

VERBALE DI ACCORDO

In data 23 maggio 2016 si sono incontrate le società Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A., Alitalia Cityliner S.p.A. e le Rappresentanze Sindacali del Personale Navigante Tecnico di ANPAC

PREMESSO CHE

- il Regolamento EU 965/2012 (AIR OPS) prevede l'istituzione e il mantenimento di un programma di analisi dei dati di volo (Flight Data Monitoring - FDM) integrato nel Safety Management System (SMS),
- FDM è l'analisi sistematica, proattiva e non-punitiva dei dati di volo registrati durante la normale attività operativa, il cui scopo primario è quello di migliorare la sicurezza del volo;
- il programma FDM produce i massimi benefici se esplica la sua azione in un ambiente pervaso da uno spirito di mutua collaborazione e di reciproca fiducia, finalizzato al miglioramento della sicurezza in cui è auspicabile la definizione di un accordo sull'uso corretto dei dati di volo;
- il Regolamento EU 376/2014, relative Implementing Rule (1018/2015), Guidance Material e Acceptable Means of Compliance, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, prevede l'adozione e attuazione dei principi della "Just Culture", così come recepiti nella manualistica aziendale (SMS Manual, Operations Manual Part A, Compliance Monitoring Manual, ecc.)

LE PARTI CONVENGONO CHE

Le Premesse costituiscono parte integrante dell'Accordo.

1. Obiettivi e strumenti del Programma di FDM

Alitalia gestisce un programma FDM, facente parte integrante del SMS, che ha le seguenti finalità:

- identificare le aree di rischio operativo e quantificare i margini di sicurezza attuali;
- identificare e quantificare il rischio operativo evidenziando le deviazioni dallo standard, le circostanze insolite o pericolose;
- valutare il livello di rischio associato a determinati eventi e stabilire quando la prosecuzione di una tendenza possa determinare situazioni di pericolo;
- contribuire alla definizione di azioni correttive e di mitigazione dei rischi esistenti o prevedibili attraverso il miglioramento della performance operativa, delle procedure operative e dell'addestramento;
- contribuire a verificare l'efficacia delle eventuali azioni correttive adottate attraverso il monitoraggio continuo;

Il Programma FDM utilizza le seguenti tecniche:

- rilevamento delle Eccedenze Operative

Analisi sistematica dei dati di volo, tesa ad identificare le condizioni di volo dove risultino deviazioni dai limiti imposti dalle Standard Operating Procedures e/o stabiliti dal costruttore dell'aeromobile, quantificando tali deviazioni. I limiti dell'analisi sono costantemente verificati e aggiornati per rispecchiare gli Standard e i limiti Operativi vigenti;

- Flight Measurement

Rilevamento delle normali operazioni su tutti i voli volto a determinare tendenze statisticamente significative che potrebbero dar luogo ad incrementi nel numero delle eccedenze operative o a nuove ed impreviste aree di rischio.

- Analisi Puntuale

Analisi dei dati di volo relativi ad un singolo evento di particolare rilevanza conclamato attraverso segnalazione o rilevato come Eccedenza Operativa o a seguito di Flight Measurement;

- Analisi Statistiche

Tecnica di analisi per la comparazione delle Eccedenze Operative o del Flight Measurement con i voli effettuati dall'operatore e atta a produrre ratei e tendenze.

2. Responsabile del Programma FDM

Il Safety Manager Alitalia/ Alitalia CityLiner è responsabile della gestione e dell'aggiornamento del programma FDM.

3. Sicurezza dei dati di volo

La protezione dei dati di volo è fondamentale per assicurare la fiducia nel programma FDM.

I dati di volo sono gestiti da Safety – U.O. Flight Data and Risk Analysis (IRT) – attraverso procedure che ne garantiscono la protezione nelle fasi di acquisizione, conservazione, accesso ai soli fini di analisi de-identificata e cancellazione.

L'accesso ai dati di volo è consentito esclusivamente a personale di Alitalia e Alitalia CityLiner formalmente autorizzato.

IRT amministra il rilascio delle autorizzazioni di accesso alla banca dati di volo al personale autorizzato di cui al successivo Art. 4 ed effettua la registrazione di tutti gli accessi alla banca dati di volo.

4. Accesso ai dati di volo

L'accesso ai dati di volo in forma de-identificata, nell'ambito del programma FDM, è consentito esclusivamente a:

- Safety Manager di Alitalia e Alitalia CityLiner;
- Fleet Safety Manager di Alitalia e Alitalia CityLiner
- Personale dell'U.O. IRT di Alitalia.

Safety conserva per il tempo indicato dalla normativa vigente, i dati di volo relativi agli eventi classificabili come incidenti ed inconvenienti oggetto di segnalazione obbligatoria, fornendoli quando richiesto all'autorità aeronautica.

Il personale della CAMO ha accesso ai dati di volo esclusivamente per finalità di tipo tecnico-manutentivo (mantenimento dell'aeronavigabilità, monitoring di impianti / sistemi degli aeromobili ed indagine tecnica), con esplicito divieto di identificazione e contatto diretto del personale di condotta coinvolto.

Il Safety Manager AZ e CT può autorizzare la cessione a terzi dei dati di volo (costruttori e Autorità) solo per finalità di sicurezza volo, opportunamente de-identificati (i dati non contengono informazioni che consentano di associarli ad uno specifico volo / evento).

5. Conservazione dei dati di volo

Safety – U.O. IRT conserva i dati di volo e le informazioni ad essi associati per i periodi di tempo di seguito indicati:

- le registrazioni digitali integrali dei dati di volo (RAW DATA) con cui è possibile effettuare le Analisi Puntuali sono conservate per un periodo di 6-8 mesi in funzione della disponibilità dello spazio di archiviazione; qualora richiesto dall'Autorità o indicato dal Safety Manager AZ o CT per motivi di opportunità aziendale (ad esempio per eventi oggetto di controversia legale) il periodo di conservazione può essere esteso a tempo indeterminato;
- i riferimenti alle Eccedenze Operative e al Flight Measurement sono conservati per 3 anni;
- i report delle Analisi Statistiche sono conservati per 5 anni.

6. Gruppo di gestione del programma FDM

La validazione tecnica dei dati di volo è condotta dal personale dell'Unità Organizzativa IRT. L'analisi tecnico-operativa dei dati è condotta dai Fleet Safety Manager (piloti esperti del tipo di aeromobile) e, per Alitalia CityLiner dal Safety Manager e dal Safety Officer, opportunamente addestrati all'attività di analisi FDM.

Il Safety Manager AZ presiede il gruppo di gestione del programma FDM, di cui fanno parte:

- il responsabile dell'U.O. IRT in qualità di esperto di supporto ingegneristico e tecnico specialistico;
- il Safety Manager di CT, i Fleet Safety Manager di AZ e CT, in qualità di esperti operativi;
- il Responsabile Ingegneria CAMO, eventualmente supportato da specialisti della propria struttura, in qualità di esperto di aeronavigabilità e manutenzione.

Il gruppo di gestione del programma FDM si riunisce periodicamente al fine di:

- monitorare l'andamento e l'efficacia del programma;
- valutare modifiche del programma.

7. Circostanze in cui è possibile procedere all'identificazione e al contatto del personale di condotta

L'identificazione ed il successivo contatto del personale di condotta può avvenire:

- quando il Safety Manager AZ o CT, ritenga necessario acquisire ulteriori informazioni relative allo scenario in cui sono maturati un evento od una serie di eventi tra di loro correlati, con l'obiettivo di giungere ad una completa definizione dell'evento stesso in applicazione del presente Accordo;
- nel caso di eventi che riguardino l'aeronavigabilità dell'aeromobile o che si configurino come eventi da riportare obbligatoriamente ai sensi del regolamento AIR OPS;
- nelle situazioni eccezionali in cui sia evidente l'esistenza di un rischio potenziale per la sicurezza delle operazioni, che richieda l'adozione di misure preventive urgenti.

Nei casi sopra citati, l'identificazione dei soggetti coinvolti avviene rispettando, comunque, rigorose procedure atte a garantire che la loro identità sia nota soltanto alla figura di collegamento (cosiddetto "Gatekeeper") con il personale di condotta di cui ai successivi articoli 8 e 9.

L'identificazione dei soggetti coinvolti, in accordo alle previsioni della normativa citata in premessa, non riguarda l'adozione di successive azioni disciplinari, di responsabilità o di discriminazione nei loro confronti.

8. Figura di collegamento con il personale di condotta (Gatekeeper)

Il compito di identificare e tenere i contatti con gli equipaggi di condotta dei voli oggetto di analisi, nei casi in cui se ne renda necessaria l'identificazione, è affidato al Gatekeeper.

Tale soggetto deve possedere un profilo professionale e tecnico in grado di riscuotere la fiducia sia degli equipaggi che del management.

Il Gatekeeper dovrà essere detentore di competenze tecnico – professionali nel campo della sicurezza del volo acquisite attraverso qualificati e documentati corsi di formazione o pregresse esperienze professionali.

A tale scopo, l'A.P. firmataria del presente accordo proporrà un nominativo, in grado di assicurare adeguato presidio specialistico, che sarà oggetto di condivisione e nomina da parte delle Aziende.

Si conviene che, qualora il numero dei Gatekeeper risultasse insufficiente per l'efficace gestione dell'Accordo, le Parti si incontreranno per valutarne l'incremento.

In particolare, l'A.P. nell'individuazione della risorsa proposta, dovrà rispettare i seguenti elementi: integrità morale, correttezza, indipendenza/terzietà (preferibilmente non dovrà rivestire incarichi all'interno di enti e associazioni esterne all'azienda).

Nel Suo operare, il Gatekeeper dovrà assicurare la riservatezza delle informazioni ricevute e valutare oggettivamente e con imparzialità gli accadimenti potenzialmente incidenti sulla sicurezza delle operazioni di volo.

L'eventuale violazione delle previsioni comportamentali di cui sopra, da parte del Gatekeeper, determina la revoca dall'incarico. L'eventuale revoca/nomina in caso di dimissioni sarà definita congiuntamente dalle Parti stipulanti.

La durata dell'incarico è pari a due anni. L'Azienda curerà l'eventuale addestramento e / o aggiornamento dei Gatekeeper in merito all'utilizzo degli strumenti necessari all'espletamento del ruolo.

In caso di variazione di assetto del Gruppo, le Parti si incontreranno per condividere eventuali modifiche di quanto sopra indicato.

9. Procedure per l'identificazione dell'equipaggio e modalità di svolgimento del contatto

Nei casi in cui l'analisi preliminare dei dati di volo evidenzia la necessità di acquisire ulteriori informazioni per definire il contesto operativo in cui si è svolto l'evento, il Safety Manager di AZ o CT o un suo delegato (Fleet Safety Manager) richiederà ad uno dei Gatekeeper, competente per tipo di aeromobile, di procedere all'identificazione ed alla richiesta di un feedback all'equipaggio, fornendo allo stesso le informazioni essenziali necessarie per descrivere l'evento e gli aspetti di interesse.

Il contatto con l'equipaggio deve avvenire con la massima tempestività e comunque di norma entro tre giorni dall'attivazione del Gatekeeper.

L'Azienda mette a disposizione del Gatekeeper gli strumenti e le strutture necessarie affinché il contatto con l'equipaggio di condotta possa avvenire garantendo la riservatezza dello stesso.

Il Gatekeeper inviterà preliminarmente l'equipaggio a far pervenire un Air Safety Report (ASR) a Safety entro 48 ore. Un ASR inviato dall'equipaggio secondo tale modalità sarà considerato come se fosse stato compilato nei termini previsti.

Il Gatekeeper, in funzione delle complessità dell'evento, potrà proporre all'equipaggio l'effettuazione dell'intervista per via telefonica.

Nel caso in cui l'intervista si svolga in Sede non si dovrà determinare alcun impatto sull'attività di volo programmata e il tempo presso gli uffici sarà considerato come tempo di servizio.

Al termine dell'intervista il Gatekeeper fornirà al Safety Manager il relativo verbale, che sarà utilizzato per il completamento dell'attività di analisi. L'esito dell'intervista dovrà pervenire al Safety Manager entro dieci giorni dall'attivazione del Gatekeeper.

Qualora l'analisi preliminare dei dati di volo evidenzi uno o più dei seguenti eventi oggetto di riporto obbligatorio all'autorità aeronautica e per i quali non risulti pervenuto un ASR:

- High Energy Rejected Takeoff
- GPWS/TAWS
- TCAS /RA
- Emergency Descent

il Safety Manager / Suo delegato potrà contattare l'equipaggio di volo, richiedendo la compilazione di un ASR con tempestivo invio dello stesso (entro 48 ore) a Safety.

In tali circostanze si applicherà la No-Penalty Policy come definita in OM part A.

10. Chiusura degli eventi

Il programma FDM ha il solo obiettivo di migliorare la sicurezza del volo; pertanto le eventuali azioni correttive che scaturiscono dall'analisi degli eventi evidenziati dal programma devono essere mirate ad evitare la ripetizione degli stessi.

A conclusione del processo di analisi degli eventi e/o delle successive investigazioni di sicurezza volo verranno emesse delle raccomandazioni che saranno divulgate periodicamente al personale navigante.

11. Diffusione delle evidenze derivate dal programma FDM

Safety, al fine di aumentare la consapevolezza della popolazione, diffonde, mediante pubblicazioni di sicurezza, informazioni relative all'andamento del programma FDM in forma aggregata e deidentificata.

12. Programma FDM

Le Parti si incontreranno almeno ogni sei mesi, per procedere alla valutazione dei dati aggregati, delle risultanze emerse dal processo di analisi e delle possibili ulteriori implementazioni del programma.

Il presente accordo ha una durata pari a due anni.

Alitalia - SAI S.p.A.

Alitalia Cityliner S.p.A.

ANPAC

Spett.le

ANPAC

Fiumicino, 23 maggio 2016

Con riferimento all'Accordo siglato in data odierna, in materia di Flight Data Monitoring, resta inteso che nelle more della nomina del Gatekeeper, di cui all'art. 8, le Aziende continueranno ad avvalersi delle figure di collegamento attualmente operative.

ALITALIA SAI – ALITALIA CITYLINER

