



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 18.11.2009
COM(2009)627 definitivo

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

PROGRAMMA SAFA DELLA COMUNITÀ EUROPEA

[SEC(2009) 1576 definitivo]

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

PROGRAMMA SAFA DELLA COMUNITÀ EUROPEA

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Motivi della relazione

L'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2004/36/CE prevede:

"La Commissione pubblica annualmente una relazione sulle informazioni aggregate, accessibile al pubblico e alle industrie interessate e contenente un'analisi di tutte le informazioni ricevute a titolo dell'articolo 5. Tale analisi è formulata in maniera semplice e facilmente comprensibile, e indica se esiste un rischio accresciuto per la sicurezza dei passeggeri. Nell'analisi la fonte delle informazioni non è menzionata."

Questa è la terza relazione che copre il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2008.

1. IL PROGRAMMA SAFA DELLA CE

1.1. Origini del programma SAFA della CE

In origine il programma SAFA era stato avviato nel 1996 dalla Conferenza europea per l'aviazione civile (ECAC). Esso non aveva una base giuridica europea vincolante, ma si fondava sull'impegno dei direttori generali degli Stati membri ECAC partecipanti. Le ispezioni relative agli aeromobili "stranieri" interessavano gli aeromobili il cui impiego o la cui gestione non erano soggetti al controllo delle autorità competenti dello Stato in cui avveniva l'ispezione.

Il 30 aprile 2004 è stata pubblicata la direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari (la cosiddetta "direttiva SAFA"), che impone agli Stati membri dell'UE di effettuare ispezioni a terra sugli aeromobili di paesi terzi che atterrano nei loro aeroporti, dove per "aeromobile di un paese terzo" si intendeva un aeromobile il cui impiego o la cui gestione non sono soggetti al controllo di una autorità competente di uno Stato membro dell'UE; la direttiva non vieta comunque in alcun modo agli Stati membri dell'UE di ispezionare gli aeromobili di altri Stati membri dell'UE. Questi ultimi hanno avuto a disposizione due anni per recepire la direttiva nelle legislazioni nazionali.

A seguito di una decisione dei direttori generali degli Stati membri dell'ECAC, il programma SAFA è stato trasferito alla competenza della Comunità europea (CE) a decorrere dal 1° gennaio 2007, e la responsabilità per la gestione e lo sviluppo ulteriore del **programma SAFA della CE** è attribuita alla Commissione europea, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (*European Aviation Safety Agency*, EASA). L'EASA, che ha sede a Colonia, è l'agenzia della Commissione europea responsabile della gestione operativa del programma SAFA della CE per conto della stessa Commissione, in conformità del regolamento (CE) n. 768/2006 della Commissione.

Fino al 2006 gli elementi operativi del programma SAFA erano di competenza delle Autorità aeronautiche comuni centrali (*Central Joint Aviation Authorities*, CJAA). Alla fine del 2006

le attività di coordinamento SAFA, inclusa la banca dati centralizzata, sono state trasferite dalle CJAA all'EASA.

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

1.2. Funzionamento del programma SAFA della CE

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

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

Le caratteristiche principali del programma SAFA della CE possono essere sintetizzate come segue:

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

1.3. Integrazione del programma SAFA della CE nella catena globale della sicurezza aerea

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

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

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

Inoltre, dall'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 2111/2005 relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti ad un divieto operativo all'interno della Comunità, le ispezioni SAFA hanno acquisito un'importanza maggiore, in quanto costituiscono uno dei criteri presi in considerazione dalla Commissione per decidere se inserire un vettore nell'elenco comunitario. E ciò si è puntualmente verificato a partire dall'istituzione del primo elenco comunitario nel marzo 2006 e in tutti i successivi periodici aggiornamenti.

1.4. Evoluzione del programma nel 2008

Il 16 aprile 2008, la Commissione ha adottato due importanti misure legislative dirette a rafforzare ulteriormente il programma SAFA della CE.

- La direttiva 2008/49/CE della Commissione che contiene gli elementi fondamentali del manuale delle procedure SAFA e prevede norme armonizzate per la condotta delle ispezioni SAFA tra cui: azioni di monitoraggio, termine di comunicazione vincolante (15 giorni lavorativi) e la comunicazione obbligatoria dei risultati dell'ispezione agli operatori oggetto dell'ispezione attraverso il rilascio di un ricevuta di ispezione secondo un formato comune. Inoltre, la direttiva summenzionata introduce una serie di criteri comuni per la qualificazione degli

ispettori SAFA. L'EASA ha ricevuto l'incarico di sostenere gli Stati partecipanti sviluppando un materiale di orientamento dettagliato in linea con gli elementi fondamentali contenuti nella direttiva.

- Il regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione che attua un'impostazione strutturata e paneuropea alla prioritizzazione delle ispezioni a terra SAFA su soggetti potenzialmente non sicuri, diretta a promuovere un migliore utilizzo delle risorse ispettive disponibili.

Secondo la missione ricevuta dalla direttiva 2008/49/CE della Commissione, l'EASA ha elaborato e pubblicato del materiale di orientamento dettagliato per la qualifica degli ispettori a terra SAFA stabilendo delle norme che sono comuni in tutti gli Stati partecipanti. I criteri di qualifica sono concentrati sull'ammissibilità, la formazione (inclusa la formazione ricorrente) e l'esperienza degli ispettori. La formazione degli ispettori deve seguire i principi di base sviluppati dall'EASA mentre i prestatori indipendenti di azioni di formazione deve essere qualificati conformemente ad una serie appositamente prevista di criteri comuni.

Una serie di azioni, iniziate nel 2007, sono continuate nel 2008, divenendo attività standard regolari nell'ambito del programma SAFA della CE; come la revisione della qualità delle relazioni inserite dagli Stati partecipanti nella banca dati SAFA e nell'analisi della banca dati. Condotta su una base quadrimestrale questa analisi cerca di identificare prima possibile preoccupazioni e tendenze in materia di sicurezza potenzialmente negative in modo che possano essere affrontate tempestivamente prima che divengano una minaccia per la sicurezza dell'aviazione internazionale. La metodologia per condurre questa analisi è stata ulteriormente raffinata e migliorata per massimizzare l'uso dei dati SAFA disponibili.

Nell'ottobre 2008 è stato introdotto un importante aggiornamento della banca dati SAFA, che ha permesso un miglioramento delle comunicazioni e del sostegno al monitoraggio del processo di prioritizzazione (istituito con il regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione) e dei workflows. Mentre attuava le modifiche introdotte dalla direttiva 2008/49/CE della Commissione, cioè la comunicazione obbligatoria delle azioni di classe 3, l'aggiornamento ha introdotto un aspetto nuovo importante diretto a migliorare la coerenza dei risultati utilizzando una serie di risultanze predescritte, sviluppate e conservate dall'EASA.

La banca dati SAFA è stata inoltre copiata come un ambiente di formazione pienamente operativo che consente una formazione diretta dei suoi utilizzatori.

1.5. Introduzione di un'impostazione basata sul rischio

Il regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione, entrato in vigore di recente (nell'aprile del 2008), introduce il concetto di priorità ai fini delle ispezioni SAFA da una prospettiva pan-europea, dove gli Stati partecipanti devono rendere prioritarie una parte delle loro ispezioni a terra su determinati soggetti (singoli operatori o tutti gli operatori certificati in un determinato Stato). L'elenco di ispezioni prioritarie è compilato dalla Commissione europea e aggiornato quando ne sorge la necessità conformemente alla serie di criteri stabilita nell'ambito del suddetto regolamento, vale a dire:

- informazioni trasmesse dall'EASA facendo seguito all'analisi della banca dati SAFA;

- informazioni provenienti dalle riunioni del comitato per la sicurezza aerea;
- informazioni pervenute alla Commissione dagli Stati membri.

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

Il primo elenco di ispezioni prioritarie è stato pubblicato il 20 aprile 2008 ed è stato successivamente riveduto due volte durante lo stesso anno. Nel corso del 2008, su un totale di 10 337 ispezioni SAFA 1 481 sono state condotte su soggetti indicati nell'elenco delle priorità.

2. LA BANCA DATI CENTRALIZZATA SAFA

La banca dati centralizzata SAFA è gestita dall'EASA dal dicembre 2006, da quando cioè è stata trasferita dalle Autorità aeronautiche comuni centrali (CJAA) nei Paesi Bassi all'EASA (Colonia, Germania).

Benché la banca dati sia gestita dall'EASA, l'inserimento delle relazioni nella stessa resta di competenza delle singole autorità nazionali dell'aviazione dei 42 Stati partecipanti al SAFA.

Nel 2008 gli Stati partecipanti al SAFA hanno raggiunto la cifra record di 10 337 ispezioni effettuate, formulando circa 11 298 rilievi (*cf. appendice A*).

Le informazioni contenute nella banca dati sono considerate riservate nel senso che sono condivise solo con altri Stati partecipanti e non possono essere rese pubbliche. Alla banca dati possono accedere tutte le autorità nazionali dell'aviazione degli Stati partecipanti tramite un sito Internet securizzato.

3. AREE OGGETTO DI ISPEZIONE

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

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

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

Le appendici B, C e D contengono gli elenchi degli Stati dell'operatore, i tipi di aeromobili e gli operatori ispezionati nel corso del 2008 ed evidenziano l'ampia portata del programma SAFA della CE e la sua applicazione non discriminatoria.

Il buon funzionamento del programma può essere inoltre illustrato dalla tabella riportata di seguito, che riunisce le informazioni contenute nelle appendici e fornisce una visione d'insieme delle attività.

Benché ai sensi della "direttiva SAFA" l'obbligo principale che incombe agli Stati membri sia l'ispezione degli aeromobili dei paesi terzi che atterrano negli aeroporti UE, anche gli aeromobili di operatori UE continuano a essere soggetti a ispezione. La tabella che segue illustra i risultati delle ispezioni:

Ispezioni	10 337 ispezioni ...
Operatore	... su 1 067 differenti operatori ...
Stato dell'operatore	... di 131 Stati ...
Tipo di aeromobile	... che operavano 220 (sotto)tipi differenti di aeromobile

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

	Ispezioni di operatori UE	Ispezioni di operatori non UE
2008	5 879	4 458
Percentuale	56,87%	43,13%

Su 10 337 ispezioni effettuate nel corso del 2008, 9 040 sono state eseguite da Stati membri UE: il 42,7% (3 857) è stato effettuato su operatori certificati in paesi terzi (non-UE) mentre il rimanente 57,3% (5 183) è stato condotto su operatori UE. Nel 2008, gli operatori di paesi terzi hanno effettuato circa 700 000 atterraggi negli aeroporti comunitari con un tasso di ispezioni (numero di ispezioni/numero di atterraggi) di circa lo 0,5% (vale a dire 5 ispezioni ogni 1 000 atterraggi). Gli atterraggi degli operatori UE in un altro Stato UE (diverso da quello responsabile della sorveglianza sulla sicurezza) superavano i 2 900 000, con un tasso di ispezioni dello 0,17% per gli operatori UE.

4. RISULTATI PRINCIPALI DELLE ISPEZIONI SAFA

4.1. Risultanze generali delle ispezioni

Un primo punto di partenza in relazione alle risultanze delle ispezioni (si tratta di deviazioni dagli standard ICAO) è l'approccio quantitativo, che mette a confronto il numero totale di risultanze (F) con il numero totale di ispezioni (I) e gli elementi oggetto di ispezione (II).

Nel corso delle ispezioni viene usata una checklist che comprende un totale di 54 differenti elementi da ispezionare. Nella maggior parte dei casi nel corso di un'ispezione non vengono esaminati tutti gli elementi, perché il tempo che intercorre tra l'arrivo di un aeromobile e la sua partenza non è sufficiente a effettuare un'ispezione completa. Pertanto il rapporto tra il numero totale di risultanze e il numero totale di elementi ispezionati può fornire un quadro più affidabile rispetto ad un confronto basato esclusivamente sul numero di ispezioni. I risultati sono riportati nella seguente tabella:

	Periodo
	1° gennaio 2008 - 31 dicembre 2008
Totale ispezioni (I)	10 337
Totale elementi ispezionati (II)	358 046
Totale risultanze (F)	11 298
Numero medio di elementi ispezionati durante un'ispezione	34,64
Risultanze/Ispezioni (F/I)	1,093
Risultanze/Elementi ispezionati (F/II)	0,0315

4.2. Risultanze delle ispezioni e relative categorie

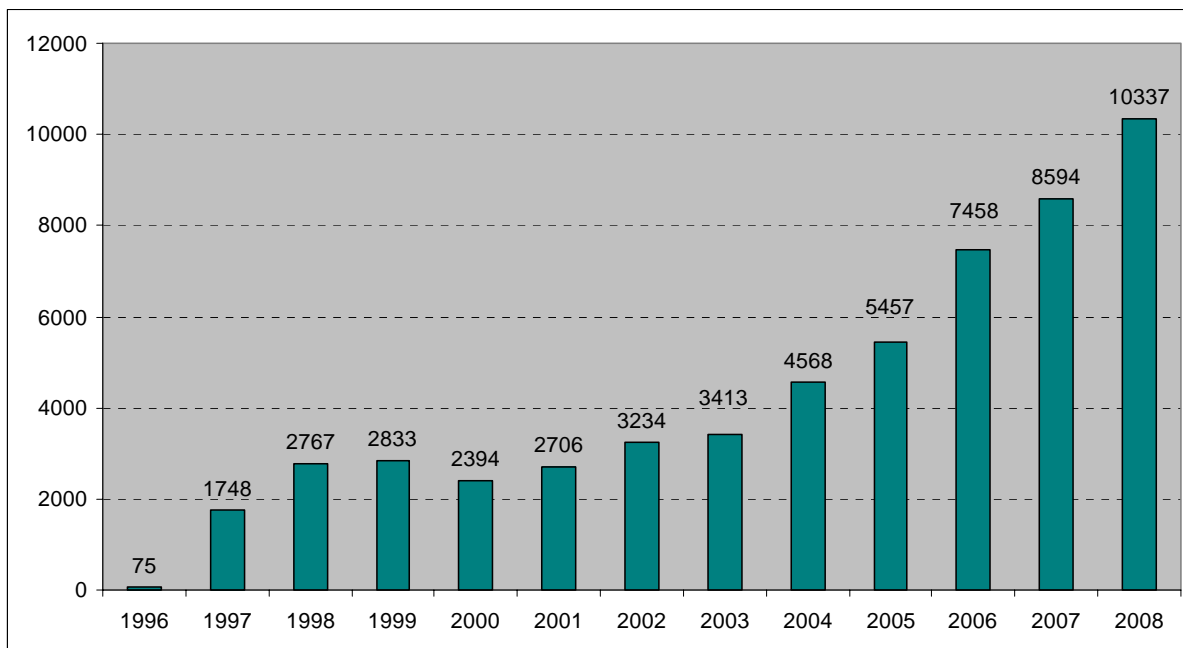
Occorre considerare non soltanto il numero assoluto di risultanze (anomalie accertate) delle ispezioni ma anche la loro "gravità". A tal fine sono state definite tre categorie di risultanze. Una risultanza di "categoria 1" è considerata minore; alla "categoria 2" sono assegnate le risultanze rilevanti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

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

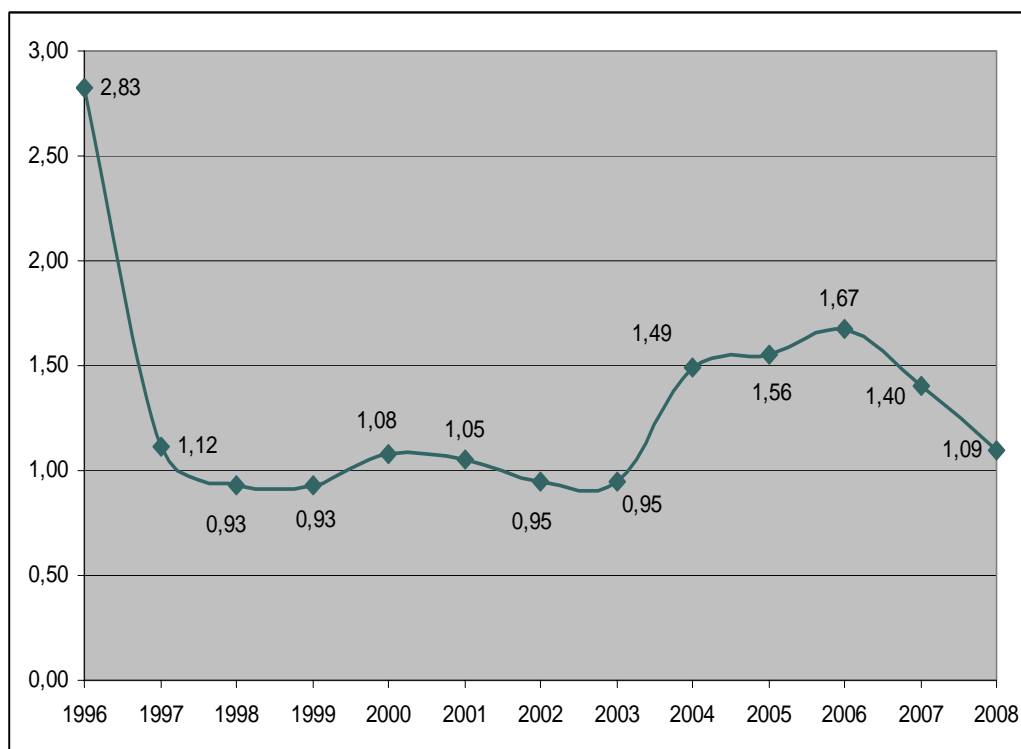
Anno	N. di ispezioni (I)	N. di risultanze (F)				Percentuale di risultanze (F cat./I)			
		Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggior)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
2008	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1 093
		41,26%	40,28%	18,46%	100,00 %				

4.3. Panoramica storica

	Anno													Totale 1996-2008
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Totale ispezioni (I)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	55 584
Totale elementi ispezionati (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	182 2991
Totale risultanze (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	70 254
Risultanze/Ispezioni (F/I)	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	1,264
Risultanze/Elementi ispezionati (F/II)	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,039



Numero di ispezioni SAFA dall'inizio del programma nel 1996



Numero medio di risultanze per ispezione (1996-2008)

4.4. Risultanze delle ispezioni su base regionale

Regione	N. di Stati ispezionati	N. di operatori ispezionati	Ispezioni (I)	N. di risultanze (F)				Percentuale di risultanze (F cat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
UE (27) ¹	27	532	5 879	2 293	2 103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Europa (ECAC) ²	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Federazione russa, Bielorussia e Asia centrale ³	7	92	905	410	489	244	1 143	0,453	0,540	0,270	1,263
Nord-America ⁴	3	88	456	259	203	132	594	0,568	0,445	0,289	1,303
America latina e Caraibi ⁵	21	46	163	112	153	74	339	0,687	0,939	0,454	2,080
Medio Oriente e Nord Africa ⁶	17	78	998	577	586	300	1 463	0,578	0,587	0,301	1,466
Africa ⁷	20	41	192	169	190	112	471	0,880	0,990	0,583	2,453
Asia ⁸	16	41	260	158	151	77	386	0,608	0,581	0,296	1,485
Oceania ⁹	4	16	32	3	15	7	25	0,094	0,469	0,219	0,781
Media/Tutti gli Stati								0,451	0,440	0,202	1,093

¹ UE - Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria.

² Europa (ECAC) - Albania, Armenia, Austria, Azerbaigian, Belgio, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Cipro, Repubblica ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Ungheria, Islanda, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, Malta, Repubblica moldova, Monaco, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina, Regno Unito.

³ Federazione russa, Bielorussia e Asia centrale - Bielorussia, Kazakistan, Kirghizistan, Federazione russa, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

⁴ America settentrionale (NA) - Bermuda, Canada, Stati Uniti d'America.

⁵ America latina e Caraibi (LAC) - Anguilla, Antigua e Barbuda, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brasile, Isole Cayman, Cile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Repubblica dominicana, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Giamaica, Messico, Antille olandesi, Nicaragua, Panama, Paraguay, Perù, Puerto Rico, Saint Kitts e Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent e Grenadine, Suriname, Trinidad e Tobago, isole Turks e Caicos, Uruguay, Repubblica bolivariana di Venezuela.

⁶ Medio Oriente e Africa settentrionale (MENA)- Algeria, Bahrain, Egitto, Repubblica islamica di Iran, Irak, Israele, Giordania, Kuwait, Libano, Gran Giamahiriya araba libica popolare socialista, Marocco, Oman, Qatar, Arabia Saudita, Sudan, Repubblica araba siriana, Tunisia, Emirati arabi uniti, Yemen.

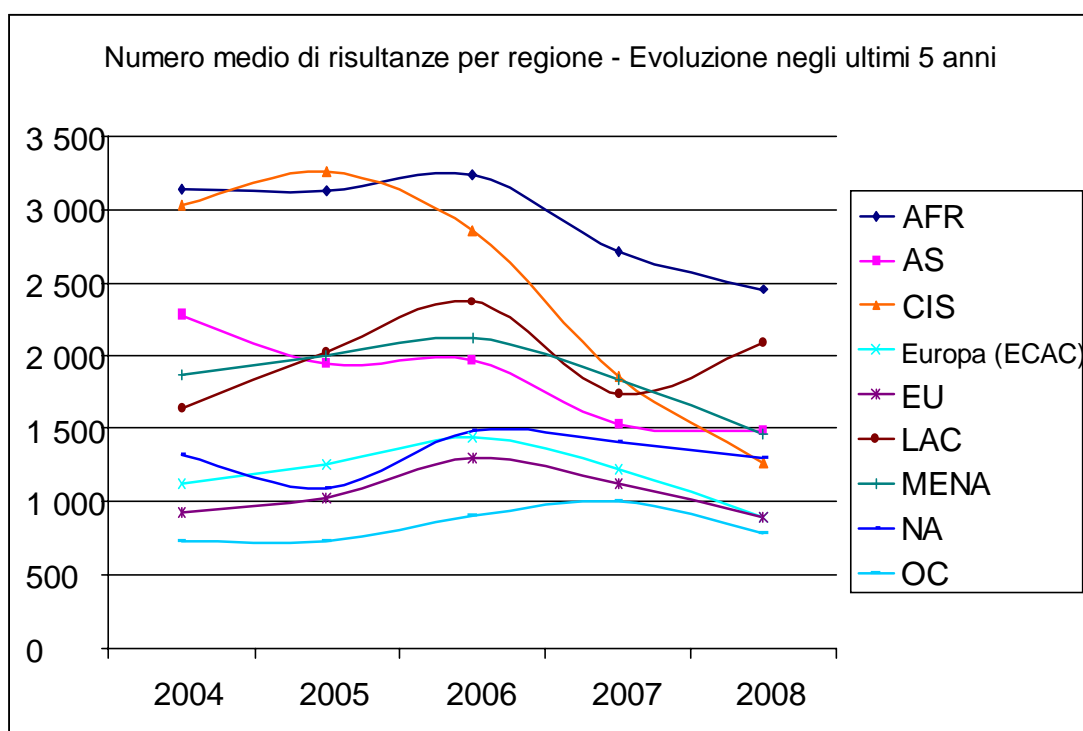
⁷ Africa (AFR) - Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Capo Verde, Repubblica centrale africana, Ciad, Comore, Congo, Costa d'Avorio, Repubblica democratica del Congo, Gibuti, Guinea equatoriale, Eritrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Mauritius, Mozambico, Namibia, Niger, Nigeria, Ruanda, Sao Tomé e Principe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, Sud Africa, Swaziland, Togo, Uganda, Repubblica unita di Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

⁸ Asia (AS) - Afganistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambogia, Cina, Repubblica democratica popolare di Corea, Hong Kong (regione amministrativa speciale della Cina), India, Indonesia, Giappone, Repubblica democratica popolare del Laos, Malesia, Maldive, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Filippine, Repubblica di Corea, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailandia, Timor Orientale, Vietnam.

⁹ Oceania (OC) - Australia, Figi, Kiribati, isole Marshall, Stati federati di Micronesia, Nauru, Nuova Zelanda, Palau, Papua Nuova Guinea, Samoa, isole Salomone, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Da questa tabella emerge che:

- gli operatori degli Stati UE, ECAC e Oceania presentano un numero di risultanze per ispezione inferiore alla media;
- gli operatori dell'Africa, della Federazione russa, della Bielorussia e dell'Asia centrale, unitamente agli Stati dell'Asia, del Medio Oriente, dell'America settentrionale e del Nord Africa presentano un numero di risultanze per ispezione superiore alla media.



L'andamento del quinquennio indica che il numero medio di risultanze (per ispezione) è diminuito per quasi tutte le regioni geografiche, più in particolare per gli operatori della Federazione russa, della Bielorussia e degli Stati dell'Asia centrale (CSI). La sola eccezione è data dall'America latina e dai Caraibi (LAC).

Distribuzione per regioni ICAO

Regione	N. di Stati ispezionati	Numero di operatori ispezionati	Ispezioni (I)	N. di risultanze (F)				Percentuale di risultanze (F cat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
APAC ¹⁰	18	55	271	153	159	79	391	0,565	0,587	0,292	1,443
ESAF ¹¹	9	25	131	95	126	75	296	0,725	0,962	0,573	2,260
EUR/NAT ¹²	56	773	8 580	3 607	3 477	1 483	8 567	0,420	0,405	0,173	0,998
MID ¹³	17	71	726	374	387	217	978	0,515	0,533	0,299	1,347
NACC ¹⁴	10	107	489	284	253	165	702	0,581	0,517	0,337	1,436
SAM ¹⁵	10	20	79	74	85	30	189	0,937	1,076	0,380	2,392
WACAF ¹⁶	11	16	61	74	64	37	175	1,213	1,049	0,607	2,869
Tutti gli Stati	131	1067	10337	4661	4551	2086	11298	0,451	0,440	0,202	1,093

¹⁰ APAC – Regione ICAO Asia e Pacifico: Australia, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambogia, Cina (comprese Hong Kong e Macao), Figi, Filippine, Giappone, India, Indonesia, Isole Cook, Isole Marshall, Isole Salomone, Kiribati, Maldive, Malesia, Micronesia, Mongolia, Myanmar, Nauru, Nepal, Nuova Zelanda, Palau, Papua Nuova Guinea, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Repubblica democratica popolare di Corea, Repubblica di Corea, Samoa, Singapore, Sri Lanka, Thailandia, Tonga, Vanuatu, Vietnam.

¹¹ ESAF – Regione ICAO dell'Africa orientale e meridionale: Angola, Botswana, Burundi, Comore, Eritrea, Etiopia, Gibuti, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurizio, Mozambico, Namibia, Repubblica Unita di Tanzania, Ruanda, Seychelles, Somalia, Sudafrica, Swaziland, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

¹² EUR/NAT – Regione ICAO dell'Europa e dell'Atlantico del Nord: Albania, Algeria, Andorra, Armenia, Austria, Azerbaigian, Belgio, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Danimarca, Estonia, Ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Federazione russa, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Kazakistan, Kirghizistan, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Marocco, Paesi Bassi (comprese le Antille Olandesi), Norvegia, Polonia, Portogallo, Principato di Monaco, Regno Unito (comprese le Isole Cayman e Bermuda), Repubblica ceca, Repubblica di Moldova, Romania, San Marino, Serbia e Montenegro, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tagikistan, Tunisia, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Ungheria, Uzbekistan.

¹³ MID – Regione ICAO del Medio Oriente: Afghanistan, Arabia Saudita, Bahrain, Cipro, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Iran, Iraq, Israele, Kuwait, Libano, Libia (Gran Giamahiria Araba Libica Popolare Socialista), Oman, Pakistan, Qatar, Repubblica Araba Siriana, Sudan, Yemen.

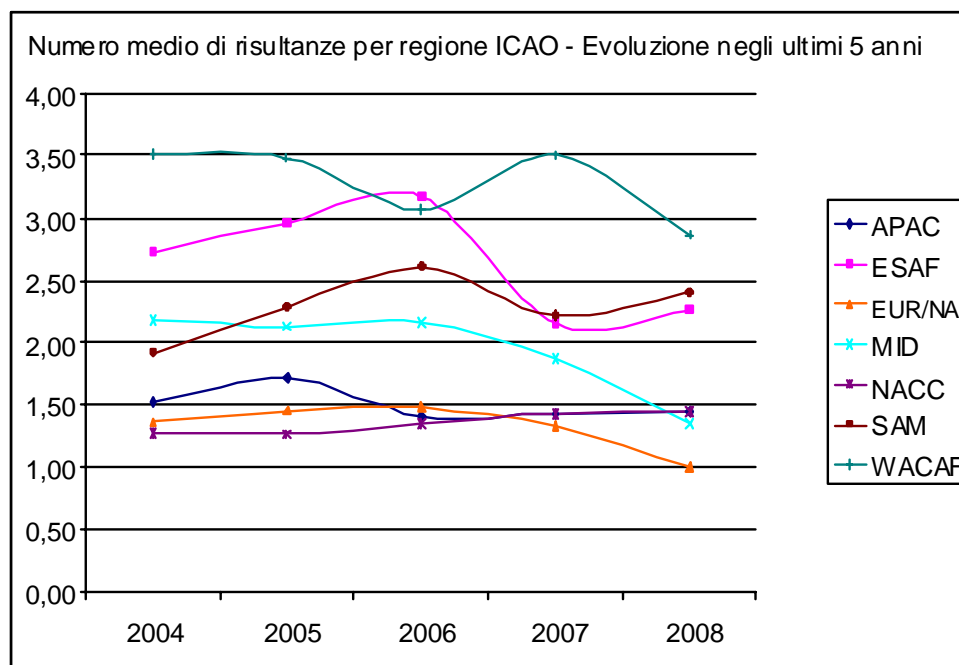
¹⁴ NACC – Regione ICAO dell'America del Nord e Centrale e dei Caraibi: Antigua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Giamaica, Grenada, Guatemala, Haiti, Honduras, Messico, Nicaragua, Repubblica Dominicana, Saint Kitts e Nevis, Santa Lucia, Saint Vincent e Grenadine, Stati Uniti d'America, Trinidad e Tobago.

¹⁵ SAM – Regione ICAO del Sud America: Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Perù, Suriname, Uruguay, Venezuela.

¹⁶ WACAF – Regione ICAO dell'Africa Centrale e Occidentale: Benin, Burkina Faso, Camerun, Capo Verde, Ciad, Congo, Costa d'Avorio, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Equatoriale, Liberia, Mali, Mauritania, Niger, Nigeria, Repubblica centrafricana, Repubblica democratica del Congo, Sao Tomè e Principe, Senegal, Sierra Leone, Togo.

Da questa tabella emerge che:

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



Il grafico indica che per le regioni NACC e APAC il numero medio di risultanze (numero totale di risultanze/numero totale di ispezioni) si è mantenuto a livello costante. I dati relativi alle regioni EUR/NAT, MID, WACAF sono migliorati, mentre per le regioni ESAF e SAM si è registrato un aumento della media che ha invertito la tendenza al miglioramento dell'anno precedente.

Confronto tra UE, ECAC e il resto del mondo

Regione	N. di Stati ispezionati	N. operatori ispezionati	Ispezioni (I)	N. di risultanze (F)				Percentuale di risultanze (F cat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
UE	27	532	5 879	2293	2103	849	5 245	0,390	0,358	0,144	0,892
Resto dell'EUROPA (Stati ECAC non UE)	16	133	1 452	680	661	291	1 632	0,468	0,455	0,200	1,124
EUROPA (ECAC)	43	665	7 330	2 973	2 764	1 140	6 877	0,406	0,377	0,155	0,938
Stati non UE	104	535	4 458	2 368	2 448	1 237	6 053	0,531	0,549	0,277	1,358
Tutti gli Stati	131	1 067	10 337	4 661	4 551	2 086	11 298	0,451	0,440	0,202	1,093

4.5. Risultanze delle ispezioni in relazione agli elementi della checklist

L'appendice F fornisce i risultati relativi ad ogni singolo elemento (III) ispezionato. Essa indica il numero di volte in cui un particolare elemento è stato ispezionato, il numero di risultanze e il rapporto F/III. L'appendice G fornisce una ripartizione dettagliata delle risultanze relative al 2008 suddivise per categorie.

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

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

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

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

5. INTERVENTI INTRAPRESI IN SEGUITO ALLE ISPEZIONI A TERRA

Sulla base della categoria, del numero e della natura dei rilievi formulati nel corso delle ispezioni possono essere adottati diversi interventi.

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

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

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

È prassi normale che il comandante dell'aeromobile appena ispezionato venga informato sulle risultanze dell'ispezione. Inoltre le risultanze delle categorie 2 e 3 sono comunicate all'autorità

aeronautica competente e alla sede centrale dell'operatore con la richiesta di adottare adeguate misure per evitare il ripetersi dei problemi constatati.

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

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

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

	Numero di ispezioni	10 337
	Numero di risultanze	11 298
AZIONI ADOTTATE	Informazioni all'autorità e all'operatore	3 566
	Restrizioni dell'attività dell'aeromobile	109
	Interventi correttivi prima dell'autorizzazione al volo	1 407
	Fermo dell'aeromobile	14
	Divieto operativo immediato	10*

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