

FIT CISL – TRASPORTO AEREO

AUDIZIONE PRESSO COMMISSIONI RIUNITE GIUSTIZIA E TRASPORTI

Roma, 14 Novembre 2012

Commissioni Riunite II (Giustizia) e IX (Trasporti) – Atto 505 del 10/10/2012

Oggetto: “Schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE”

CONSIDERAZIONI.

Riferimenti:

- Regolamento (UE) N. 996/2010 del 20/10/2010 “*sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE*”;
- Direttiva 2003/42/CE del 13/06/2003 “*relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell’aviazione civile*”;
- D.Lgs. 213/2006 del 02/05/2006 “*Attuazione della Direttiva 2003/43/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell’Aviazione Civile*”.

Premesso che:

- i documenti citati in riferimento hanno come scopo di contribuire al miglioramento della Sicurezza del Volo provvedendo affinché le pertinenti informazioni sulla sicurezza siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate e diffuse;
- garantire un elevato livello di sicurezza dell’aviazione civile in Europa contribuisce a ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti al fine di consolidare la fiducia dei cittadini nel trasporto aereo;
- l’istituzione di sistemi di segnalazione ed indagine degli eventi, in ambito sicurezza volo, ha per unico obiettivo lo studio e la statistica per la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti e non mira a determinare colpe o responsabilità;

la **FIT CISL**, nella convinzione che:

- si debba tendere in ogni processo operativo al conseguimento della Sicurezza Volo senza sfociare in forme potenzialmente repressive;
- decenni di esperienza e filosofia nell'operare, orientata all'esaltazione dello spirito critico costruttivo, alla cultura dell'analisi dell'errore (Error Management), al costante orientamento alla cultura e all'educazione dell'attenzione situazionale (Situation Awareness);
- ed infine, nella certezza che la spina dorsale del sistema della Sicurezza del Volo sia basata sostanzialmente e in maniera determinate sulla continua crescita di un atteggiamento di tipo Preventivo e Proattivo da parte degli operatori stessi;

ed avendo rilevato delle criticità sullo schema di Decreto che porterebbe ad un potenziale peggioramento del sistema di prevenzione dovuto ad una eccessiva pressione sulle persone coinvolte, suggerisce che vengano prese in considerazione le seguenti annotazioni.

1. Nel caso in cui un evento venga denunciato anche da **UNO** solo dei soggetti coinvolti ed avente titolo, come riportato nell' art.2 comma 11 del Reg. EU 996/2010, tale denuncia debba considerarsi "esaustiva" nel concetto dei termini dell'obbligatorietà di adempimento da parte degli altri soggetti eventualmente coinvolti, poiché l'obiettivo di tale denuncia è quello di "fare sicurezza" e di creare un "database" che serva al Sistema per migliorarsi in termini di prevenzione;
2. fatte salve le condizioni di cui sopra, assume fondamentale importanza che i soggetti coinvolti vengano messi a conoscenza dell'istruzione della pratica al fine di poter relazionare il fatto stesso anche da un punto di osservazione diverso, poiché il soggetto che non ha effettuato il rapporto potrebbe non essere a conoscenza di quanto accaduto. All'uopo si suggerisce di identificare una prassi che renda consapevoli tutti i soggetti coinvolti dell'avvio di una procedura di analisi e indagine che li vede interessati;
 - a. *Si vuole con ciò enfatizzare l'evenienza che si possano verificare circostanze (vedi "Bird Strike/Impatto con volatile") che vengono rilevate a posteriori da personale estraneo all'evento occorso (personale tecnico, handling e/o successivo equipaggio di volo) senza che ciò costituisca un'omissione da parte di uno dei soggetti;*
3. in riferimento alla Direttiva 2003/42/CE, l'elenco degli eventi da segnalare risulta essere talmente ampio e difficilmente definibile, anche tenendo presente i principi esposti nella detta direttiva. Questo può comportare il rischio che gli operatori del settore, possano essere spinti verso uno stile comportamentale orientato all'eccessiva cautela ed autotutela al fine di non incappare nelle sanzioni prescritte.

A tale comportamento corrisponderebbe una sicura diluizione delle tempistiche di analisi, con conseguente inerzia su quei provvedimenti correttivi che possano evitare, in futuro, il ripetersi di ulteriori rischiose circostanze. Inoltre una maggiore affluenza di report, anche se redatti immotivatamente, comporterebbe per gli uffici preposti una mole di dati tale da causarne il collasso, o quantomeno inficiarne la valenza statistica e quindi abbattere l'attendibilità delle analisi;

4. che si rendano sostenibili ed eque le sanzioni erogate, chiunque ne debba rispondere. Si evidenzia che gran parte degli eventi riportati non costituisce reato, ma frutto del concetto ispiratore della prevenzione e del miglioramento delle condizioni operative. Riallacciandosi al principio esposto nello schema presentato, ovvero la necessità di sconfiggere l'atteggiamento omertoso da parte di taluni operatori/ esercenti, si fa presente che questi vengono chiamati in causa in seguito ad eventi del tipo "accident" (incidente di volo) e non per inconveniente grave. Con tale scala sanzionatoria, a nostro parere sperequata, in caso di contenzioso si avrebbe uno sbilanciamento di condizione a favore di chi possiede leve economiche maggiori a discapito di chi queste possibilità non ha;
5. Si tenga in debito conto che l'art.361 del codice penale prevede per l'omessa denuncia di un reato, da parte di un "pubblico ufficiale", una ammenda da trenta euro a cinquecentosedici euro. Riteniamo quindi, inopportuno pensare di poter sanzionare per omissioni di riporto di incidente o di inconveniente grave, che di per sé non costituiscono reato, con ammende da tremila fino a dodicimila euro;
6. l'individuazione dell'Ente preposto alle indagini (ANSV) quale organo sanzionatore ed allo stesso tempo beneficiario dei provvedimenti emessi lascia spazio a perplessità circa l'insorgere di possibili conflitti di interesse.

In conclusione evidenziamo che chi ha un ruolo operativo nel Settore del Trasporto Aereo ha come visione primaria la Cultura della Sicurezza. Negli anni, attraverso la buona gestione di questa cultura si sono ottenuti inequivocabili miglioramenti nelle operazioni, come in nessun altro settore professionale. Ciò grazie soprattutto all'incremento dei progressi in ambito procedurale e delle operazioni, nonché della fiducia sempre maggiore dei soggetti preposti a riportare tutto ciò che ostacola la crescita della sicurezza stessa.

La **FIT CISL** crede che un sistema di tipo sanzionatorio, teso a colpire anche economicamente le persone che malauguratamente vengono coinvolte in questi già spiacevoli eventi, faccia fare dei passi indietro piuttosto che avanti.

La **FIT CISL** ritiene corretto sanzionare le violazioni in merito e ogni gesto orientato ad occultare, ignorare ed ostacolare un' indagine. Questo nella convinzione che tutto ciò sia di impedimento ad un percorso teso a migliorare la sicurezza e gli accertamenti sugli incidenti. Sanzionare però pesantemente e in modo eccessivo omissioni su qualcosa di "potenzialmente " pericoloso e valutato inoltre su base percettiva da parte del soggetto, può essere addirittura un processo che rallenta la crescita della Cultura della Sicurezza.

La **FIT CISL** ritiene che solo attraverso la crescita della cultura della sicurezza, o come viene correttamente denominata in ambito Europeo "Just Culture", si possa continuare a perseguire, con sempre maggior efficacia, un incremento dei livelli di sicurezza operativa a maggiore tutela della collettività.

La Segreteria Nazionale FIT CISL
Dipartimento Trasporto Aereo