

Politica per la sicurezza

I

INTENZIONALY BLANK

Sommario

0 PARTE GENERALE	4
1 POLITICA DELLA SICUREZZA E OBIETTIVI	5
2 IMPEGNO DEL RESPONSABILE DELLA DTO	5
3 RESPONSABILE DTO	6
4 COMITATO PER LA SICUREZZA	6
5 SEGNALAZIONI DI SICUREZZA	6
6 IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI	8
7 PROBABILITA' DEI RISCHI	9
8 SEVERITA' DEI RISCHI	10
9 TOLLERABILITA' DEI RISCHI	10
10 MITIGAZIONE DEI RISCHI	11
11 REGISTRAZIONI	12
12 GESTIONE DEL CAMBIAMENTO	13
13 GESTIONE DEGLI INCONVENIENTI	13
14 ADDESTRAMENTO	13
15 PIANO DI EMERGENZA (ERP)	13
16 INVESTIGAZIONI	15
17 PERSONALE RESPONSABILE DA ALLERTARE	15
18 RECAPITI	15
19 MODELLO PER LA SEGNALAZIONE OBBLIGATORIA DI EVENTI DI SICUREZZA	16
20 MODELLO PER LA SEGNALAZIONE VOLONTARIA DI EVENTI DI SICUREZZA	18

0 PARTE GENERALE

I termini inglesi security e safety si traducono entrambi nel vocabolo italiano "sicurezza". Entrambi termini si riferiscono infatti alla salvaguardia dell' incolumità della persona, ma si differenziano nella natura della minaccia.

Security significa, infatti, salvaguardia o protezione da attacchi, aggressioni o danni a persone o beni causati volontariamente da individui o gruppi di individui mediante azioni criminali, militari, belliche, di sabotaggio, ecc.

Safety si riferisce alla salvaguardia e protezione da eventi o circostanze accidentali e indipendenti da precise volontà, che hanno in sé stesse un' alta potenzialità lesiva.

Anche i termini inglesi incident e accident sono traducibili, in italiano, con lo stesso sostantivo "incidente", ma il loro significato è diverso, in quanto incident potrebbe essere tradotto come incidente di piccola entità, mentre accident come incidente catastrofico o con conseguenze gravi a persone, cose o all' ambiente.

Accident prevention, traducibile letteralmente in italiano con l'espressione "prevenzione degli incidenti" si potrebbe tradurre con "interventi atti a impedire incidenti gravi".

Dunque, sicurezza del volo (safety) e prevenzione degli incidenti (accident prevention) esprimono lo stesso significato per finalità coincidenti.

Il volo è un'attività intrinsecamente rischiosa e soggetta a pericoli che, quando non riconosciuti e neutralizzati possono provocare incidenti anche fatali.

La Sicurezza Volo ha il compito di:

- Individuare i pericoli ed i rischi esaminando tutti i settori pertinenti il volo;
- Gestire i pericoli ed i rischi con opportuni provvedimenti;
- Verificare e monitorare costantemente il livello di sicurezza.

La Sicurezza Volo si prefigge di ridurre progressivamente il numero degli incidenti fino ad arrivare all' agognato traguardo di "zero incidenti", attraverso una costante attività di prevenzione.

La Sicurezza Volo, comunque, non è un ostacolo per il volo ma un prezioso alleato che consente di svolgere la missione entro margini di sicurezza accettabili.

Gli incidenti possono essere imputati a :

- Fattore umano
- Fattore tecnico
- Fattore ambientale
- Combinazione di tali fattori

È opportuno evidenziare che la maggior parte degli incidenti è imputabile al fattore umano. La prevenzione è

l'insieme di tutte le attività/comportamenti/azioni volte a neutralizzare i rischi ed i pericoli che possono provocare gli incidenti. La prevenzione si basa su:

- Preparazione/addestramento;
- Disposizioni/regole adeguate;
- Rispetto delle disposizioni/regole vigenti;
- Manutenzione accurata e rispetto delle scadenze manutentive;
- Rispetto dei limiti strutturali e degli inviluppi di volo;
- Rispetto dei propri limiti e capacità;
- Valutazione delle condizioni meteorologiche;
- Controllo condizioni fisiche (forma, malessere, stanchezza, assunzione alcool e droga, ecc.);
- Esame degli inconvenienti di volo.

Un inconveniente di volo è un evento, diverso dall' incidente, associato all' impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni.

Un inconveniente "grave" è quello in cui le circostanze rivelano che è stato sfiorato l' incidente. È utile conoscere un inconveniente di volo perché:

- Consente di estrapolare dati sulle problematiche ricorrenti e sugli errori più comuni
- È dettagliato in quanto raccontato direttamente dai protagonisti che possono illustrare i particolari delle azioni e del percorso che hanno portato all' evento
- Consente di intervenire con azioni/disposizioni mirate

Tutti i piloti e tutti coloro che sono coinvolti con il volo devono segnalare gli inconvenienti di volo.

Occorre la piena collaborazione e la massima apertura a voler raccontare senza timore o vergogna quello che di anomalo accade durante il volo, anche gli errori, nella consapevolezza che chiunque, per quanto preparato ed esperto possa essere, può sbagliare e che gli errori, le dimenticanze e le errate valutazioni si ripetono e possono capitare ad altri con conseguenze peggiori.

"Non ci sono nuove cause di incidenti ma ci sono solo nuovi incidenti".

È importante sottolineare che la Sicurezza Volo "non cerca colpevoli" ma "cerca solo di prevenire gli incidenti". Tutto ciò che si rivela attinente alla sicurezza deve essere prontamente segnalato alle Autorità competenti.

Ogni aeromobile fuori servizio o in sosta notturna parcheggiato all' esterno deve avere tutte le porte e l' accesso al bagagliaio chiusi a chiave.

L'accesso agli a/m di persone non autorizzate deve essere impedito.

1 POLITICA DELLA SICUREZZA E OBIETTIVI

Tramite la politica di sicurezza, l'Aero Club afferma la sua intenzione di mantenere e, ove possibile, migliorare i livelli di sicurezza in tutte le sue attività e di ridurre al minimo il rischio di un incidente aereo, per quanto ragionevolmente possibile. La politica di sicurezza:

- riflette gli impegni organizzativi in materia di sicurezza e la gestione proattiva;
- è resa nota a tutti i soci del Club ;
- include i principi di riporto delle anomalie e malfunzionamenti che incidono sulla sicurezza dei voli.

La politica di sicurezza comprende un impegno a:

- migliorare verso i più elevati standard di sicurezza;
- rispettare tutte le normative applicabili, soddisfare tutti gli standard applicabili e prendere in considerazione le migliori pratiche;
- fornire risorse adeguate;
- far rispettare la sicurezza come una responsabilità primaria dei responsabili delle attività del club; e
- non dare la colpa a qualcuno per la segnalazione di qualcosa che non sarebbe stato altrimenti rilevato.

Oltre a questi obiettivi generali sanciti nella politica di sicurezza, i dettagli per il raggiungimento di un elevato grado di sicurezza sono affrontati dal monitoraggio delle attività da parte del personale che ha compiti di responsabilità.

Il Responsabile della DTO dovrà:

- promuovere continuamente la politica di sicurezza a tutto il personale e dimostrare il suo impegno ad esso;
- stabilire obiettivi di sicurezza e standard di performance.

2 IMPEGNO DEL RESPONSABILE DELLA DTO

Il nostro metodo per la raccolta, la registrazione e la diffusione di informazioni di sicurezza garantisce la protezione nei limiti consentiti dalla legge, l'identità di coloro che forniscono informazioni utili per la sicurezza.

La Sicurezza è l'attività principale dell'Aero Club Rieti. L'impegno del Responsabile della DTO è volto a sviluppare , implementare, aggiornare le strategie ed i processi atti ad assicurare che tutte le attività di volo e non, si svolgano in sicurezza , con le risorse umane e finanziarie idonee e sufficienti ad ottenere un elevato livello di performance della sicurezza seguendo le regolamentazioni vigenti, offrendo allo stesso tempo i nostri servizi.

Il suo impegno è quello di:

Sostenere la gestione della sicurezza attraverso la fornitura di tutte le risorse adeguate;

Incoraggiare le segnalazioni di sicurezza e di comunicazione;

Applicare la gestione della sicurezza come responsabilità primaria di tutti i responsabili, dipendenti, collaboratori, soci piloti ed allievi piloti;

Definire chiaramente per tutto il personale, dirigenti e dipendenti, le loro responsabilità e le responsabilità per la fornitura dei servizi e prestazioni offerte dall'organizzazione;

Istituire e gestire un processo di identificazione e di gestione dei rischi, che includa anche un sistema di segnalazione che possa eliminare o mitigare possibili conseguenze dei rischi derivanti dalle nostre operazioni o attività ad un punto che sia il più basso ragionevolmente possibile;

Assicurare che non ci saranno azioni sanzionatorie nei confronti dei soci che rendono noto attraverso il sistema di segnalazione , qualsiasi problematica attinente alla sicurezza, a meno che , non risulti evidente al di là di ogni ragionevole dubbio, l'esistenza di una negligenza od una inottemperanza ai regolamenti vigenti ed alle procedure proprie dell'Aero Club di Rieti;

Rispettare e, per quanto possibile, superare i requisiti legislativi e normativi;

Garantire che le risorse umane siano sufficienti, qualificate e disponibili per implementare le strategie di sicurezza e dei processi;

	<h1>Politica per la sicurezza</h1>	Page 6 di 19
		Ed. 1 - Rev. 0 21.10.2023

Stabilire e commisurare le prestazioni di sicurezza dell'Aeroclub con indicatori strettamente connessi alla realtà dell'organizzazione;
Migliorare continuamente le prestazioni di sicurezza attraverso processi, monitoraggi regolarmente condotti e adeguamento degli obiettivi;
Assicurare che sistemi e servizi forniti da esterni per supportare le nostre attività sono adeguati agli standard di sicurezza dell'Aeroclub di Rieti.

3 RESPONSABILE DTO

Con riferimento alla politica di Sicurezza il Rappresentante della DTO ha la responsabilità per la sicurezza in Aero Club. Egli :

- Fornisce all'Autorità evidenza di disponibilità di fondi per il raggiungimento degli standards;
- Approva, in virtù dei poteri conferitegli, gli investimenti e le azioni necessarie per mantenere ed implementare adeguatamente gli standards qualitativi;
- Appoggia la politica di sicurezza (tra cui una dichiarazione sulla protezione dei dati relativi a chi effettua una segnalazione di pericolo);
- Definisce le politiche e gli obiettivi dell'organizzazione finalizzate all' efficienza, alla sicurezza ed al monitoraggio delle operazioni;
- Fornisce le risorse umane e materiali necessari per il funzionamento della DTO e il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza;
- Presiede il Comitato per la Sicurezza.

4 COMITATO PER LA SICUREZZA

È un Comitato che considera le questioni inerenti alla Sicurezza, a sostegno del Responsabile della DTO.

Al Comitato possono partecipare anche terze persone (previa approvazione del Presidente) nel caso fossero in discussione eventi straordinari. Si riunisce ordinariamente in concomitanza con la presentazione della relazione annuale all' ENAC

Ha la funzione di :

- stabilire le direttive operative sulla base delle informazioni pervenute dall' Addetto Safety, del responsabile dell' addestramento e del servizio di manutenzione dei velivoli;
- analizzare i pericoli, identificarne i rischi associati, stabilire le direttive per mitigarne le conseguenze ed eventualmente eliminarli.

Eventuali rischi residui dovranno essere accettati dal Responsabile della DTO.

Tutte le riunioni del Comitato per la sicurezza vengono verbalizzate.

5 SEGNALAZIONI DI SICUREZZA

I rischi possono essere gestiti solo se si conoscono: questo è lo scopo delle segnalazioni di sicurezza, che sono necessarie per identificare ogni condizione che può influenzare la sicurezza delle operazioni.

Segnalazioni spontanee (anche anonime) di eventi che possono influenzare la sicurezza sono incoraggiate dallo impegno del Responsabile della DTO.

Tutti i soci dell' Aero Club piloti, allievi piloti, personale tecnico della manutenzione e personale responsabile devono partecipare attivamente a questo sistema di segnalazioni spontanee.

Il Responsabile della DTO stabilisce una politica di " NO-COLPA" affinché tutti i soci dell' Aero Club siano incoraggiati a questa tipologia di segnalazione. Il tutto si rende necessario affinché vengano messe in evidenza situazioni di non sicurezza, permettendo di investigarne le cause senza incolpare nessuno.

Il modello per la segnalazione è indirizzato all' Addetto Safety; devono essere riportati errori propri o eventi che si ritiene avere riflessi sulla sicurezza.

Tutti i reports ricevuti dal' Addetto Safety sono catalogati e classificati in apposito registro..

L' Addetto Safety ha l' obbligo di dare una risposta a chi ha effettuato una segnalazione; analizzerà tutte le segnalazioni inerenti la sicurezza e renderà noti i risultati delle analisi per mettere in atto azioni correttive, coinvolgendo se necessario il Comitato per la Sicurezza.

6 IDENTIFICAZIONE DEI RISCHI

Il processo di identificazione degli hazard è il mezzo di raccolta, registrazione, analisi dei pericoli che riguardano la sicurezza delle attività operative dell' Aero Club .

È necessario effettuare una attività di identificazione iniziale dei pericoli sulle operazioni attuali per creare una base di riferimento per l'organizzazione e le sue attività, che dovrà poi essere continuamente rivista e aggiornata , ogni volta ci sia una variazione nell' organizzazione o ci sia consapevolezza di un nuovo rischio.

I pericoli provengono da fonti diverse, tra cui:

- Naturale e ambientale: clima, vento , ceneri vulcaniche;
- Economico: concorrenza, pressione di produzione, pressione dei costi, ecc.;
- Condizioni non sicure: uso di documentazione non aggiornate, risorse scarse;
- Atti non sicuri: errori, violazioni, negligenza, sabotaggio;
- Fisiologici: malattie, ipossia, illusioni percettive, affaticamento, privazione del sonno, farmaci, alcool, intossicazione, problemi di digestione, ecc.;
- Tecnologico: progettazione o manutenzione , materiali pericolosi, inquinamento, esplosioni, ecc.;
- Missioni operative : ostacoli, siti di atterraggio impegnativi (campi corti, in erba, privi di assistenza ATS).

Di seguito una lista di esempi di potenziali rischi:

N.	AREA	POSSIBILE RISCHIO DA :
1	Organizzazione Gestione	Rapida crescita Recessione o difficoltà finanziarie Impegno limitato o mancanza di estione. La gestione non dimostra supporto alle attività Limitata, mancanza di disponibilità di risorse o di pianificazione tra cui il personale. Mancanza o politica di segnalazione inefficace Elevato rapporto fra studenti ed istruttori
2	Attività sotto contratto	Accordi contrattuali non chiaramente specificati Contratti stipulati non approvati Mutamento imprevedibile di fornitore
3	Requisiti del personale	Rapporti di dipendenza non chiari Non previste le modalità di sostituzione in caso di assenza programmata o non pianificata Assenza di programma per la formazione periodica Elevato tasso di cambiamento del personale Frequenti cambi di istruttore durante l' addestramento Mancanza o incompleta descrizione degli obblighi Mancanza, non corretto o incompleto, di controllo dei certificati necessari del personale (licenze)
4	Requisiti dei locali e equipaggiamenti	Locali officina e laboratori esposti a alto livello di rumore, distrazioni, ecc. Stessi locali utilizzati per la pianificazione dei voli e l' istruzione teorica Modifiche, aggiornamenti o nuove attrezzature
5	Tenuta dei registri	Conforme alle disposizioni
6	Processi e procedure	Mancanza di procedure operative o manuali inesatti o incompleti. Complicata procedura di aggioramento dei documenti Esistenza di procedure informali Difficoltà di accesso alle procedure
7	Approvazione dei corsi di formazione	Frequenti cambi Ampia gamma di corsi approvati per la formazione Supervisione inadeguata
8	Fattore umano	Molteplici incarichi (carico di lavoro e stress) Fatica degli istruttori Abuso di alcole sostanze medicinali Compiacimento Stress di natura psicologica e sociale(finanziari, nascita di un figlio, divorzio, ecc.)
		RISCHI DA OPERAZIONI DI VOLO
1	Preparazione al volo	Mancanza o scarsa verifica dell' aeronavigabilità Mancanza o scarsa verifica degli equipaggiamenti e strumenti Mancanza ,incorretta o incompleta pianificazione del volo Scarsa conoscenza delle procedure di rifornimento

2	Peso e centraggio del velivolo	Stivaggio non corretto dei bagagli a mano Calcolo non corretto del peso e bilanciamento
3	Operazioni in volo	Uso di documenti non aggiornati Assenza a bordo del manuale d'impiego del velivolo e carte Incorrette esecuzioni di manovre in tutte le fasi del volo (es. stalli, recupero dalla vite incipiente, etc compresa il rullaggio ed il parcheggio) Procedure inadeguate e complicate Equipaggiamenti e strumenti necessari per il volo non disponibili Comunicazioni con ATC errate o incomplete
4	Aeroporti	Uso di aeroporto con grande volume di traffico con sistema di rullaggio e parcheggio complesso Uso di aeroporti o siti non controllati, in erba o campi corti
5	Rifornimenti	Uso di procedure per il rifornimento non chiare imbarco di carburante non idoneo
6	Parcheggio	Mancanza di conoscenze per il parcheggio velivoli

Il processo di identificazione dei pericoli può essere reattivo e proattivo.

L'approccio reattivo è basato sull'analisi di incidenti o pericoli già accaduti o segnalati e consiste in cercare di capire perché è accaduto; si riassume nella seguente domanda: Cosa è accaduto e perché?

L'approccio proattivo è costituito da una attenta analisi per identificare i pericoli, per valutare i rischi, per ridurre i rischi prima che si trasformino in un incidente o inconveniente; si riassume nella seguente domanda: Cosa potrebbe accadere e perché?

7 PROBABILITA' DEI RISCHI

Il rischio è anche valutato in termini di probabilità (qual è la probabilità che l'evento si verifichi?). Al fine di valutare la probabilità occorre tener conto delle misure di mitigazione che sono attualmente in atto.

Per determinare la probabilità è di aiuto porsi le seguenti domande:

- Vi sono casi di eventi simili a quello in esame accaduti nel passato (sia nella propria che in altre organizzazioni simili conosciute), o si tratta di un evento isolato?
- Quali altri aeromobili, equipaggiamenti o componenti dello stesso tipo potrebbero avere difetti simili?
- Quante persone sono coinvolte e quanto frequente è l'attività?
- Quali sono le misure attualmente in atto per prevenire il verificarsi dell'evento e qual è la loro efficacia?

Nella tabella che segue è riportato un esempio di classificazione dei livelli di probabilità dell'evento a ciascuno dei quali è attribuito un valore identificativo.

DEFINIZIONE QUALITATIVA *	SIGNIFICATO	VALORE
Frequente	Probabile che si verifichi molte volte	5
Occasionale	Probabile che capiti qualche volta	4
Remota	Improbabile, ma può possibilmente accadere	3
Improbabile	Molto improbabile che l'evento si verifichi	2
Estremamente improbabile	Quasi inconcepibile che l'evento si verifichi	1

(*) la probabilità di un evento in termini quantitativi viene generalmente definita da un valore numerico (numero eventi accaduti) rapportato ad una base di riferimento (es. numero voli o ore di volo, cicli di funzionamento, tempo calendariale).

8 SEVERITA' DEI RISCHI

Il rischio è valutato in termini di severità (se l'evento si verifica, quale sarà la conseguenza peggiore?). È necessario valutare la severità nei termini del peggiore scenario realisticamente possibile e tener conto delle misure di mitigazione attualmente in atto. L'Aero Club adotta l'approccio proattivo che consiste in analizzare la condotta delle operazioni per identificare potenziali pericoli e valutare i rischi associati allo scopo di individuare i fattori di rischio prima che avvenga un incidente o inconveniente.

Questo approccio fa scattare le seguenti domande:

- Quali infortuni potrebbero accadere e perché?
- Per quali motivi ciò potrebbe accadere?
- Ci sentiamo abbastanza protetti? Quali azioni dovremmo prendere al fine di evitare che si verifichino danni alle persone, agli aeromobili, alla proprietà altrui o di danno finanziario all'Aero Club?
- Qual è il probabile impatto ambientale?

Nella tabella che segue è riportata la classificazione dei livelli di severità delle conseguenze dell'evento, a ciascuno dei quali è attribuito un valore identificativo.

DEFINIZIONE	SIGNIFICATO	VALORE
Catastrofico	Aeromobile/equipaggiamento distrutto. Diversi decessi	A
Pericolosa	Forte riduzione dei margini di sicurezza, malessere fisico o carico di lavoro tale che l'organizzazione non può svolgere i propri compiti con precisione e completezza. Lesioni gravi o decesso per un certo numero di persone. Danno maggiore all'equipaggiamento.	B
Maggiore	Una significativa riduzione dei margini di sicurezza, una riduzione nella capacità della organizzazione di far fronte alle avverse condizioni operative a causa di un aumento del carico di lavoro o come risultato di condizioni che possono compromettere la loro efficienza. Inconveniente grave. Lesioni alle persone.	C
Minore	Fastidio. Limitazioni operative. Usi di procedure di emergenza. Inconveniente minore	D
Trascurabile	Conseguenze minime	E

9 TOLLERABILITA' DEI RISCHI

Una volta definite la severità e la probabilità, il rischio può essere valutato attraverso l'uso di una matrice di valutazione. Una matrice di valutazione del rischio è riportata nella tabella che segue.

		IMPATTO				
		E	D	C	B	A
PROBABILITA'	5	5E	5D	5C	5B	5A
	4	4E	4D	4C	4B	4A
	3	3E	3D	3C	3B	3A
	2	2E	2D	2C	2B	2A
	1	1E	1D	1C	1B	1A

L'indice alfanumerico (1A, 2A, ecc.) ottenuto dalla tabella di valutazione del rischio deve essere quindi esportato in una matrice di tollerabilità che individua i criteri di tollerabilità per la tipologia di organizzazione. Una matrice di tollerabilità del rischio è riportata nella tabella che segue.

Categoria del rischio	Combinazioni Probabilità - impatto	Atteggiamento atteso
ACCETTABILE	3E, 2E, 2D, 1E, 1D, 1C	La probabilità e/o l' impatto sono sufficientemente bassi e quindi il relativo rischio può essere sopportato, almeno nel breve termine, senza adozione di ulteriori misure di riduzione del rischio. Nel medio termine comunque dovrebbero essere considerate misure di mitigazione per ridurre il rischio nei limiti del praticabile.
TOLLERABILE	5E, 5D, 4E, 4D, 4C, 3D 3C, 3B, 2C, 2B, 2A, 1B, 1A	Devono essere attuate misure di contenimento del rischio nel limite del praticabile. Il livello di rischio residuo a valle delle misure di mitigazione dovrà essere valutato per accertare che sia divenuto "Accettabile". In caso contrario sarà necessario l' intervento del Rappresentante della DTO per le decisioni del caso.
NON ACCETTABILE	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Il rischio è caratterizzato da probabilità e/o impatto intollerabili. Le attività che danno origine al rischio non devono essere intraprese (se nuove) o continuate (se già in essere) prima di aver implementato misure di contenimento del rischio al fine di portarlo almeno al livello stimato "Tollerabile".

Livello di rischio non tollerabile (zona rossa nella matrice): il rischio è troppo alto per continuare le operazioni e le attività. Azione richiesta: Proibire / sospendere l'operazione. Il funzionamento può essere ripreso solo quando livello di rischio viene restituito a "tollerabile" o "accettabile".

I livelli di gestione che hanno l'autorità di prendere decisioni per quanto riguarda la tollerabilità del rischio:

- per la validazione della valutazione dei rischi: le ipotesi fatte per la determinazione del livello di rischio e la sua tollerabilità devono essere convalidate dal Responsabile della DTO;
- per l' autorizzazione delle operazioni: non applicabile, le operazioni non possono essere autorizzate. Livello di rischio tollerabile (zona gialla nella matrice): il livello di rischio può essere tollerato per l' operazione, a condizione che adeguate misure di mitigazione siano in atto.

Azione richiesta: introdurre appropriate misure di mitigazione .

I livelli di gestione che hanno l' autorità di prendere decisioni per quanto riguarda la tollerabilità del rischio:

- per la validazione della valutazione dei rischi: le ipotesi formulate per la determinazione del livello di rischio e la sua tollerabilità devono essere convalidate dal Responsabile della DTO;
- per l' autorizzazione delle operazioni: solo il Responsabile della DTO ha l'autorità per autorizzare operazioni a questo livello di rischio.

Livello di rischio accettabile (zona verde nella matrice): il rischio è tollerabile e può essere accettato per l' operazione.

Azione richiesta: monitoraggio. Il rischio è considerato sufficientemente controllato e non sono necessarie ulteriori misure di riduzione dei rischi. Tuttavia, in linea con il concetto ALARP (As Low As Reasonably Practicable = Livello più basso ragionevolmente possibile) , possono ancora essere intraprese azioni per ridurre ulteriormente il livello di rischio, se possibile e ragionevole.

I livelli di gestione che hanno l'autorità di prendere decisioni per quanto riguarda la tollerabilità del rischio:

- per la validazione di valutazione dei rischi: le ipotesi formulate per la determinazione del livello di rischio e la sua tollerabilità devono essere convalidate dal Responsabile della DTO;
- per l' autorizzazione delle operazioni: non é necessaria alcuna autorizzazione speciale, é compresa nel regolare controllo operativo delle attività.

10 MITIGAZIONE DEI RISCHI

È necessario che i rischi siano gestiti al livello più basso ragionevolmente possibile.

Il livello di rischio deve risultare equilibrato in rapporto al tempo, al costo e alle difficoltà di prendere provvedimenti per ridurre o eliminare il rischio.

Esso può essere mitigato:

- riducendo la severità delle conseguenze potenziali,

- riducendo la probabilità o la frequenza del suo verificarsi, o riducendo l'esposizione al rischio.

L'azione correttiva deve tenere conto delle eventuali difese esistenti e della loro incapacità di raggiungere un livello di rischio accettabile. Essa sarà inoltre oggetto di ulteriori valutazioni, al fine di determinare se il rischio è ora accettabile e verificare che nessun altro rischio sia stato introdotto nelle attività operative.

Le mitigazioni dei rischi saranno monitorate al fine di assicurarsi della loro efficacia nel tempo. In generale le strategie di mitigazione rientrano nelle tre seguenti categorie:

- Eliminazione: l'operazione o l'attività viene annullata o evitata perché il rischio sulla sicurezza supera i vantaggi ottenuti continuando l'attività, eliminando così il rischio del tutto.
- Riduzione: la frequenza delle operazioni o attività viene ridotta o si interviene per ridurre l'entità delle conseguenze del rischio (ad es. limitare le operazioni soltanto ai voli in condizioni meteorologiche senza vento).
- Segregazione: l'azione viene intrapresa per isolare gli effetti delle conseguenze del rischio o aumentare la ridondanza per proteggersi contro essi (es. limitare le operazioni agli aeromobili equipaggiati di equipaggiamenti aggiuntivi).

Gli effetti della mitigazione dei rischi sono valutati rispetto a:

- Funzionalità: La misura influenza la capacità di svolgere l'attività?
- Robustezza: Sarà la misura efficace in condizioni variabili e nel corso del tempo?
- Eventuali altri effetti, come l'introduzione di nuovi rischi.

Nell'individuare le misure di controllo del rischio devono essere identificati tutti i nuovi rischi che possono derivare dalla attuazione di tali misure.

Il rischio è rivalutato considerando gli effetti delle mitigazioni del rischio, come di seguito:



ALARP— as low as reasonably practicable (ALARP)- Livello più basso ragionevolmente possibile

11 REGISTRAZIONI

È necessario che tutti gli hazard individuati che potrebbero avere impatto sulla sicurezza, come pure le valutazioni dei relativi rischi e le successive azioni che ne seguono siano documentati in modo chiaro.

L'Aero Club per documentare gli hazard ha istituito un registro tenuto dal Responsabile DTO.

Il registro contiene tutti gli hazard identificati, i relativi rischi, i risultati della valutazione di ciascun rischio tenendo conto delle eventuali misure mitigazione in vigore, le ulteriori misure di mitigazione del rischio e, se necessario una nuova valutazione del rischio una volta che le misure di mitigazione siano state attuate, per verificare se tali misure hanno ottenuto il risultato desiderato

Il Responsabile della DTO terrà anche il controllo della seguente documentazione:

REGISTRO	PERSONALE INCARICATO	FORMA	PERIODO
Verbali comitato di sicurezza	Responsabile DTO	Cartaceo/elettronico	Permanente
Registro lezioni sicurezza	Responsabile DTO	Cartaceo/elettronico	5 anni
Raccolta segnalazioni	Responsabile DTO	Cartaceo/elettronico	5 anni
Raccolta comunicazioni	Responsabile DTO	Cartaceo/elettronico	5 anni

	<h1>Politica per la sicurezza</h1>	Page 13 di 19
		Ed. 1 - Rev. 0 21.10.2023

12 GESTIONE DEL CAMBIAMENTO

Le attività di una organizzazione sono dinamiche e possono essere soggette a frequenti modifiche.

È pertanto necessario implementare un processo di identificazione dei potenziali pericoli e valutazione dell'impatto sulla sicurezza degli eventuali cambiamenti significativi apportati

cambiamenti della gestione includono:

- introduzione di nuove attrezzature o equipaggiamenti;
- introduzione di nuovi corsi;
- modifiche nelle operazioni; introduzione di nuovi aeromobili ;
- introduzione di nuovi servizi sotto contratto;
- adozione di nuove procedure;
- variazione nelle posizioni chiave del personale;
- variazioni di attrezzature e condizioni di esercizio.

Ogni cambiamento deve essere:

- approvato dal livello di direzione ed in ultimo dal Responsabile della DTO.
- pubblicizzato all'interno dell'Organizzazione e fatti conoscere a tutto il personale interessato

13 GESTIONE DEGLI INCONVENIENTI

Gli inconvenienti si verificano inevitabilmente e possono fornire una preziosa opportunità di apprendimento per l'Organizzazione.

Il livello di approfondimento sarà in funzione della gravità dell'inconveniente o incidente.

Sulla base delle segnalazioni e dei rapporti il responsabile alla sicurezza effettuerà una indagine e produrrà un documento che riporta i risultati della investigazione.

Il Comitato della sicurezza analizzerà i risultati di tutte le indagini sugli inconvenienti e incidenti e metterà in atto i miglioramenti ritenuti necessari.

Tutto questo si svolgerà con riunioni programmate e se del caso saranno effettuati meeting straordinari. I risultati saranno anche oggetto di divulgazione all'interno dell'Aero Club.

14 ADDESTRAMENTO

Tutto il personale deve avere la necessaria competenza per lo svolgimento delle funzioni e responsabilità inerenti alla sicurezza che gli sono state affidate.

Il programma di addestramento prevede la politica di sicurezza, le procedure di segnalazione, responsabilità sulla sicurezza mediante addestramento in classe a cura del Responsabile della DTO

Ogni anno il Responsabile della DTO terrà almeno un corso di aggiornamento sulla sicurezza, evidenziando le modifiche ai regolamenti e riassumerà gli eventi analizzati e quanto verificato in termini di sicurezza.

15 PIANO DI EMERGENZA (ERP)

15.1 Introduzione

Questo piano di emergenza è sviluppato e progettato per aiutare l'organizzazione a rispondere ad eventi quali incidenti, incidenti gravi o qualsiasi altro evento anomalo, in grado di innescare una crisi.

Le fasi che devono essere attuate sono stabilite in modo da evitare potenziale confusione che potrebbe risultare quando è in atto una situazione di emergenza.

Sono individuate le responsabilità all'interno dell'organizzazione al fine di informare l'autorità incaricata di qualsiasi indagine e fornire assistenza ai servizi di emergenza, oltre a rispondere alle esigenze della famiglia dell'equipaggio o passeggeri.

Lo scopo di questo piano di emergenza è quello di:

- Evidenziare le politiche e le procedure da attuare in caso di crisi,
- Offrire una guida ai membri del team di gestione della crisi nell'ambito delle loro responsabilità

- Comunicare le informazioni utili al personale interno dell' Organizzazione e pubblica opinione.

Il piano ERP è stato progettato per coprire le situazioni di crisi, che non possono specificatamente o esattamente essere definibili. È presentato un quadro organizzativo delle azioni e delle politiche necessarie da attuare; tuttavia, è improbabile che una situazione di emergenza effettiva possa essere ricondotta ad un quadro preciso. Adattabilità e flessibilità sono necessarie nella gestione di tali eventi.

Per poter gestire in modo ottimale una crisi tutto il personale deve avere ben chiaro le istruzioni necessarie per la gestione della stessa.

Le fasi sono:

- Identificare l'evento
- Lanciare l'allarme
- Gestire l'evento
- Ritornare alle normali operazioni

15.2 Eventi che possono attivare il Piano di Emergenza

I seguenti eventi possono provocare una situazione di crisi e quindi motivare l'attivazione del piano di emergenza:

15.2.1 Allarme bomba, sabotaggio, terrorismo, sciopero, blocco degli accessi

Questi tipi di eventi richiedono un immediato allarme alle forze dell'ordine CC,PS, Prefettura di Rieti. La responsabilità di allertamento e trasmissione delle comunicazioni relative all'evento, trattandosi di area all'interno del sedime aeroportuale, compete all'ENAV che provvede secondo le proprie procedure.

Il personale presente in Aero Club che per primo ha conoscenza dell'evento allerta come segue:

Personale presente in Aero Club, Responsabile DTO, Addetto Safety.

15.2.2 Incendio, esplosione, inquinamento, terremoto con crolli, inondazioni

Questi tipi di eventi richiedono un immediato allarme ai servizi di emergenza: Vigili del fuoco e Soccorso sanitario, Forze dell'ordine.

La responsabilità di allertamento e trasmissione delle comunicazioni relative all'evento, trattandosi di area all'interno del sedime aeroportuale, compete all'ENAV che provvede secondo le proprie procedure.

Il Responsabile della DTO o l'Addetto Safety (o in caso di assenza un suo sostituto) provvede se del caso ad allertare ulteriori forze interne necessarie in supporto per risolvere la crisi.

15.2.3 Incidente/Inconvenientegrave a velivolo dell' Aero Club all'interno o nelle prossimità dell'aeroporto

Il personale o i soci dell' Aero Club che hanno assistito all'incidente o hanno ricevuto la segnalazione dall'AFIU, dal personale addetto all'antincendio/primo soccorso provvede a

- allertare tutto il personale responsabile dell'Aeroclub
- chiamare il numero di emergenza 112 se necessario

Il Responsabile della DTO o l'Addetto Safety provvede ad informare:

- ANSV
- ENAC

Si rammenta che secondo le norme vigenti senza la autorizzazione della ANSV nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti, effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite sempre dopo autorizzazione esplicita dalla ANSV.

15.2.4 Incidente/Inconveniente grave a velivolo dell' Aero Club in area di versa dall'aeroporto di Rieti

Questi tipi di eventi sono gestiti dall' Aero Club non appena riceve notizia di un incidente accaduto ad un proprio velivolo impegnato in operazioni di volo.

Il personale dell' Aero Club che ha ricevuto la segnalazione provvede a raccogliere i seguenti dati dopo aver stabilito, se possibile, l'autenticità della informazione:

- Data e ora della chiamata e chi la fa.
- Località ove è avvenuto l'incidente
- Raccogliere più informazioni possibili sulla dinamica dell'evento, in particolare stato delle persone coinvolte e del velivolo

Il personale dell' Aeroclub che ha ricevuto la segnalazione, provvede ad informare:

Il Responsabile della DTO o l'Addetto Safety

ANSV

ENAC

15.3 Rapporti con i media e famiglie coinvolte

Ad eccezione del Presidente o del Responsabile della DTO, nessuno è deputato a rapportarsi con i media e con i famigliari delle persone coinvolte.

15.4 Ritorno alle normali operazioni

Viene valutato dal Responsabile della DTO o dall' Addetto Safety (e dal responsabile della manutenzione , solo nel caso esista il dubbio che l'evento sia stato causato da motivi tecnici) una volta definite le condizioni dell'evento ed assicuratosi che non ci siano effetti sulla normale operatività.

Viene comunicato agli interessati la fine dello stato d'emergenza ed il ritorno alla normalità.

16 INVESTIGAZIONI

L'autorità giudiziaria è responsabile dell' investigazione degli incidenti.

L'Agenzia Nazionale della Sicurezza Volo (ANSV) è responsabile dell' investigazione degli incidenti allo scopo di prevenirli ed emettere raccomandazioni di sicurezza.

L'Autorità dell'Aviazione Civile (ENAC) ha il compito istituzionale dell'indagine tecnica atta a determinare le cause dell'evento, a promuovere azioni correttive.

L'Aero Club di Rieti, se richiesto, deve fornire tutta la documentazione necessaria durante l'indagine. È opportuno fin dall'inizio dell'evento preparare i seguenti documenti:

- Copia licenze personale di volo, attività di volo complessiva, attività di volo sul velivolo incidentato, registrazioni delle attività addestrative, copia visita medica
- Metar e TAF in orari prossimi all'ora dell' evento
- Registrazione delle manutenzioni eseguite, copia certificato navigabilità, copia licenza radio, copia quaderno tecnico.

17 PERSONALE RESPONSABILE DA ALLERTARE

Incaricato	Nominativo	Telefono
Responsabile DTO	Stefano Gambaro	3936902288
Presidente Aeroclub/ Addetto safety	Enrico Bagnoli	3356600875
Incaricato gestione tecnica	Diego Volpi	3484125269
Segreteria	Antonella/Maria Grazia	074620337

18 RECAPITI

	Telefono	Fax	e-mail
ANSV	0682078207	068273672	safety.info@ansv.it
Emergenza	112		
ENAC - Direzione Territoriale Lazio	0665953139		laziofco.apt@enac.gov.it

19 MODELLO PER LA SEGNALAZIONE OBBLIGATORIA DI EVENTI DI SICUREZZA

Safety report : *Flight Occurrence Report*

A/m	Data	Condimeteo
Allievo	Istruttore/Pilota	Corso
Missione		

Fase interessata all'evento

1	A terra prima del volo
2	Messa in moto
3	Rullaggio
4	Prova motore
5	Decollo
6	Salita
7	Navigazione
8	Manovre particolari
9	Discesa
10	Avvicinamento
11	Riattaccata
12	Atterraggio
13	Rullaggio
15	Parcheggio e arresto motore

Descrizione dell' evento

Il pilota _____

Cause imputabili all' evento

Il Rappresentante della DTO _____

Azioni e provvedimenti da intraprendere

Il Rappresentante della DTO _____

PARTE A CURA DELL' ADDETTO SAFETY		
Segnalazione registrata al N.....		Anno.....
Ulteriori analisi e raccomandazioni dell' Addetto Safety		Data :
CONCLUSIONI DEL COMITATO DI SICUREZZA		Data :
CONCLUSIONI FINALI		
ACCETTABILE	TOLLERABILE	NON ACCETTABILE
Firma Responsabile DTO		

20 MODELLO PER LA SEGNALAZIONE VOLONTARIA DI EVENTI DI SICUREZZA

Safety report : *Flight Occurrence Report*

A/m	Data	Condimateo
Allievo	Istruttore/Pilota	Corso
Missione		

Fase interessata all'evento

1	A terra prima del volo
2	Messa in moto
3	Rullaggio
4	Prova motore
5	Decollo
6	Salita
7	Navigazione
8	Manovre particolari
9	Discesa
10	Avvicinamento
11	Riattaccata
12	Atterraggio
13	Rullaggio
15	Parcheggio e arresto motore

Descrizione dell' evento

Il pilota _____

Cause imputabili all' evento

Il Rappresentante della DTO _____

Azioni e provvedimenti da intraprendere

Il Rappresentante della DTO _____

PARTE A CURA DELL' ADDETTO SAFETY		
Segnalazione registrata al N.....		Anno.....
Ulteriori analisi e raccomandazioni dell' Addetto Safety		Data :
CONCLUSIONI DEL COMITATO DI SICUREZZA		Data :
CONCLUSIONI FINALI		
ACCETTABILE	TOLLERABILE	NON ACCETTABILE
Firma Responsabile DTO		