



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 14 marzo 2012 (13.06)  
(OR. en)**

**7617/12**

**AVIATION 44**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea  
Data: [8 marzo 2012](#)  
Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea  
n. doc. Comm.: COM(2012) 91 final  
Oggetto: RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO PROGRAMMA SAFA DELL'UNIONE EUROPEA

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 91 final.

All.: COM(2012) 91 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 7.3.2012  
COM(2012) 91 final

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

**PROGRAMMA SAFA DELL'UNIONE EUROPEA**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2012) 38 final}

# RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

## PROGRAMMA SAFA DELL'UNIONE EUROPEA

(Testo rilevante ai fini del SEE)

### 1. IL PROGRAMMA SAFA DELL'UE

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

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

Nel contesto della sua strategia globale volta a stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa, il 21 aprile 2004 la Comunità ha adottato la direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari<sup>1</sup>, (la cosiddetta "direttiva SAFA"). Tale direttiva 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. Gli Stati membri dell'UE hanno avuto a disposizione due anni per recepire la direttiva nei rispettivi ordinamenti nazionali<sup>2</sup>.

Inoltre, in seguito a una decisione dei direttori generali degli Stati membri dell'ECAC, il programma SAFA è stato trasferito alle competenze della Comunità dal 1° gennaio 2007, e la responsabilità per la gestione e lo sviluppo ulteriore del programma è stata attribuita alla Commissione europea, assistita dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), conformemente al regolamento (CE) n. 768/2006<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> GU L 143 del 30.4.2004, pag. 76.

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

<sup>3</sup> GU L 134 del 20.5.2006, pag. 16.

La costante partecipazione dei 15 Stati membri ECAC non membri dell'UE e quindi la dimensione paneuropea del programma sono state garantite dalla firma di un accordo di lavoro tra ognuno dei predetti Stati e l'EASA. Pertanto, compresi gli Stati dell'UE-27, il programma SAFA dell'UE annovera un totale di 42 Stati partecipanti (*cf. l'appendice A del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la relazione*)<sup>4</sup>.

## **1.2. Motivazioni della relazione**

La fiducia riposta dai cittadini nella sicurezza del trasporto aereo si fonda anche sull'accesso ad informazioni adeguate relative all'attuazione delle norme internazionali di sicurezza. In tale contesto l'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva 2004/36/CE impone alla Commissione di pubblicare annualmente una relazione sulle informazioni aggregate, accessibile al pubblico e alle industrie interessate.

La presente relazione è la quinta ed è relativa al periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2010.

## **1.3. Funzionamento del programma SAFA dell'UE**

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

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

Il programma SAFA dell'UE è caratterizzato, in sintesi, dalle seguenti modalità di funzionamento:

- è applicato da tutti i 42 Stati SAFA partecipanti;
- i risultati delle ispezioni SAFA a terra sono ampiamente divulgati tramite una banca dati centralizzata;
- usa il metodo dal basso verso l'alto (bottom-up): il programma è incentrato sulle ispezioni a terra degli aeromobili;

---

<sup>4</sup> SWD(2012) 38.

- il programma riguarda precipuamente 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);
- ha l'obiettivo intrinseco di verificare la conformità alle norme internazionali di sicurezza (gli standard ICAO).

#### **1.4. In quali modi il programma SAFA dell'UE ha considerevolmente contribuito alla sicurezza aerea**

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

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

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

Inoltre, dall'entrata in vigore del regolamento (CE) n. 2111/2005<sup>5</sup> relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno dell'Unione, le ispezioni SAFA hanno acquisito un'importanza maggiore, in quanto costituiscono uno dei criteri presi in considerazione dalla Commissione per decidere se inserire un vettore nell'elenco di sicurezza comunitario.

---

<sup>5</sup> GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15.

## 1.5. Evoluzione del programma nel corso del 2010

I servizi della Commissione e l'EASA svolgono un monitoraggio continuo sull'andamento dell'attuale programma SAFA al fine di individuare margini per ulteriori miglioramenti, in particolare i) per quanto riguarda le modalità con cui sono effettuati i controlli, ii) per quanto riguarda le modalità con cui vengono in seguito raccolte e analizzate le informazioni ottenute durante le ispezioni e, da ultimo, iii) con l'intenzione di coinvolgere i paesi terzi nel sistema SAFA e quindi promuovere una maggiore sicurezza dell'aviazione civile in tutta Europa.

In particolare, una novità nel corso del 2010 è consistita nell'accordo inteso ad introdurre (dal 2011) dei punti per le ispezioni che ogni Stato SAFA può ottenere su base volontaria. Tali punti per le ispezioni nazionali si calcolano tenendo conto della diversità e del volume di traffico straniero. Le ispezioni sono anche valutate in modo diverso a seconda della conformità con vari criteri che sono direttamente connessi al rafforzamento della sicurezza (ispezioni definite prioritarie, distanza dalla sede, momento dell'ispezione).

Nel 2010 sono anche proseguite numerose iniziative iniziate nel 2007, quali, ad esempio, la preparazione da parte dell'EASA di un controllo della qualità delle relazioni inserite nella banca dati dagli Stati partecipanti al SAFA. Condotta su base quadrimestrale, questa analisi dell'EASA è volta a individuare il più precocemente possibile problemi e tendenze potenzialmente negativi in materia di sicurezza, in modo che possano essere affrontati tempestivamente prima che diventino una minaccia per la sicurezza dell'aviazione internazionale. Nel 2010 la Commissione ha continuato ad utilizzare le conclusioni di tali relazioni per elaborare le proprie decisioni relative all'inclusione dei vettori aerei nell'elenco di sicurezza europeo di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005.

Inoltre nel 2010, e in seguito ad una richiesta della Commissione, l'EASA ha proseguito i negoziati con varie autorità dell'aviazione nel mondo al fine di estendere la partecipazione al sistema SAFA dell'UE.

Visto la natura collettiva del programma SAFA dell'UE, è estremamente importante che tutte le ispezioni SAFA si svolgano in modo uniforme in tutti gli Stati partecipanti al SAFA. Nel 2010 l'EASA ha proseguito il proprio programma di standardizzazione ai sensi del regolamento (CE) n. 736/2006 della Commissione. In particolare sono stati effettuati 24 audit nei seguenti paesi: Albania, Austria, Belgio, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Repubblica ceca, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Grecia, Ungheria, Irlanda, Norvegia, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Turchia, Ucraina e Regno Unito.

Infine, per disposizione della direttiva 2008/49/CE della Commissione<sup>6</sup> l'EASA ha proseguito la revisione del secondo pacchetto di materiale esplicativo dettagliato sui procedimenti per le ispezioni a terra che è stato pubblicato nel 2009.

---

<sup>6</sup> GU L 109 del 19.4.2008, pag. 17.

## **1.6. Introduzione di un'impostazione basata sul rischio. Definizione delle priorità delle ispezioni**

Il regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione<sup>7</sup> introduce il concetto di definizione delle priorità per le ispezioni SAFA da una prospettiva pan-europea. Gli Stati partecipanti devono rendere prioritaria una parte delle loro ispezioni a terra su determinati operatori. L'elenco delle ispezioni prioritarie è compilato dalla Commissione sulla base di informazioni trasmesse dall'EASA dopo aver esaminato la banca dati SAFA, o provenienti dalle riunioni del comitato per la sicurezza aerea, o infine di informazioni ricevute 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.

L'elenco di ispezioni prioritarie è costantemente aggiornato e la banca dati SAFA, sotto la responsabilità dell'EASA, consente a tutti i paesi partecipanti di ottenere una prospettiva paneuropea dell'intero processo di definizione delle priorità. L'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL) promuove ulteriormente tale concetto di definizione di priorità mediante il proprio strumento di gestione del traffico aereo europeo, che trasmette agli Stati partecipanti informazioni in tempo reale sulla situazione di programmazione dei voli degli operatori soggetti ad ispezioni in via prioritaria.

Nel corso del 2010, su un totale di 11 703 ispezioni SAFA, 2 215 (pari al 18,9%) sono state condotte su operatori indicati nell'elenco delle priorità.

## **2. LA BANCA DATI CENTRALIZZATA SAFA**

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

I dati contenuti nella banca dati sono considerati riservati. Alla banca dati possono accedere tutte le autorità nazionali di aviazione degli Stati partecipanti tramite un collegamento Internet protetto.

Nel 2010 è stata attivata una nuova funzionalità che consente alle autorità di aviazione di un paese terzo di accedere on-line alla banca dati SAFA dell'EASA, limitatamente alle relazioni sugli operatori titolari di licenza nel paese interessato. Alla fine del 2010 erano 10 le autorità di aviazione di paesi terzi che utilizzavano questa funzionalità. Inoltre alla Commissione europea e all'ICAO è consentito l'accesso in sola lettura.

---

<sup>7</sup> GU L 109 del 19.4.2008, pag. 7.

### 3. AREE OGGETTO DI ISPEZIONE

Conformemente alla “direttiva SAFA”, gli aeromobili sospettati di non rispettare le norme internazionali di sicurezza (ad esempio in base all’analisi periodica della banca dati da parte dell’EASA) devono essere ispezionati dagli Stati membri. Le ispezioni SAFA a terra, inoltre, possono essere effettuate mediante una procedura di controlli a campione. Si può eventualmente decidere di concentrare l’ispezione su alcuni criteri di cui segue l’elenco. La decisione è basata sulle raccomandazioni formulate dalla Commissione europea o sulle politiche e le priorità nazionali.

Ecco i cinque settori interessati dalle ispezioni:

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

Le appendici B, C e D del documento di lavoro dei servizi della Commissione<sup>8</sup> che accompagna la relazione contengono l’elenco degli Stati dell’operatore, dei tipi di aeromobili e degli operatori ispezionati nel corso del 2010.

Il buon funzionamento del programma può essere inoltre illustrato dalla tabella 1, che riunisce le informazioni riportate nelle appendici e fornisce una visione d’insieme delle attività nel corso del 2010.

**Tabella 1: attività del programma SAFA nel 2010**

<b>Numero di ispezioni eseguite</b>	11 703
<b>Aeromobili ispezionati</b>	6 200 registrazioni di aeromobili
<b>Operatori ispezionati</b>	oltre 1 076
<b>Stato dell’operatore controllato</b>	130 Stati e territori
<b>Tipo di aeromobile ispezionato</b>	219 diversi tipi di aeromobile e loro varianti

La direttiva SAFA, pur introducendo l’obbligo di svolgere ispezioni a terra sugli aeromobili di paesi terzi, prevede anche che gli Stati membri abbiano diritto di ispezionare gli aeromobili utilizzati da operatori certificati in un altro Stato membro. Poco più della metà del totale delle ispezioni SAFA nel 2011 sono state eseguite su operatori dell’UE. Va tuttavia osservato che il

---

<sup>8</sup> SWD(2012) 38.

numero di atterraggi degli operatori dell'UE in altri paesi europei è circa quattro volte superiore a quello degli atterraggi degli operatori di paesi terzi negli Stati europei.

**Tabella 2: ispezioni su operatori UE e su operatori non UE**

	<b>Ispezioni su operatori UE</b>	<b>Ispezioni su operatori non UE</b>
<b>2010</b>	5 990	5 713
<b>Percentuale</b>	51,2%	48,8%

Su 11 703 ispezioni, 9 798 (ossia l'83,4%) sono state effettuate da Stati membri dell'UE (cfr. l'allegato A). Il 48,8% (5 713) è stato effettuato su operatori registrati in paesi terzi mentre il rimanente 51,2% (5 990) ha riguardato operatori UE. Queste cifre evidenziano in modo particolare l'ampia portata del programma SAFA dell'UE e il fatto che tale programma si applica in modo non discriminatorio su operatori UE e non UE.

#### **4. PRINCIPALI RISULTATI DELLE ISPEZIONI SAFA**

##### **4.1. Risultanze generali delle ispezioni**

Durante un'ispezione SAFA, gli ispettori si avvalgono di un elenco ("checklist") di 54 elementi distinti da controllare per verificare l'ottemperanza dell'aeromobile alle norme internazionali (standard ICAO). Tali ispezioni possono mettere in luce una serie di risultanze (solitamente denominate "deviazioni dalle norme ICAO"). La tabella 3 presenta una visione d'insieme del numero totale di risultanze (F), rispetto al numero totale di ispezioni (I) e agli elementi oggetto di ispezione (II). Tuttavia, nella maggior parte dei casi, nel corso di un'ispezione non vengono esaminati tutti gli elementi, perché il tempo che intercorre tra l'arrivo di un aeromobile e la sua partenza non è sufficiente a effettuare un'ispezione completa. Pertanto il rapporto tra il numero totale di risultanze e il numero totale di elementi ispezionati può fornire un quadro più affidabile rispetto ad un confronto basato esclusivamente sul numero di ispezioni.

**Tabella 3: visione d'insieme delle risultanze SAFA ed elementi ispezionati**

	<b>Periodo</b>
	<b>1° gennaio 2010 - 31 dicembre 2010</b>
<b>Totale ispezioni (I)</b>	11 703
<b>Totale elementi ispezionati (II)</b>	437 519
<b>Totale risultanze (F)</b>	11 019
<b>Numero medio di elementi ispezionati durante un'ispezione</b>	37,39
<b>Risultanze/Ispezioni (F/I)</b>	0,942
<b>Risultanze/Elementi ispezionati (F/II)</b>	0,0252

## 4.2. Risultanze delle ispezioni e relative categorie

Occorre considerare non soltanto il numero assoluto di risultanze delle ispezioni, ma anche la loro “gravità”. A tal fine sono state definite tre categorie di risultanze. Una risonanza di “categoria 1” è considerata minore; alla “categoria 2” sono assegnate le risultanze rilevanti e alla “categoria 3” quelle di maggiore gravità. I termini “minore”, “rilevante” e “maggiore” fanno riferimento al livello di deviazione dagli standard ICAO. L’obiettivo precipuo 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 di risultanze sono sintetizzate nella seguente tabella:

**Tabella 4: risultanze SAFA per categoria**

Anno	Numero di ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
		Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1 / I	F cat.2 / I	F cat.3 / I	F total / I
2010	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,293	0,403	0,246	0,942
		31%	42,8%	26,1%	100,00%				

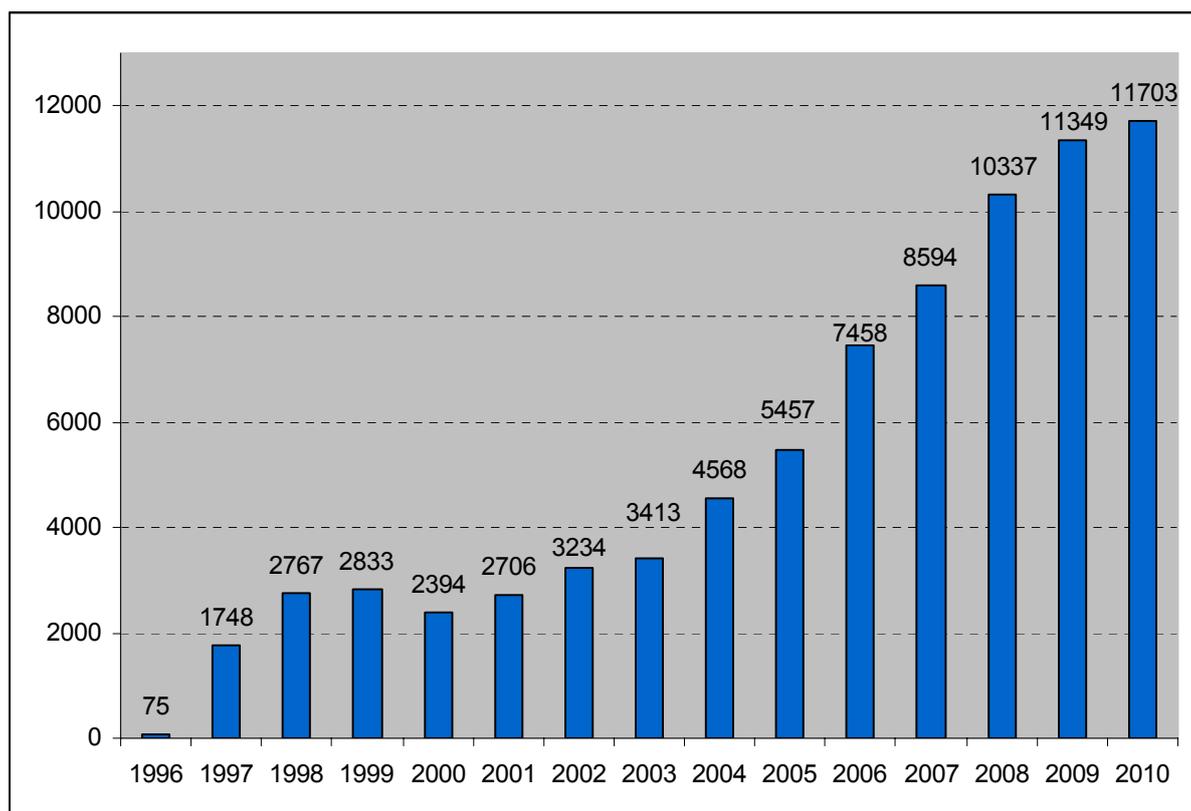
## 4.3. Rassegna cronologica

È opportuno presentare una rassegna cronologica dell’evoluzione delle cifre citate dal 1996.

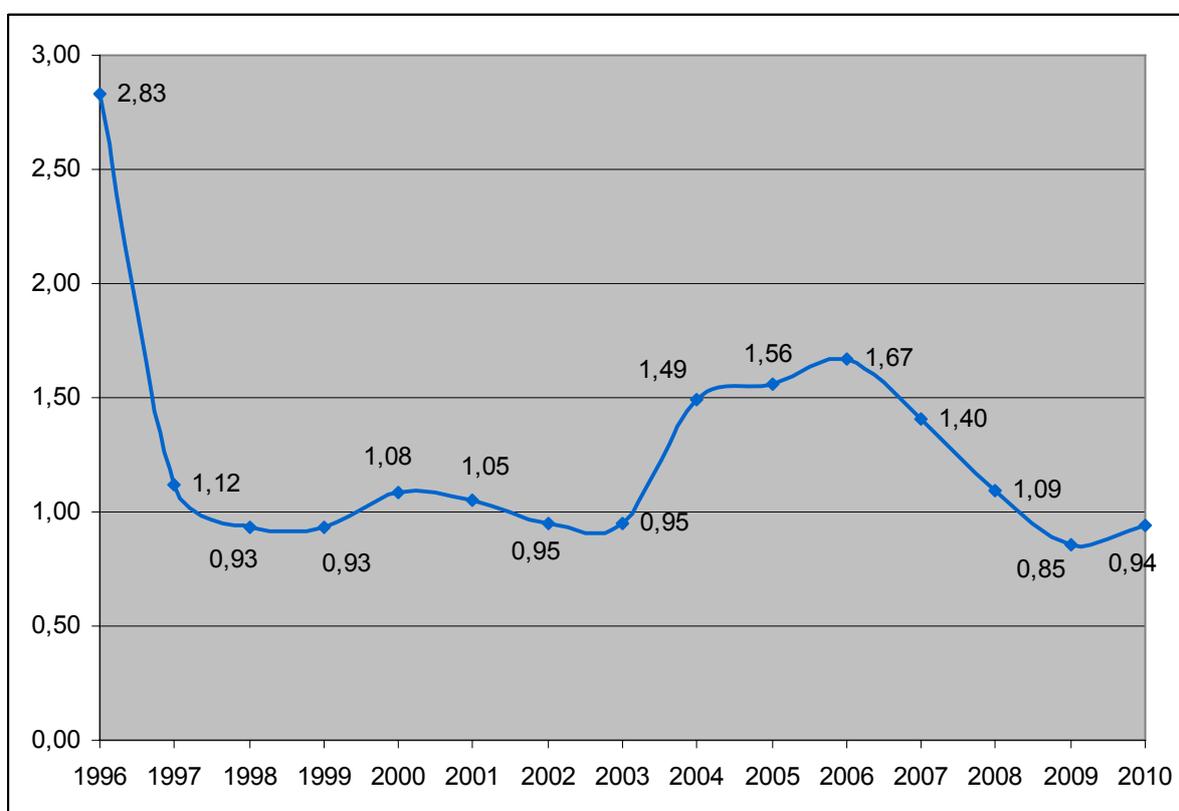
**Tabella 5: rassegna dell’evoluzione delle risultanze SAFA**

	Anno															Totale 1996-2009
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
<b>Totale ispezioni (I)</b>	75	1 748	2 767	2 833	394	2 706	3 234	3 413	4 568	5 457	7 458	8 594	10 337	11 349	11 703	66 933
<b>Totale elementi ispezionati (II)</b>	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	148 850	181 440	260 524	300 035	358 046	408 217	437 519	2 231 208
<b>Totale risultanze (F)</b>	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	6 799	8 492	12 481	12 073	11 298	9 688	11 019	79 942
<b>Risultanze/Ispezioni (F/I)</b>	2,8267	1,1161	0,9299	0,9287	1,0806	1,0536	0,9474	0,9499	1,4884	1,5562	1,6704	1,405	1,093	0,854	0,942	1,194
<b>Risultanze/Elementi ispezionati (F/II)</b>	0,127	0,062	0,029	0,028	0,032	0,034	0,033	0,032	0,046	0,047	0,048	0,040	0,032	0,024	0,025	0,036

**Tabella 6: numero annuale di ispezioni SAFA dal 1996**



**Tabella 7: numero medio di risultanze per ispezione (1996-2010)**



Come evidenzia la tabella 7, dopo essere diminuito per tre anni consecutivi, il rapporto medio risultanze/ispezione è aumentato del 13% nel 2010. Tale aumento sembra conseguire direttamente dagli atti legislativi adottati nel 2008 (ossia il regolamento (CE) n. 351/2008 della Commissione, riguardante la definizione delle priorità per le ispezioni a terra, e la direttiva 2008/49/CE della Commissione, che introduce modalità procedurali più dettagliate), dalla pubblicazione da parte dell'EASA di materiale esplicativo estremamente esauriente i cui contenuti sono stati applicati dagli Stati partecipanti, nonché dal lancio di un programma di normalizzazione SAFA da parte dell'EASA. Questo insieme di misure ha contribuito a rendere più efficaci le ispezioni eseguite nei 42 Stati partecipanti al SAFA.

#### 4.4. Risultanze delle ispezioni su base regionale

Dalle tabelle seguenti 8, 9 e 10 si evince che, benché nel 2010 il numero medio di risultanze (per ispezione) sia aumentato, l'andamento a cinque anni è in diminuzione per tutte le regioni geografiche.

In tali tabelle si può osservare quanto segue:

- gli operatori degli Stati UE, ECAC e Oceania presentano un numero di risultanze per ispezione inferiore alla media;
- benché nel 2009 la media per gli operatori africani indicasse un notevole miglioramento, la tendenza si è invertita nel 2010, anno in cui le cifre indicano un incremento rilevante nel rapporto medio (risultanze per ispezione) degli operatori africani.

**Tabella 8: risultanze delle ispezioni su base regionale**

Regione	Numero di Stati ispezionati	Numero di operatori ispezionati	Ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
UE <sup>9</sup>	27	521	5 990	1 296	1 984	1 193	4 473	0,22	0,33	0,20	0,75
EUROPA (Stati ECAC) <sup>10</sup>	44	662	7 776	1 865	2 675	1 603	6 143	0,24	0,34	0,21	0,79
Federazione russa, Bielorussia e Asia centrale <sup>11</sup>	6	88	1 002	474	484	233	1 191	0,47	0,48	0,23	1,19
America settentrionale <sup>12</sup>	3	97	610	207	188	178	573	0,34	0,31	0,29	0,94

<sup>9</sup> 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.

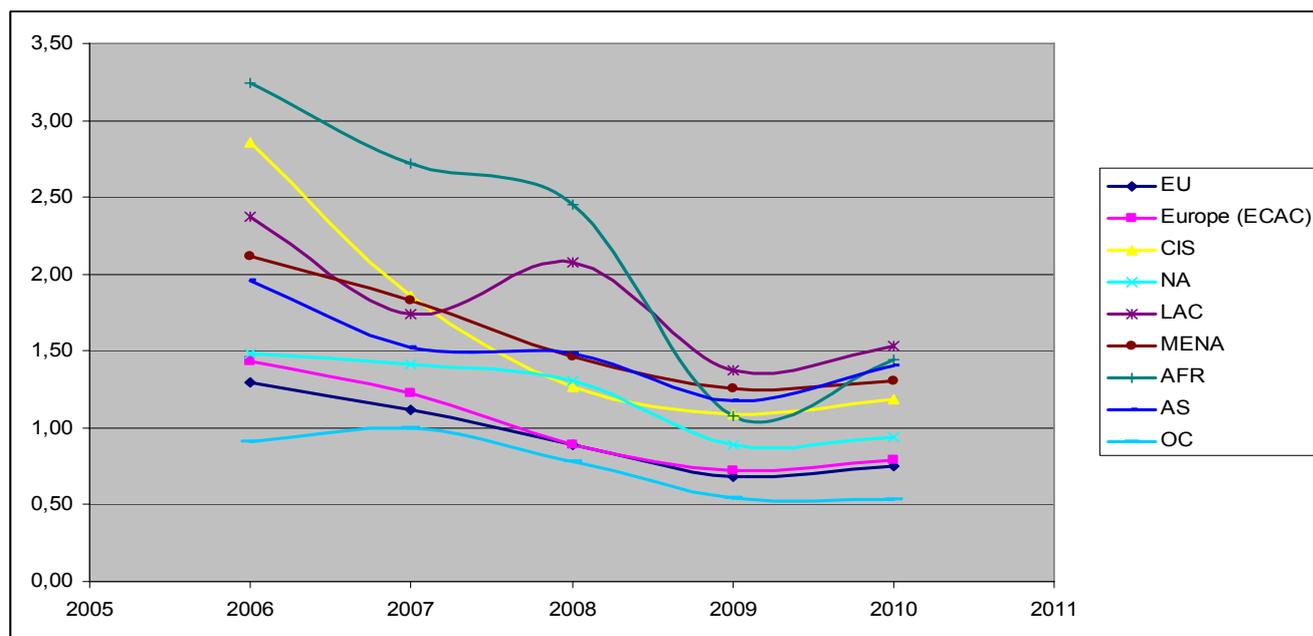
<sup>10</sup> Europa (ECAC): Albania, Armenia, Austria, Azerbaigian, Belgio, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Ex Repubblica jugoslava di Macedonia, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Monaco, Montenegro, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Repubblica di Moldova, Romania, San Marino, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina, Ungheria.

<sup>11</sup> Federazione russa, Bielorussia e Asia centrale: Bielorussia, Federazione russa, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

<sup>12</sup> America settentrionale (NA): Bermuda, Canada, Stati Uniti d'America.

America latina e Caraibi <sup>13</sup>	21	32	165	81	94	78	253	0,49	0,57	0,47	1,53
Medio Oriente e Nord Africa <sup>14</sup>	17	101	1 422	543	824	497	1 864	0,38	0,58	0,35	1,31
Africa <sup>15</sup>	19	39	311	84	215	149	448	0,27	0,69	0,48	1,44
Asia <sup>16</sup>	17	46	377	165	231	130	526	0,44	0,61	0,34	1,40
Oceania <sup>17</sup>	3	11	40	5	8	8	21	0,13	0,20	0,20	0,53
Media/Tutti gli Stati								0,29	0,40	0,25	0,94

**Tabella 9: Evoluzione delle risultanze delle ispezioni su base regionale**



<sup>13</sup> America Latina e Caraibi (LAC): Anguilla, Antigua e Barbuda, Antille olandesi, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Grenada, Guatemala, Guyana, Haiti, Honduras, Giamaica, Isole Cayman, Isole Turks e Caicos, Messico, Nicaragua, Panama, Paraguay, Perù, Portorico, Repubblica Dominicana, Saint Kitts e Nevis, Santa Lucia, Saint Vincent e Grenadine, Suriname, Trinidad e Tobago, Uruguay, Venezuela (Repubblica Bolivariana del).

<sup>14</sup> Medio Oriente e Nord Africa (MENA): Algeria, Arabia Saudita, Bahrain, Egitto, Emirati Arabi Uniti, Giordania, Iran (Repubblica Islamica dell'), Iraq, Israele, Kuwait, Libano, Libia (Gran Giamahiria Araba Libica Popolare Socialista), Marocco, Oman, Qatar, Repubblica Araba Siriana, Sudan, Tunisia, Yemen.

<sup>15</sup> Africa: Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerun, Capo Verde, Ciad, Comore, Congo, Costa d'avorio, Eritrea, Etiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Gibuti, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea equatoriale, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritania, Maurizio, Mozambico, Namibia, Niger, Nigeria, Repubblica centrafricana, Repubblica democratica del Congo, Repubblica Unita di Tanzania, Ruanda, Sao Tomè e Principe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Somalia, Sudafrica, Swaziland, Togo, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<sup>16</sup> Asia: Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Brunei Darussalam, Cambogia, Cina, Filippine, Giappone, Hong Kong (Regione amministrativa speciale della Cina), India, Indonesia, Repubblica Democratica Popolare del Laos, Repubblica di Corea, Repubblica democratica popolare di Corea, Malaysia, Maldive, Mongolia, Myanmar, Nepal, Pakistan, Singapore, Sri Lanka, Taiwan, Thailandia, Timor Est, Vietnam.

<sup>17</sup> Oceania: Australia, Figi, Kiribati, Isole Marshall, Isole Salomone, Micronesia (Stati Federati di), Nauru, Nuova Zelanda, Palau, Papua Nuova Guinea, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Confrontando le risultanze SAFA degli operatori UE con quelle degli operatori non UE si può osservare che la media generale F/I è notevolmente inferiore (del 35%). La tabella 10 presenta tali risultati con maggiori dettagli.

**Tabella 10: Confronto tra UE, ECAC e il resto del mondo**

Regione	Numero di Stati ispezionati	Numero di operatori ispezionati	Ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiore)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale/I
UE	27	521	5 990	1 296	1 984	1 193	4 473	0,22	0,33	0,2	0,75
Resto dell'EUROPA (Stati ECAC non UE)	17	141	1 786	569	691	410	1 670	0,32	0,39	0,23	0,94

#### 4.5. Distribuzione per regioni ICAO

Mentre le tabelle del punto 4.4 presentano le risultanze delle ispezioni SAFA del 2010 in base alle regioni geografiche comunemente intese, questa sezione presenta gli stessi dati sulle ispezioni aggregate del 2010 in base alle regioni definite dall'ICAO: i raggruppamenti sono diversi dai precedenti e pertanto giungono a risultati diversi. Tali differenze non incidono sulle conclusioni della presente relazione. Nelle tabelle 11 e 12 è pertanto possibile osservare i seguenti elementi:

- gli operatori degli Stati appartenenti alle regioni EUR<sup>18</sup> e ESAF<sup>19</sup> presentano un numero di risultanze per ispezione inferiore alla media;
- gli operatori degli Stati MID<sup>20</sup>, SAM<sup>21</sup>, WACAF<sup>22</sup>, NACC<sup>23</sup> e APAC<sup>24</sup> presentano un numero di risultanze per ispezione superiore alla media;

<sup>18</sup> EUR – Regione ICAO dell'Europa e dell'Atlantico del Nord:

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

<sup>19</sup> ESAF – Regione ICAO dell'Africa orientale e meridionale:

Angola, Botswana, Burundi, Comore, Eritrea, Etiopia, Gibuti, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurizio, Mozambico, Namibia, Repubblica Unità di Tanzania, Ruanda, Seychelles, Somalia, Sud Africa, Swaziland, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> SAM – Regione ICAO del Sud America:

Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panama, Paraguay, Perù, Suriname, Uruguay, Venezuela.

- il rapporto risultanze/ispezioni evidenzia un aumento in quasi tutte le regioni. L'unica eccezione è la regione SAM, per la quale tuttavia il rapporto è ancora superiore alla media. La regione WACAF rimane, di gran lunga, la regione con il valore medio più elevato.

**Tabella 11: risultanze delle ispezioni su base regionale (regioni ICAO)**

Regione	Numero di Stati ispezionati	Numero di operatori ispezionati	Ispezioni (I)	Numero di risultanze (F)				Rapporti delle risultanze (Fcat./I)			
				Cat. 1 (minore)	Cat. 2 (rilevante)	Cat. 3 (maggiorre)	Totale	F cat.1/I	F cat.2/I	F cat.3/I	F totale /I
APAC	18	51	364	154	178	107	439	0,42	0,49	0,29	1,21
ESAF	10	24	219	33	79	75	187	0,15	0,36	0,34	0,85
EUR	57	769	9 218	2 568	3 491	2 018	8 077	0,28	0,38	0,22	0,88
MID	17	94	1 103	342	567	354	1 263	0,31	0,51	0,32	1,15
NACC	10	109	637	238	224	215	677	0,37	0,35	0,34	1,06
SAM	10	15	70	38	44	33	115	0,54	0,63	0,47	1,64
WACAF	9	14	92	51	136	74	261	0,55	1,48	0,80	2,84
Tutti gli Stati	130	1 076	11 703	3 424	4 719	2 876	11 019	0,29	0,40	0,25	0,94

<sup>22</sup> 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.

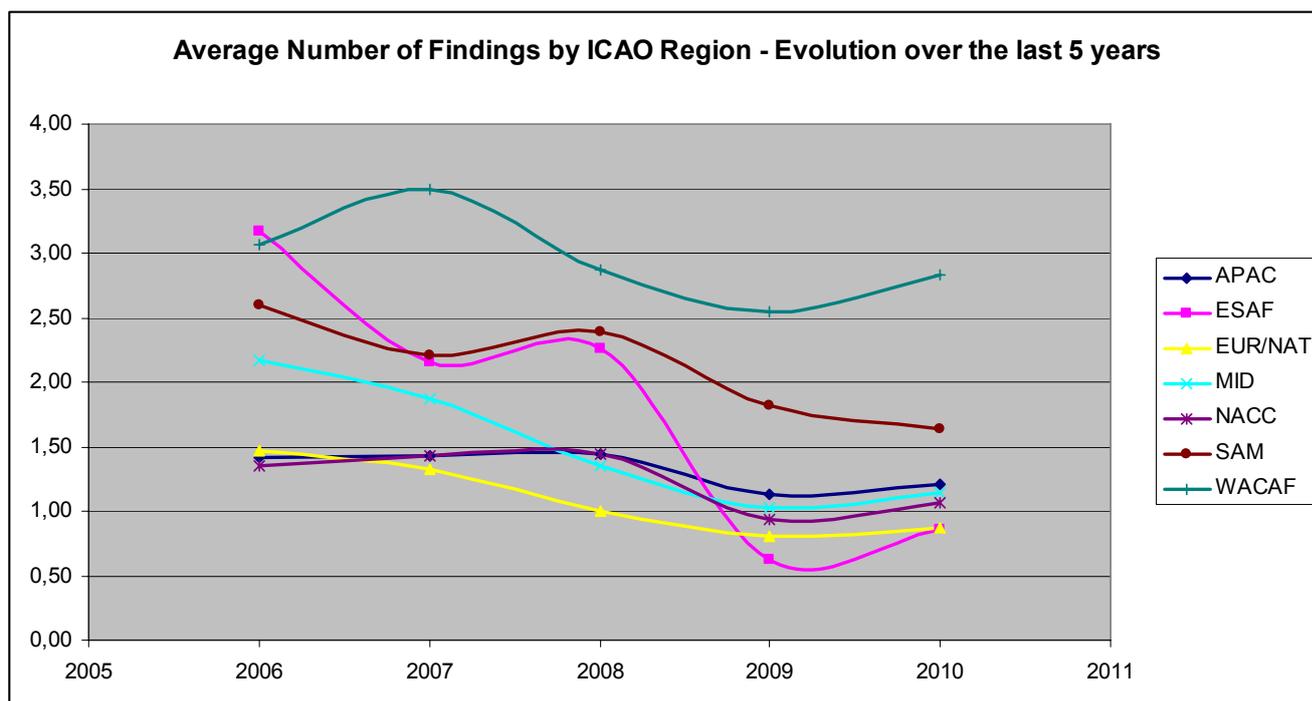
<sup>23</sup> NACC – Regione ICAO dell’America del Nord e Centrale e dei Caraibi:

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.

<sup>24</sup> 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, Malaysia, 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.

**Tabella 12: numero medio di risultanze della regione ICAO – evoluzione negli ultimi 5 anni**



#### 4.6. Risultanze delle ispezioni in relazione agli elementi della checklist

L'appendice F del documento di lavoro della Commissione <sup>25</sup> che accompagna la relazione 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.

La maggior parte delle risultanze hanno riguardato la condizione generale dell'aeromobile (C01), la notifica e correzione di una carenza (A23), le licenze di volo degli equipaggi (A20) e le condizioni generali della cabina di pilotaggio (A01).

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

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

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

<sup>25</sup> SWD(2012) 38.

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 in relazione al numero di ispezioni sono indicate nelle tabelle riportate nelle appendici D e E del documento di lavoro dei servizi della Commissione <sup>26</sup> che accompagna la relazione.

## **5. INTERVENTI EFFETTUATI IN SEGUITO ALLE ISPEZIONI A TERRA**

A seconda della categoria, del numero e della natura delle risultanze possono essere decisi interventi di vario genere da parte delle autorità nazionali competenti.

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 intende adottare le necessarie misure correttive per rimediare alle carenze che gli sono state comunicate, essi impongono il fermo a terra dell'aereo.

Un'altra tipologia di interventi è indicata come "azioni correttive prima dell'autorizzazione al volo". Prima che l'aeromobile sia autorizzato a riprendere il volo, sono necessari 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.

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

Per conseguire al meglio gli obiettivi del programma SAFA dell'UE è imperativa la stretta collaborazione con le autorità di aviazione civile di tutti gli Stati i cui operatori e i cui aeromobili sono stati oggetto di ispezioni SAFA. Le autorità nazionali 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 carenze rilevanti, i singoli Stati partecipanti al programma SAFA possono decidere di revocare l'autorizzazione di ingresso rilasciata all'aeromobile. 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 pertanto essere, e di solito lo sono, di carattere temporaneo.

Per quanto riguarda i divieti in questione e la loro successiva revoca, gli Stati partecipanti al programma SAFA appartenenti all'UE 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.

---

<sup>26</sup> SWD(2012) 38.

	<b>Numero di ispezioni</b>	<b>11 703</b>
	<b>Numero di risultanze</b>	<b>11 019</b>
<b>MISURE ADOTTATE</b>	<b>Informazioni all'autorità e all'operatore</b>	<b>4 108</b>
	<b>Restrizioni dell'attività dell'aeromobile</b>	<b>120</b>
	<b>Interventi correttivi prima dell'autorizzazione al volo</b>	<b>1 922</b>
	<b>Fermo dell'aeromobile</b>	<b>12</b>
	<b>Divieto operativo immediato</b>	<b>0*</b>

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

A norma della direttiva 2008/49/CE della Commissione, gli Stati partecipanti al programma SAFA inviano ogni mese all'EASA relazioni sulle pertinenti misure successivamente adottate. Tali informazioni consentono di valutare la capacità e la disponibilità degli operatori a porre rimedio alle carenze rilevate durante le ispezioni del programma SAFA.

## **6. CONCLUSIONI**

Nel 2010 è stato effettuato un numero eccezionale di ispezioni, che hanno controllato un maggior numero di operatori e un maggior numero di elementi rispetto agli anni precedenti. Tale aumento sembra conseguire direttamente dagli atti legislativi adottati nel 2008. Inoltre le cifre nella presente relazione evidenziano anche che il programma SAFA dell'UE ha un'ampia portata e che è applicato in modo non discriminatorio su operatori UE e non UE. In seguito a tali miglioramenti, il programma è diventato uno strumento più idoneo ad individuare potenziali tendenze negative per la sicurezza a livello mondiale, contribuendo anche in tempo reale a garantire la sicurezza degli aeromobili ispezionati.

Nel 2010 sono stati inoltre intrapresi sforzi volti ad accrescere l'efficienza del programma SAFA dell'UE, in particolare rendendo più efficaci le ispezioni (con l'introduzione di un numero minimo di controlli che gli Stati partecipanti al SAFA devono eseguire su base volontaria) e portando a termine un programma di normalizzazione.

Nel 2010, per elaborare l'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a divieto operativo nell'ambito dell'Unione, di cui al regolamento (CE) n. 2111/2005, la Commissione ha continuato ad avvalersi dei risultati delle analisi che l'EASA esegue regolarmente sui rapporti indicanti gravi lacune in materia di sicurezza, o persistente inadempienza del vettore nel rimediare alle carenze rilevate dalle ispezioni a terra nel quadro del programma SAFA.