezza aerea.

Per le azioni che sono state integrate nei programmi e nei piani dell'agenzia è utilizzato il meccanismo generale di follow-up definito dal dipartimento "Strategia e programmi" dell'AESA.

Per le azioni la cui direzione è affidata agli Stati membri, la rendicontazione è effettuata attraverso la rete di punti di contatto designati. In questo caso uno specifico modello di relazione viene distribuito alla rete nel primo trimestre di un dato anno e raccolto durante il terzo trimestre, quando tutti i contributi sono riassunti per la preparazione della relazione finale.

Le questioni che attengono all'attuazione del piano europeo per la sicurezza aerea sono dibattute nel forum SSP, dove si affrontano anche i temi relativi ai programmi nazionali di sicurezza.

Dopo che tutte le parti interessate sono state consultate, è sottoposto all'approvazione del consiglio di amministrazione dell'AESA un documento finale che riassume lo stato di tutte le azioni per le quali è stato assunto un impegno. La relazione individua le principali sfide rilevate in un dato anno nonché i settori in cui è stato registrato un notevole progresso nel conseguimento degli obiettivi.

#### *2.2.5 Prestazione di sicurezza*

Questa fase valuta se i rischi precedentemente individuati, registrati nel portafoglio rischi di sicurezza, siano effettivamente stati mitigati a seguito dell'attuazione delle misure concordate. Il rischio residuo che permane dopo l'attuazione delle strategie di mitigazione è valutato a intervalli predefiniti attraverso il riesame del portafoglio rischi di sicurezza.

Il portafoglio rischi costituisce inoltre la base per definire una serie di ambiti di rischio da monitorare su base regolare tramite gli indicatori della prestazione di sicurezza (SPI). Il

monitoraggio degli ambiti di rischio attraverso gli SPI si fonda sulla disponibilità di dati e sul sostegno fornito dalla rete NoA.

Se dalla valutazione emerge che i rischi non sono stati correttamente mitigati, può essere necessario riconsiderare le strategie di mitigazione o procedere a un'ulteriore valutazione.

## **2.3. Accordo sulla prestazione di sicurezza**

### *2.3.1 Accordo sulla prestazione di sicurezza delle organizzazioni*

L'AESA esamina la prestazione delle organizzazioni nel contesto del piano europeo per la sicurezza aerea, ma non ha ancora concordato obiettivi prestazionali di sicurezza con le organizzazioni di cui è responsabile.

A livello degli Stati membri, sono state avviate discussioni per concordare la prestazione di sicurezza con le rispettive organizzazioni. A questo stadio tuttavia sono stati raggiunti accordi sugli obiettivi prestazionali di sicurezza nella maggior parte degli Stati membri solo in ambito ATM/ANS.

Un sistema di prestazioni<sup>11</sup> in ambito ATM/ANS è stato istituito a livello UE con l'obiettivo di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo migliorando l'efficienza globale dei servizi di navigazione aerea nei quattro settori di prestazione essenziali: sicurezza, condizioni ambientali, capacità (ritardo) e efficienza economica rispetto ai costi.

Il sistema di prestazioni è stato introdotto per la prima volta nel 2009 nel contesto del cielo unico europeo. Prevede l'elaborazione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per periodi di riferimento fissi di 3-5 anni nei quattro settori di prestazione essenziali. Gli Stati membri a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) devono sviluppare piani di miglioramento delle prestazioni che comprendono obiettivi vincolanti a livello nazionale o di FAB, coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Gli obiettivi a livello dell'Unione per il secondo periodo di riferimento (RP2: 2015-2019) sono stati fissati nel 2014. Per quanto concerne la sicurezza, gli obiettivi a livello dell'Unione sono stati fissati a livello di efficienza della gestione della sicurezza (EoSM) e di applicazione della classificazione del livello di gravità basato sulla metodologia dello strumento di analisi dei rischi (RAT).

Per l'attuazione dei sistemi di prestazione del cielo unico europeo la Commissione è assistita dall'organo di valutazione delle prestazioni, organo indipendente designato con la decisione di esecuzione 2014/672/UE della Commissione<sup>12</sup>.

### *2.3.2 Accordo sulla prestazione di sicurezza degli Stati membri a livello UE*

Al momento non esistono specifici obiettivi prestazionali di sicurezza imposti agli Stati membri dall'UE oltre a quelli sopra descritti nel contesto del cielo unico europeo.

---

<sup>11</sup> Articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1) e regolamento di esecuzione (UE) n. 390/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 128 del 9.5.2013, pag. 1).

<sup>12</sup> Decisione di esecuzione 2014/672/UE della Commissione, del 24 settembre 2014, relativa alla proroga della designazione dell'organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo (GU L 281 del 25.9.2014, pag. 5).

Nel contesto del piano europeo per la sicurezza aerea si sta tuttavia lavorando per elaborare metriche di prestazione adeguate. Come sottolineato nella [sezione 2.2.3.](#), il piano può inoltre prevedere un livello accettabile di prestazione di sicurezza da raggiungere nell'Unione.

Infine alcuni Stati membri si sono autoimposti obiettivi prestazionali nazionali.

### 3. GARANZIA DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO

#### 3.1 Sorveglianza della sicurezza<sup>13</sup>

La sorveglianza della sicurezza nell'Unione europea comprende le attività di sorveglianza e vigilanza nei confronti delle organizzazioni che sono state approvate dall'AESA e di quelle approvate dagli Stati membri. Comprende anche il controllo degli Stati membri finalizzato a garantire una corretta attuazione della legislazione europea nel settore della sicurezza aerea.

##### 3.1.1 *Controllo dell'applicazione delle norme negli Stati membri*

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013<sup>14</sup> (di seguito "regolamento n. 628/2013") stabilisce i metodi di lavoro per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle pertinenti norme di sicurezza da parte delle autorità competenti degli Stati membri. Queste ispezioni di standardizzazione, assieme al relativo seguito dato, sono svolte dall'AESA (cfr. anche le sezioni [3.3.1.](#) e [1.5.1.](#)).

##### 3.1.2 *Sorveglianza nei confronti delle organizzazioni certificate*

La sorveglianza della sicurezza costituisce la parte del processo di regolamentazione della sicurezza che si preoccupa di garantire un effettivo rispetto dei requisiti di sicurezza e delle relative procedure previsti dalla legislazione europea.

La sorveglianza della sicurezza garantisce che l'industria aeronautica europea fornisca un livello di sicurezza in linea con quello definito dalle norme europee. La responsabilità che incombe sui singoli Stati membri e sull'AESA per quanto riguarda la sorveglianza della sicurezza costituisce pertanto il fondamento su cui si basa la sicurezza delle operazioni degli aeromobili e su cui poggia il riconoscimento reciproco delle licenze e dei certificati nell'Unione europea.

Con l'introduzione di requisiti per le autorità, questa sorveglianza comprende, per quanto riguarda la prestazione di sicurezza delle organizzazioni, un monitoraggio continuo che esamina i rischi specifici derivanti dalle loro attività (cfr. anche la [sezione 3.3.2.](#)).

#### 3.2 Raccolta, analisi e scambio dei dati di sicurezza

Le informazioni sulla sicurezza sono un'importante risorsa per individuare i pericoli potenziali per la sicurezza. Vari regolamenti UE garantiscono che i dati e le informazioni pertinenti siano raccolti, analizzati e scambiati ove opportuno. Si tratta in particolare delle informazioni

---

<sup>13</sup> Ai fini del presente documento per "sorveglianza" si intendono sia la sorveglianza condotta nei confronti delle organizzazioni certificate dalla rispettiva autorità competente che il controllo dell'applicazione delle norme negli Stati membri dell'UE effettuato dall'AESA nel contesto delle ispezioni di standardizzazione.

La sorveglianza della sicurezza nell'UE è principalmente disciplinata dal regolamento n. 216/2008 e dalle relative norme di attuazione (cfr. la figura 1 per maggiori informazioni sulla legislazione applicabile).

<sup>14</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 628/2013 della Commissione, del 28 giugno 2013, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle norme del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 179 del 29.6.2013, pag. 46).

concernenti gli eventi nel settore dell'aviazione civile (nel 2015 oltre un milione di eventi nel repertorio centrale europeo), i vettori aerei stranieri nel contesto del sistema SAFA (nel 2015 oltre 130 000 segnalazioni nella banca dati SAFA), le raccomandazioni di sicurezza di cui al relativo sistema informatico (nel 2015 1 200 raccomandazioni di sicurezza nella banca dati SRIS) e delle informazioni raccolte, analizzate e scambiate nel contesto delle autorizzazioni degli operatori di paesi terzi e dell'elenco europeo di sicurezza degli aeromobili soggetti a divieto.

Nell'UE la raccolta, l'analisi e lo scambio di eventi sono disciplinati dal regolamento n. 376/2014. Esso dispone che ciascuna organizzazione, ciascuno Stato membro e l'AESA istituiscano un sistema che consenta la raccolta e la conservazione degli eventi pertinenti. Gli eventi raccolti sono analizzati e, se del caso, sono attuate misure di mitigazione. Tutti gli eventi raccolti, assieme alle informazioni pertinenti sulla loro analisi e sul loro monitoraggio, sono trasferiti nel repertorio centrale europeo.

Le informazioni sugli eventi trasmesse al repertorio centrale europeo sono messe a disposizione degli Stati membri (autorità aeronautica nazionale e autorità investigativa per la sicurezza), dell'AESA e della Commissione. La rete di analisti della sicurezza aerea (NoA) istituita dal regolamento n. 376/2014 ha il compito di analizzare il repertorio centrale europeo a sostegno del piano europeo per la sicurezza aerea.

Un elemento essenziale del sistema istituito a norma del regolamento n. 376/2014 è la definizione di "cultura giusta", il cui obiettivo è garantire la continua disponibilità delle informazioni sulla sicurezza grazie all'instaurazione di un clima basato sulla fiducia in cui le persone non abbiano timore di segnalare gli eventi. Questo clima improntato alla "cultura giusta" si fonda su principi chiave definiti nel regolamento, tra cui la non attribuzione di colpe e la non irrogazione di sanzioni (salvo nei casi di comportamento doloso o inaccettabile).

### **3.3 Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, dei settori che più preoccupano o che ne hanno maggiore bisogno**

#### *3.3.1 Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, del monitoraggio degli Stati membri*

Nell'UE le ispezioni di standardizzazione negli Stati membri condotte dall'Agenzia seguono un approccio basato sui rischi. Gli intervalli tra le ispezioni, la portata e la profondità delle inchieste, come pure la dimensione e la composizione del gruppo di ispettori, sono infatti adeguati alla situazione specifica di ciascuno Stato e settore.

Questo monitoraggio è effettuato su base continua, riguarda l'intero sistema del trasporto aereo ed è basato sui rischi, tenendo conto di tutte le informazioni a disposizione dell'AESA. A tale fine l'AESA valuta la capacità delle autorità competenti di esercitare le loro responsabilità di sorveglianza in materia di sicurezza. Ciò comporta la raccolta e l'analisi dei dati, l'esecuzione delle ispezioni necessarie e l'adozione delle misure necessarie a seguito delle ispezioni, al fine di assicurare che vengano tempestivamente attuate le opportune rettifiche e azioni correttive.

La standardizzazione fa parte della raccolta dei dati di sicurezza a livello UE necessaria per individuare i pericoli e consente di basare sui dati di sicurezza la sorveglianza mirata dei settori che più preoccupano o che ne hanno maggiore bisogno.

La strategia di standardizzazione si concentra sui tre settori chiave seguenti:

- **Attuazione di un approccio di monitoraggio continuo:** il regolamento n. 628/2013 introduce un sistema per il controllo dell'applicazione uniforme delle norme europee per la sicurezza aerea che dovrebbe essere esteso a tutti i settori aeronautici.

- **Pianificazione, basata sui rischi, delle ispezioni di standardizzazione:** nell'approccio di monitoraggio continuo, gli intervalli tra le ispezioni, la portata e la profondità delle inchieste, come pure la dimensione e la composizione del gruppo di ispettori, sono adeguati alla situazione specifica di ciascuno Stato e settore. Ciò si traduce in un uso più flessibile e più efficiente delle risorse e in un onere ridotto per quegli Stati che registrano buoni risultati e possono pertanto essere sottoposti a ispezioni con minore frequenza. La verifica della conformità alla normativa è gradualmente integrata nel monitoraggio della prestazione dei sistemi e dei processi, con un'analisi dell'efficacia sistemica dei sistemi di gestione delle autorità competenti e dei programmi nazionali di sicurezza.
- **Integrazione tra le attività di standardizzazione dell'AESA e il programma USOAP dell'ICAO:** l'attuale accordo operativo promuove una maggiore cooperazione e integrazione delle attività tra l'AESA e l'ICAO. Un dialogo costante, lo scambio di informazioni e di dati, la partecipazione alle rispettive attività di ispezione e controllo sono gli strumenti individuati a tal fine in modo che i requisiti e le norme sia dell'UE che dell'ICAO possano essere rispettati, per quanto possibile, con un unico processo integrato.
- **Coinvolgimento del personale delle autorità competenti nelle attività di standardizzazione** per conseguire una standardizzazione proattiva e promuovere un adeguato livello di qualificazione del personale in tutta Europa. Le riunioni di standardizzazione sono inoltre la sede in cui si giunge a un accordo su una comprensione comune dei requisiti, si forniscono interpretazioni e si condividono le migliori pratiche, concorrendo in tal modo a un'attuazione uniforme della regolamentazione.
- **Meccanismo rafforzato di feedback sulla normativa:** si sta razionalizzando e migliorando l'attuale meccanismo di feedback per valutare sistematicamente l'efficacia delle norme e integrare i risultati delle attività di standardizzazione nelle attività di gestione della sicurezza, di elaborazione della normativa e di promozione della sicurezza.

### *3.3.2 Sorveglianza mirata, basata sui dati di sicurezza, nei confronti dell'industria*

Per agevolare il monitoraggio continuo della prestazione di sicurezza delle organizzazioni necessario alla luce dei requisiti stabiliti per le autorità dal diritto UE, è stato elaborato materiale che comprende definizioni e concetti per una sorveglianza basata sui rischi e sulle prestazioni. L'attenzione si concentra sull'individuazione dei rischi per l'aviazione e sull'efficacia della loro mitigazione, piuttosto che unicamente sul controllo della conformità ai requisiti applicabili.

Incentrando la sorveglianza sui dati di sicurezza si attenuano inoltre le difficoltà associate all'aumento del numero, delle dimensioni e della complessità degli organismi regolamentati, nonché alle limitate risorse a disposizione degli Stati membri e dell'AESA.

Un tale sistema di sorveglianza, che incoraggia una logica e una condotta orientate alla gestione della sicurezza, autorizza le organizzazioni a gestire i rischi non contemplati dalla regolamentazione e incentiva ad attuare la gestione della sicurezza attraverso una possibile riduzione dell'onere della sorveglianza. Esso concorre all'attuazione efficace delle disposizioni relative al sistema di gestione che le norme di attuazione prevedono per le organizzazioni.

## 4. PROMOZIONE DELLA SICUREZZA A LIVELLO EUROPEO

La promozione della sicurezza è una componente cruciale di un programma di sicurezza e della gestione efficace della sicurezza. I rischi per la sicurezza possono essere attenuati con un'opera di sensibilizzazione in merito all'esperienza acquisita in materia di sicurezza, diffondendo le migliori pratiche e illustrando le procedure e le regolamentazioni in materia di sicurezza. Nel sistema aeronautico europeo ciò rientra nel mantenimento di una buona cultura della sicurezza.

La promozione della sicurezza implica un lavoro generale o mirato di comunicazione e diffusione delle informazioni sulla sicurezza alle parti interessate del settore aeronautico. L'attività si basa su processi di intelligence che analizzano i dati sulla sicurezza e si traducono in azioni di mitigazione dei rischi per la sicurezza, come descritto nella [sezione 3.2](#).

Varie attività di promozione della sicurezza sono svolte dagli Stati membri a livello nazionale e illustrate in dettaglio nei rispettivi programmi nazionali di sicurezza.

A livello europeo la maggior parte delle attività di promozione della sicurezza è coordinata dall'AESA. In questo contesto l'AESA sta elaborando un'attività di programmazione integrata che ha lo scopo di garantire che la promozione della sicurezza e le attività di regolamentazione affrontino i rischi per la sicurezza nel modo più efficiente, integrandosi a vicenda in alcuni settori. L'AESA sta in questo senso definendo speciali pacchetti europei di promozione della sicurezza per ampliare la diffusione di questo tipo di prodotti. In parallelo sono rafforzate le attività di partenariato nel settore della sicurezza.

### 4.1 Attività a livello UE

#### 4.1.1 Comunicazione in materia di sicurezza

La trasmissione delle informazioni sulla sicurezza contribuisce alla costruzione di una solida cultura della sicurezza. Tra i prodotti per la comunicazione in materia di sicurezza nell'Unione europea figurano: relazioni sulle analisi della sicurezza; bollettini, opuscoli e manifesti; materiale audiovisivo; strumenti, manuali e guide; piani e programmi; workshop e altri eventi sul tema della sicurezza.

##### 4.1.1.1 Comunicazione obbligatoria in materia di sicurezza

Il regolamento n. 216/2008 stabilisce che l'AESA pubblichi un [rapporto annuale sulla sicurezza](#)<sup>15</sup> per informare il pubblico del livello generale di sicurezza nel settore dell'aviazione civile. Il rapporto annuale sulla sicurezza contiene informazioni sulla sicurezza dell'aviazione civile europea e mondiale.

Il regolamento n. 996/2010 prevede la costituzione di una banca dati delle raccomandazioni di sicurezza. Tale banca dati è disponibile per consultazione pubblica [online](#)<sup>16</sup>.

##### 4.1.1.2 Comunicazione non obbligatoria in materia di sicurezza

L'AESA pubblica [bollettini di informazione sulla sicurezza \(SIB\)](#)<sup>17</sup> per informare le parti interessate. I SIB sono a disposizione del pubblico e sono periodicamente riveduti e

---

<sup>15</sup> <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>.

<sup>16</sup> <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>.

aggiornati. L'Agenzia pubblica inoltre una rassegna dei progressi compiuti nel dare seguito [raccomandazioni di sicurezza](#)<sup>18</sup>.

#### 4.1.1.3 Workshop e conferenze nel settore della sicurezza

L'AESA conduce campagne di sicurezza dedicate a specifiche questioni di sicurezza legate a eventi, rischi per la sicurezza individuati, questioni emergenti o controlli di sicurezza.

L'AESA svolge inoltre regolarmente workshop e conferenze che utilizza per diffondere informazioni sulla sicurezza alle parti interessate europee e per offrire un'opportunità di dibattito sugli argomenti inerenti alla sicurezza, tra cui i risultati delle ispezioni. L'Agenzia organizza inoltre ogni anno una conferenza sulla sicurezza.

La Commissione europea organizza regolarmente conferenze e seminari su questioni riguardanti la sicurezza aerea. Conduce inoltre workshop e attività a sostegno della corretta diffusione e comprensione di determinate norme di sicurezza, quali i regolamenti n. 376/2014 e n. 996/2010.

#### 4.1.1.4 Informazioni online

Un'ampia gamma di informazioni è disponibile al pubblico sul [sito dell'AESA](#)<sup>19</sup> e sul sito della Commissione dedicato alla [politica europea per la sicurezza aerea](#)<sup>20</sup>.

Sono inoltre spesso utilizzate reti ad accesso limitato per lo scambio di informazioni in materia di sicurezza tra l'AESA, la Commissione, gli Stati membri e l'industria.

### 4.1.2 Iniziativa strategica europea di sicurezza (ESSI)

L'iniziativa strategica europea di sicurezza (ESSI) è un gruppo per la sicurezza aerea che riunisce i rappresentanti delle autorità pubbliche e dell'industria. Il suo principale obiettivo è migliorare la sicurezza aerea tramite attività su base volontaria volte a migliorare la sicurezza in modo efficace sotto il profilo dei costi. L'ESSI si articola in tre gruppi: il gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione commerciale (ECAST), il gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri (EHEST) e il gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale (EGAST). Le riunioni plenarie dei gruppi per la sicurezza hanno lo scopo di fornire gli orientamenti generale, distribuire il lavoro ai gruppi che se ne faranno carico e riesaminare i risultati in materia di sicurezza. I gruppi per la sicurezza sono copresieduti da un membro appartenente alla comunità aeronautica e da un membro dell'AESA.

#### 4.1.2.1 Aviazione commerciale

L'ECAST si occupa delle operazioni di aeromobili ad ala fissa di grandi dimensioni e mira a rafforzare ulteriormente la sicurezza dell'aviazione commerciale in Europa e per i cittadini europei in tutto il mondo. È costituito da un partenariato tra l'AESA, altre autorità europee e l'industria aeronautica. L'ECAST collabora con il CAST statunitense e con altre importanti

---

<sup>17</sup> <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>.

<sup>18</sup> <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>.

<sup>19</sup> <http://easa.europa.eu/>.

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm).



iniziative nel campo della sicurezza a livello mondiale, in particolare i gruppi regionali per la sicurezza aerea dell'ICAO (Regional Aviation Safety Groups – RASG).

#### 4.1.2.2 Elicotteri

L'EHEST riunisce i costruttori, gli operatori, le organizzazioni di ricerca, le autorità e gli investigatori di incidenti di tutta Europa nel settore degli elicotteri. Opera in stretta collaborazione con il gruppo internazionale per la sicurezza degli elicotteri (International Helicopter Safety Team – IHST).

#### 4.1.2.3 Aviazione generale

L'EGAST riunisce rappresentanti della comunità dell'aviazione generale, delle associazioni e dei club, dell'industria, dell'AESA e di altre autorità di tutta Europa. Costituisce una sede per la condivisione delle migliori pratiche, la raccolta dei dati e la promozione della sicurezza. Basandosi sul lavoro svolto dai suoi membri, ne moltiplica l'impatto. L'EGAST collabora con il comitato direttivo congiunto dell'aviazione generale (General Aviation Joint Steering Committee – GA JSC), copresieduto dalla FAA e dalla fondazione per la sicurezza aerea dell'associazione dei proprietari e piloti di aeromobili (Aircraft Owners and Pilots Association – AOPA).

### 4.2 Cooperazione internazionale a livello UE

La sicurezza aerea comporta sempre più un impegno di collaborazione globale. In questo contesto la politica dell'UE per la sicurezza aerea assume una dimensione internazionale sempre più marcata.

La Commissione, l'AESA e gli Stati membri operano in stretto coordinamento tra loro in numerose attività internazionali nel settore della sicurezza aerea. L'obiettivo è rafforzare la sicurezza e la protezione dell'ambiente in tutto il mondo, concorrere alla libera circolazione di prodotti e servizi e promuovere le norme di sicurezza europee e mondiali.

Per raggiungere questi obiettivi l'UE collabora con i paesi partner e le organizzazioni regionali a livello sia normativo che operativo. Ciò avviene mediante l'attuazione di accordi internazionali e di accordi operativi, nonché attraverso le attività di assistenza e cooperazione tecnica. L'assistenza tecnica è finalizzata al miglioramento della sicurezza aerea nei paesi o nelle regioni in via di sviluppo; la cooperazione e i partenariati tecnici sono sviluppati con i paesi emergenti e avanzati.

### 4.3 Formazione a livello UE

Nell'UE le attività di formazione comprendono le organizzazioni aeronautiche coinvolte nell'attuazione del programma europeo di sicurezza aerea: le autorità per l'aviazione civile degli Stati membri, le SIA e l'industria.

Conformemente al regolamento n. 376/2014 la Commissione e l'Agenzia sono tenute a sostenere gli Stati membri con una formazione adeguata. La formazione avviene in particolare nel contesto della rete di analisti della sicurezza aerea (NoA) e del comitato direttivo ECCAIRS.

Conformemente al regolamento n. 216/2008 i le organizzazioni e le autorità competenti sono responsabili del mantenimento della formazione del loro personale a un livello che consenta la corretta esecuzione dei compiti assegnati. Laddove ciò sia possibile od opportuno, le autorità

competenti sono inoltre tenute a coadiuvare le organizzazioni nell'adempimento dell'obbligo di applicare un sistema di gestione con pertinenti programmi di informazione o formazione.

Si stanno sviluppando inoltre nuove capacità di formazione per garantire che tutto il personale coinvolto possieda le abilità per assicurare un'efficace attuazione dell'approccio basato sulle prestazioni.

L'AESA si adopera analogamente per mantenere livelli elevati di conoscenze e competenza e restare contemporaneamente al passo con i più recenti sviluppi nei settori aeronautici in cui opera: per questo mette a punto ed eroga corsi di formazione ai propri dipendenti ma anche alle parti interessate, comprese quelle degli Stati membri e dell'industria.

L'Agenzia ha anche sviluppato e gestisce un sistema di esami on-line accessibile tramite il suo sito e basato su una banca dati di quesiti. È offerto su base volontaria a studenti autodidatti o delle organizzazioni di addestramento attraverso un sistema di centri di esame convenzionati e dà l'opportunità di ricevere un attestato.

L'AESA fornisce inoltre assistenza alle autorità partner affinché possano rispettare gli obblighi internazionali assunti (p. es. regolamentazioni ICAO e UE) e attua progetti UE di cooperazione nel settore dell'aviazione civile in varie regioni del mondo, tra cui i paesi vicini, la regione Asia-Pacifico e l'Africa.

#### *4.3.1 Gruppo per l'iniziativa comune di formazione (CTIG)*

Il gruppo per l'iniziativa comune di formazione (CTIG) è un gruppo orizzontale che riunisce i rappresentanti delle autorità e il cui obiettivo è condividere e coordinare le iniziative di formazione finalizzate alla qualificazione del personale dei regolatori. I lavori del gruppo sono considerati solo materiale esplicativo, per informazione sulle migliori pratiche concordate.

Le attività del CTIG si incentrano sui seguenti aspetti:

- stabilire una visione comune del ruolo degli ispettori, degli ingegneri e degli altri esperti dell'autorità, del loro background in termini di qualifiche e di esperienza;
- individuare buone pratiche comuni e nuove tendenze nei campi della formazione, della valutazione delle conoscenze e delle competenze e della qualificazione del personale dell'autorità;
- individuare, sviluppare, attuare e coordinare attività di formazione comuni, definendo esigenze, corsi e programmi;
- condividere informazioni sui corsi di interesse comune per l'AESA, le autorità aeronautiche nazionali e altre parti interessate.

#### *4.3.2 Concetto di formazione*

L'AESA ha promosso l'Accademia virtuale AESA al fine di garantire la disponibilità di una formazione armonizzata e di elevata qualità in particolare per il personale delle autorità aeronautiche nazionali. Per questa offerta di formazione flessibile e ambiziosa nella portata (in termini di copertura geografica e linguistica), l'Agenzia si avvale di fornitori di formazione esterni qualificati, attentamente selezionati tramite una procedura di approvazione adeguata. La formazione mira a rafforzare e migliorare la qualificazione del personale degli Stati membri coinvolto nelle attività di approvazione e sorveglianza.

## ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AMC	Metodi accettabili di rispondenza
ANS	Servizi di navigazione aerea
ATM	Gestione del traffico aereo
CAA	Autorità per l'aviazione civile
CAG	Gruppo di collaborazione e analisi
CS	Specifica di certificazione
CTIG	Gruppo per l'iniziativa comune di formazione
EASA	Agenzia europea per la sicurezza aerea
ECAST	Gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione commerciale
ECCAIRS	Centro europeo di coordinamento dei sistemi di segnalazione di incidenti e inconvenienti
ECR	Repertorio centrale europeo
EFTA	Associazione europea di libero scambio
EGAST	Gruppo europeo per la sicurezza dell'aviazione generale
EHEST	Gruppo europeo per la sicurezza degli elicotteri
ENCASIA	Rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile
EPAS	Piano europeo per la sicurezza aerea
ESSI	Iniziativa strategica europea di sicurezza
UE	Unione europea
FAB	Blocco funzionale di spazio aereo
GM	Materiale esplicativo
ICAO	Organizzazione per l'aviazione civile internazionale
NoA	Rete di analisti della sicurezza aerea
SAFA	Valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri
SES	Cielo unico europeo

SIA	Autorità investigativa per la sicurezza
SIB	Bollettini di informazione sulla sicurezza
SPI	Indicatore della prestazione di sicurezza
SRP	Portafoglio rischi di sicurezza
SSP	Programma nazionale di sicurezza
TCO	Operatore di paese terzo
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO)