



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Safety Plan

2017-2021

L'**ENAC Safety Plan (ESP)** è il piano attuativo dello State Safety Programme italiano per gli aspetti di competenza dell'Ente.

L'esperienza maturata con la precedente edizione (che copriva il periodo 2012-2015) ha evidenziato la necessità di meglio definire le azioni dell'ENAC in materia di Safety, così da orientare verso obiettivi coordinati e condivisi le attività di regolamentazione, certificazione, sorveglianza e promozione nei diversi ambiti di interesse istituzionale.

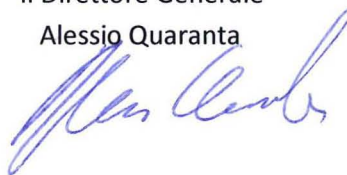
La pubblicazione nel 2016 da parte di EASA del nuovo **European Plan for Aviation Safety (EPAS)**, che sostituisce il precedente **European Aviation Safety Plan (EASp)**, è stata l'occasione per rivedere completamente l'impostazione del documento che ricalca ora, per quanto applicabile, la medesima impostazione del documento europeo.

I contenuti dell'ENAC Safety Plan rappresentano quindi l'impegno delle strutture dell'Ente a perseguire il miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza del settore aereo attraverso una serie di azioni sulle tematiche sistemiche, operative ed emergenti che sono motivo di attenzione da parte dell'autorità dell'aviazione civile.

Per questa ragione tutte le strutture dell'ENAC sono chiamate a contribuire alla realizzazione del presente piano nell'ambito delle rispettive competenze e responsabilità, così come sono state definite nel **Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità (MAGOQ)** dell'ENAC.

Il Direttore Generale

Alessio Quaranta



Sommario

1. Introduzione ed obiettivi	4
2. Il Safety Board dell'ENAC.....	5
3. European Plan for Aviation Safety (EPAS)	6
4. Il Safety Plan dell'ENAC (ESP)	8
5. Le azioni del Safety Plan	9
Tabella 1 – Azioni richieste dall'EPAS	10
Tabella 2 – Azioni definite a livello nazionale.....	14
Appendice 1 – Sigle ed acronimi	16

1. Introduzione ed obiettivi

Il **Programma Nazionale per la Safety dell'Aviazione Civile** (*State Safety Programme – Italy* o *SSP-Italy*) è l'insieme organico delle politiche e degli obiettivi di sicurezza dello Stato ed è finalizzato al raggiungimento ed al mantenimento di un **Accettabile Livello di Safety Performance (ALoSp)** attraverso un processo di continuo miglioramento delle attività istituzionali di regolazione, certificazione, sorveglianza e di promozione della Safety.



Lo State Safety Programme viene rivisto periodicamente dal Comitato Sicurezza ed è reso disponibile nei siti istituzionali degli organismi che collaborano alla sua attuazione (ENAC, ANSV, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Aeronautica Militare, Aero Club d'Italia ed ENAV S.p.a)

Il Safety Plan è quindi il piano che raccoglie le azioni che l'ENAC ritiene necessario mettere in campo per la realizzazione degli obiettivi di sicurezza fissati nello State Safety Programme. In particolare vengono inserite nel piano sia le *safety actions* che l'European Plan for Aviation Safety (EPAS) attribuisce agli stati membri EASA che le azioni individuate a livello nazionale dall'ENAC in attuazione dell'Atto di Indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per l'individuazione di queste ultime il Safety Board¹ ha condotto un'analisi delle Raccomandazioni di Sicurezza emesse dall'ANSV, dei dati raccolti nel sistema di occurrence reporting obbligatorio eE-MOR (*electronic ENAC - Mandatory Occurrence Reporting*)² e delle ulteriori evidenze raccolte nel corso delle attività di certificazione e sorveglianza.

Con la pubblicazione del Safety Plan l'ENAC si pone, pertanto, questi obiettivi:

- Attuare le decisioni strategiche adottate nello State Safety Programme
- Mettere in atto le *safety actions* attribuite agli stati membri da parte di EASA
- Mettere in atto le *safety actions* individuate a livello nazionale
- Realizzare le azioni di mitigazione dei rischi identificati

Il Safety Plan non è perciò un documento statico, ma evolve sulla base delle indicazioni che pervengono dall'EASA, per il tramite dell'aggiornamento periodico dell'EPAS, e dall'analisi che viene condotta sui dati e sulle informazioni che vengono raccolti a livello nazionale.

¹ Si veda il successivo paragrafo 3

² Per maggiori informazioni sul sistema eE-MOR si consulti l'apposita sezione del sito internet dell'ENAC

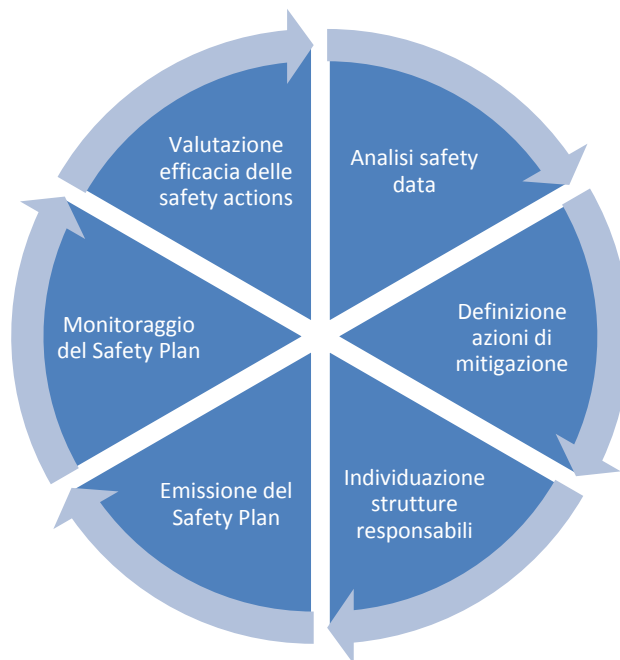
2. Il Safety Board dell'ENAC

Il Safety Board dell'ENAC è costituito da direttori e responsabili delle strutture organizzative direttamente coinvolte nelle attività di regolazione e sorveglianza ed è coordinato dal Vice Direttore Generale.

Il Safety Board viene nominato dal Vice Direttore Generale ed ha il compito di:

- Analizzare le informazioni di Safety disponibili (i cosiddetti "safety data")
- Definire le azioni di mitigazione necessarie
- Individuare le strutture responsabili delle azioni di mitigazione
- Approvare il Safety Plan e le sue eventuali modifiche
- Stabilire il piano di implementazione del Safety Plan.
- Monitorare l'attuazione delle azioni previste nel Safety Plan
- Valutare l'efficacia del Safety Plan

Le suddette attività possono essere sostanzialmente schematizzate come segue:



Il Safety Board è supportato dal responsabile della Funzione Organizzativa Safety che agisce come segretario del board e garantisce la gestione corrente del Safety Plan.

Il Safety Board si riunisce con periodicità almeno bimestrale e risponde al Vice Direttore Generale, che presenta i risultati delle attività al Comitato Direzionale dell'ENAC.

3. European Plan for Aviation Safety (EPAS)

L'European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2017-2021 è stato emesso dall'EASA, in applicazione delle indicazioni fornite nello **European Aviation Safety Programme (EASP)** pubblicato dalla Commissione Europea il 7.12.2015 sotto forma di report indirizzato al Consiglio ed al Parlamento Europeo.

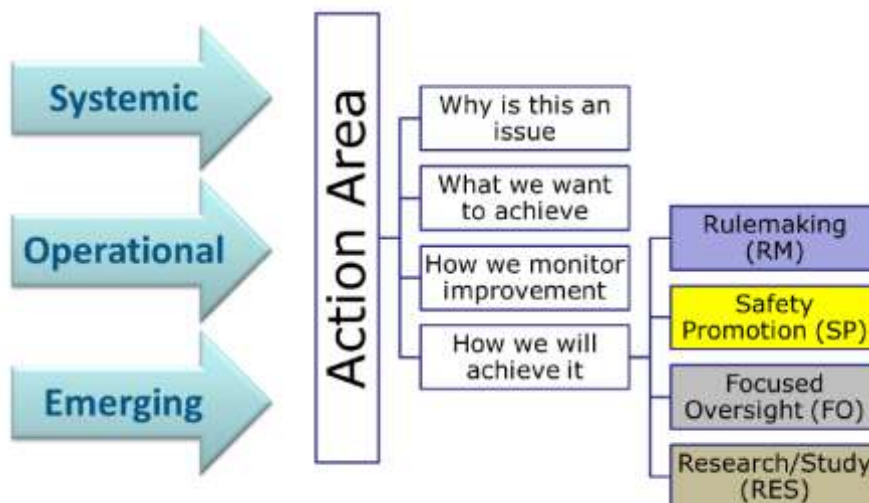
L'EPAS è disponibile nella sezione "Safety Management & Promotion" del sito internet dell'EASA ed ha durata quinquennale. Esso viene rivisto annualmente nell'ambito del processo di Safety Management dell'Aviazione Civile Europea.

Esso è costituito sostanzialmente da una parte introduttiva, che stabilisce le "Strategic Safety priorities", e da una lista di azioni suddivise in tre categorie:

- Systemic Issues:** Sono tematiche che riguardano l'aviazione civile nel suo complesso
- Operational Issues:** Sono tematiche che sono strettamente correlate ad eventi che vengono riportati durante le operazioni.
- Emerging Issues:** Sono tematiche che riguardano problematiche emergenti, in particolare per l'introduzione di nuove tecnologie (ad es. SAPR).

Queste categorie vengono "esplose" in aree di azione (*Action area*), che poi si dettagliano ulteriormente in specifiche *safety actions*. Per ciascuna azione vengono indicate gli obiettivi prefissati, il settore, la struttura responsabile (interna ad EASA o Stato Membro), il risultato atteso ed il periodo di realizzazione previsto.

Una descrizione della logica seguita da EASA è riportata negli schemi successivi:



Driver	Issue category	Action area
Safety	Systemic issues	Safety management Aviation personnel Aircraft tracking, rescue operation and accident investigations
	Operational issues	Loss of control in-flight Design and maintenance improvements Commercial air transport by aeroplanes Mid-air collisions Runway safety Ground safety Controlled flight into terrain Fire, smoke and fumes Helicopter operations General Aviation
	Emerging issues	New products, systems, technologies and operations Regulatory and oversight considerations New business models

In questi schemi si vede che le azioni di responsabilità EASA sono state codificate come azioni di Rulemaking (RM), di Safety Promotion (SP), di Focused Oversight (FO) o di Research/Study (RES), mentre quelle attribuite agli Stati Membri vengono genericamente indicate con il codice MST.

Queste ultime sono state recepite nell'ENAC Safety Plan in un'apposita tabella (app.1) nella quale mantengono la codifica originale, così da rendere più semplice un cross-reference tra il documento EASA e quello emesso dall'ENAC.

4. Il Safety Plan dell'ENAC (ESP)

Il Safety Plan dell'ENAC (ESP) è il documento che l'ENAC pubblica per descrivere le azioni di safety che vengono messe in atto dalle Autorità dell'Aviazione Civile degli Stati Membri nello stesso periodo di validità dell'EPAS. Il piano descritto in questo documento copre quindi il periodo 2017-2021 e supera la vecchia edizione 2012-2015.

Nella stesura del Safety Plan, oltre che tener conto delle indicazioni fornite da EASA nell'EPAS, l'ENAC tiene conto dei *safety data* raccolti a livello nazionale e ne coordina i contenuti con il Piano Normativa e con il Piano della Performance.

Per motivi di coerenza e di semplicità di gestione la struttura del documento è coordinata con quella dell'EPAS, con la quale condivide l'impostazione, le terminologie e la codifica delle azioni.

Il Safety Plan è adottato dal Direttore Generale su proposta del Vice Direttore Generale dopo consultazione con i Direttori Centrali.

È importante infine segnalare che, con la prossima revisione del regolamento basico (EU) 216/2008, la cui emissione è prevista nel corso del 2017, la pubblicazione del Safety Plan costituirà un obbligo normativo per gli Stati Membri dell'Unione Europea ed è quindi particolarmente importante che il presente documento sia il più possibile allineato alle indicazioni fornite da EASA.

5. Le azioni del Safety Plan

Le azioni del Safety Plan sono state raccolte in due tabelle distinte.

La prima tabella (*Azioni richieste dall'EPAS*) sostanzialmente riepiloga le azioni che derivano dalla applicazione dell'EPAS e specifica le funzioni organizzative ENAC responsabili ed i periodi di attuazione. In questa tabella le azioni vengono codificate con il codice originale EASA per motivi di coerenza con l'EPAS.

La seconda tabella (*Azioni definite a livello nazionale*) è invece costituita dalle azioni scaturite dall'analisi condotta a livello nazionale dal Safety Board sulla base dei safety data disponibili e sono state codificate come **ENS.xxx** (ENAC Systemic), **ENO.xxx** (ENAC Operational) e **ENE.xxx** (ENAC Emerging) al fine di mantenere una coerenza con l'impostazione dell'EPAS.

In entrambe le tabelle vengono indicate:

- L'azione prevista
- La struttura responsabile dell'azione
- Le strutture che eventualmente collaborano
- Il periodo di riferimento per la messa in atto dell'azione
- Il risultato atteso

Nella prima tabella vengono, inoltre, indicati gli obiettivi che EASA si è prefissato nell'EPAS.

Per ognuna delle azioni contenute nel Safety Plan, la struttura responsabile³, d'intesa con la Direzione Centrale di riferimento, prepara un piano operativo che viene sottoposto all'attenzione del Safety Board che ne monitora la messa in atto con il supporto della Funzione Organizzativa Safety.

Annualmente la Funzione Organizzativa Safety predispose un report nel quale viene riepilogato lo stato d'avanzamento delle azioni in corso e le eventuali criticità riscontrate. Tale report è sottoposto al Safety Board che valuta le eventuali variazioni/integrazioni da apportare al piano.

³ Le sigle con le quali vengono identificate le strutture ENAC sono quelle riportate nel MAGOQ, disponibile nel sito internet dell'ENAC.

Tabella 1 – Azioni richieste dall'EPAS

Rif. EASA	Categoria	Azione	Struttura responsabile	Strutture cooperanti	Periodo	Risultato atteso/data	Obiettivo EASA
MST.001	Systemic	Member States to give priority to the work on State Safety Programmes	VDG	Tutte	2017-2021	SSP established continuous	Make SSPs consistently available in Europe in compliance with the GASP objectives
MST.002	Systemic	Promotion of safety management system	VSY	Tutte	2017-2021	Best practice continuous	Encourage implementation of safety promotion material developed by ESSI Teams (ECAST, EHEST and EGAST) and SMICG
MST.003	Systemic	Member States should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring programmes	RPO	TAA	2017-2021	Report on activities performed to promote FDM continuous	MS should set up a regular dialogue with their national aircraft operators on FDM programmes, with the objectives of: - promoting the operational safety benefits of FDM; - fostering an open dialogue on FDM programmes that takes place in the framework of just culture; and encouraging operators to include and further develop FDM events relevant for the prevention of RE, MAC, CFIT and LOC-I, or other issues identified by the SSP.
MST.004	Operational	Include Loss of Control In Flight (LOC-I) in the national State Safety Programme	RPO	TAA	2017-2021	SSP established continuous	This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.005	Operational	Include fire, smoke and fumes in the national State Safety Programme	RPO	TAA RNA	2017-2021	SSP established continuous	This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.006	Operational	Include Controlled Flight into Terrain (CFIT) in the national State Safety Programme	RPO	TAA	2017-2021	SSP established continuous	This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.007	Operational	Include runway excursions in the national State Safety Programme	RPO	TAA RAS	2017-2021	SSP established continuous	REs should be addressed by the MS on their SSPs in close cooperation with the aircraft operators, ATC, airport operators and pilot representatives. This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness.

MST.010	Operational	Include Mid Air Collision (MAC) in the national State Safety Programme	RAS	RPO	2017-2021	Report continuous	This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness. MS should implement actions of the European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction.
MST.011	Operational	Runway safety teams	TAA	DOX	2017-2021	Report continuous	MS should audit their aerodromes to ensure that a local runway safety team is in place and is effective. MS will report on the progress and effectiveness
MST.014	Operational	Include runway incursions in the national State Safety Programme	TOP	TSA	2017-2021	SSP established continuous	RIs should be addressed by the MS on their SSPs. This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness. MS should implement actions suggested by the European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions.
MST.015	Operational	Helicopter safety events	VSY	RPO RNA TAA	2017-2021	Workshop continuous	NAA in partnership with industry representatives, to organise helicopter safety events annually or every two years. The EHEST material could be freely used and promoted
MST.016	Operational	Airspace infringement risk in General Aviation	RAS	RPO DAX	2017-2021	Report continuous	NAA should play the leading role in establishing and promoting local implementation priorities and actions
MST.017	Operational	Safety transportation of dangerous goods in GA	RPO	VSY	2017	Brochure 2016	MS will develop a safety leaflet to inform pilots on the risks involved in transporting dangerous goods
MST.018	Operational	Include ground safety in the national State Safety Programme	TAA	CSE EAA	2017-2021	SSP established continuous	This will include, as a minimum, agreeing on a set of actions and measuring their effectiveness.
MST.019	Emerging	Better understanding of operators' governance structure	RPO	TAA ETA	2018-2023	Research or guidance material 2017	NAA to have a thorough understanding of operators' governance structure. In particular, influence of financial stakeholders and of the controlling management personnel, where such personnel are located outside the scope of approval

MST.020	Emerging	Loss of radar detection	RAS	TSA	2018	Report 2017	<p>On 5 and 10 June 2014, there were several occurrences of radar losses from ATC displays in central Europe. These events resulted in reduced capacity in some of the affected ATC sectors, in introduction of flow measures and in delays. As this type of events may also have a serious impact on safety, the Agency was mandated by the EC to perform a technical investigation and propose recommendations.</p> <p>The technical investigation concluded that the source of the interference was a system or installation which over-interrogated the transponders on board aircraft not only at rates beyond their requirements but also beyond design limits.</p> <p>MS are encouraged to implement the recommendations of the technical report and to consider implementation of other mitigation techniques against loss of detection of aircraft as a result of SSR over-interrogation</p>
MST.021	Emerging	Cooperative oversight	TAA	RNA RPO	2017-2021	NAA group on cooperative oversight & trial project on cooperative oversight 2016	MS to implement cooperative oversight and disseminate best practices on how NAAs can better work together and participate in the oversight of organisations/persons certified by another MS.
MST.022	Emerging	Operator's management systems	TAA	DOX	2017-2021	analysis of results of SMS data obtained from NAAs 2017	Management systems of the operator should capture new hazards that are introduced by different employment models within an individual operator, increased mobility of pilots, safety-critical services provided by non-certified service providers and (long-term) leasing. MS will ensure this happens through oversight activities and provide SMS data to the Agency.

MST.023	Emerging	Better EU-wide occurrence reporting data for NAAs	VSY	-	2017-2021	Occurrence reporting survey 2016	MS to provide occurrence reporting data in order to benchmark operator's safety culture. All NAAs should participate in the survey. The survey should include raw data on occurrence reports from individual operators in order to obtain consistency in the type of occurrences analysed. NAAs should use the results of their oversight on occurrence reporting as a performance indicator of the safety culture within an operator.
MST.024	Operational	Loss of separation between civil and military aircraft	RAS	RPO	2018	Report 2018	Several EU MS have reported an increase in losses of separation involving civil and military aircraft and more particularly an increase in non-cooperative military traffic over the high seas. Taking into account this situation, and the possible hazard to civil aviation safety, the EC mandated the Agency to perform a technical analysis of the reported occurrences. The technical analysis issued a number of recommendations for the MS (the full report is available here) which they are encouraged to implement.
MST.xxx (1)	Operational	Improve the dissemination of safety messages	VSY	Tutte	2017	Safety Workshops and safety days/evenings 2017	Improve the dissemination of Safety Promotion and training material by authorities, associations, flying clubs, insurance companies targeting flight instructors and/or pilots through means such as safety workshops and safety days/evenings.
MST.xxx (2)	Operational	Airspace design	RAS	-	2018-2021	Airspace Design/Rules of the air 2018	Explore the possibility of reducing the complexity of airspace design in Europe

Tabella 2 – Azioni definite a livello nazionale

Categoria	Numero	Azione	Struttura responsabile	Strutture cooperanti	Periodo	Risultato atteso
Systemic	ENS.001	Attività di Safety Promotion nell'ambito delle operazioni con elicotteri e dell'utilizzo delle elisuperfici	VSY	RPO RAS DAX	2017	Diffusione delle informazioni
Systemic	ENS.002	Piena applicazione dei principi della "Safety Culture" nell'ambito dell'Aviazione Civile italiana	VSY	Tutte	2017-2021	Applicazione dei principi della Just Culture nell'ambito degli SMS
Systemic	ENS.003	Disciplina degli ostacoli per il volo a bassa quota	RAS	TOP	2019-2021	Analisi situazione nazionale
Systemic	ENS.004	Disciplina dei surroundigs aeroportuali	RAS	-	2017-2018	Emissione regolamento
Systemic	ENS.005	Introduzione dei principi e delle metodologie di risk management in tutti i settori organizzativi dell'Ente in accordo al modello EASA	VDG	Tutte	2017-2021	Applicazione dei criteri di Risk Management
Systemic	ENS.006	Adeguamento dell'assetto certificativo degli handlers in linea con il regolamento europeo (EU) 139/2014	RTA	RPO RAS	2017-2020	Nuovo assetto certificativo handlers
Systemic	ENS.007	Attuazione del regolamento "Affidamento aeroporti demaniali per l'Aviazione Generale"	EGA	DAX	2017-2021	Piena attuazione del regolamento
Systemic	ENS.008	Attuazione del programma CMA (Continuous Monitoring Approach) di ICAO	RAA	Tutte	2017-2020	Rappresentazione della piena conformità agli Annessi tramite piattaforma informatica ICAO
Operational	ENO.001	Rilievi per la mappatura degli ostacoli in prossimità degli aeroporti a gestione diretta	TOP	-	2017-2019	Mappatura ostacoli
Operational	ENO.002	Misure di mitigazione del rischio di wildlife strike	TAV (BSCI)	DOX	2017-2019	Implementazione di policies per aumentare l'awareness e la mitigazione del fenomeno

Operational	ENO.003	Trasporto delle Merci Pericolose (Dangerous Goods) Riordino delle attività di autorizzazione al sorvolo/scalo, rilascio delle deroghe, oversight sulla filiera e sensibilizzazione degli attori emergenti (ad es. GA, SAPR)	RPO	DAX VSY ETA	2017-2021	1. Emissione normativa 2. Attività di Safety Promotion 3. Oversight
Operational	ENO.004	Transizione dal COLA allo SPO. Attuazione delle AIR OPS Parte SPO: Certificazione e Safety Promotion, curando in maniera particolare le materie di competenza nazionale (antincendio, FTL).	RPO	TAA VSY	2017	1. Emissione normativa 2. Attività di Safety Promotion 3. Oversight
Operational	ENO.005	Conversione delle certificazioni degli aeroporti al regolamento europeo (EU) 139/2014	TAA	DOX	2017	Completamento conversione delle certificazioni
Operational	ENO.006	Adeguamento attività sulle Licenze di Volo. Action 1: Superamento del DPR 566 e completamento della transizione al reg. AIR CREW (LAPL, mountain rating, qualifica PBN per le abilitazioni IR, ecc.) Action 2: Integrazione delle attività tra strutture centrali e periferiche, informatizzazione e semplificazione delle procedure.	RPO	DAX SSI	2017-2021	(1) Disapplicazione DPR 566 (2) Nuovo assetto competenze
Emerging	ENE.001	Dispositivi per la decelerazione/riduzione delle distanze di arresto negli aeroporti con RESA non regolamentare	TPA	-	2017-2018	Emissione piano per gli aeroporti interessati
Emerging	ENE.002	Sistemi a Pilotaggio Remoto (SAPR) 1. Definizione dei requisiti per le operazioni BVLOS dei SAPR 2. Definizione dei requisiti per le operazioni dei SAPR nel caso di catastrofi ambientali	RNA	(1) RAS (1) RPO	2017-2018	Emissione regolamento
Emerging	ENE.003	Applicazione delle metodologie di PBO (Performance Based Oversight)	TAA	RNA RPO DOX	2017-2019	Piena applicazione delle metodologie PBO
Emerging	ENE.004	Remote Tower operation	RAS	TSA	2017-2021	Piena operatività
Emerging	ENE.005	Implementazione sistema UTM (Unmanned Traffic Management)	VDG	RAS RNA	2017-2021	Operatività del sistema UTM
Emerging	ENE.006	Voli suborbitali	VDG	RAS RNA TPP	2017-2021	Studio e proposta quadro regolatorio

Appendice 1 – Sigle ed acronimi

ANSV	Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
BSCI	Bird Strike Committee Italy
BVLOS	Beyond Visual Line of Sight
CFIT	Controlled Flight Into Terrain
CMA	Continuous Monitoring Approach
COLA	Certificato Operatore Lavoro Aereo
EASA	European Aviation Safety Agency
EASP	European Aviation Safety Programme
EASp	European Aviation Safety Plan
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team
eE-MOR	Electronic ENAC – Mandatory Occurrence Reporting
EGAST	European General Aviation Safety Team
EHEST	European Helicopter Safety Team
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
EPAS	European Plan for Aviation Safety
ESSI	European Strategic Safety Initiative
EU	European Union
FDM	Flight Data Monitoring
FO	Focused Oversight (azione di sorveglianza mirata)
FTL	Flight Time Limitation
GA	General Aviation
GASP	Global Aviation Safety Programme
LAPL	Light Aeroplane Pilot Licence
LOC-I	Loss of Control – In Flight
MAC	Mid Air Collision
MAGOQ	Manuale per la Gestione dell'Organizzazione e della Qualità
MS	Member State
NAA	National Aviation Authority
OPS	Operations
PBN	Performance Based Navigation
PBO	Performance Based Oversight
RES	Research/Study (azione di studio o ricerca)
RESA	Runway End Safety Area
RM	Rulemaking (azione di regolamentazione)
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System (vedi SAPR)
SAPR	Sistema a Pilotaggio Remoto
SB	Safety Board
SMICG	Safety Management International Collaboration Group
SMS	Safety Management System
SPO	Special Operations
SSP	State Safety Programme
SSR	Secondary Surveillance Radar
UTM	Unmanned Traffic Management