

Roma, 16 giugno 2016

INTERVENTO DELL'EASA

— *Dott. Michel Masson, Safety Action Coordinator, Strategy and Programmes Department,
Safety Programmes Section - EASA - European Aviation Safety Agency*

M. MASSON: Allora, grazie a tutti per la cortese attenzione. È un piacere far parte di questo eminente panel di esperti. Io utilizzerò la mia terza lingua che è l'italiano, la prima è anche una lingua italiana, il francese, perché lingua ufficiale nella Valle d'Aosta, come voi ben sapete. Comunque sono domande difficili che sono state presentate dall'Ingegnere Banal, con cui ho avuto il piacere di lavorare a Colonia un po' di anni fa, e direi che i miei saranno commenti da generalista piuttosto che un prospetto ufficiale dell'EASA. Parlerò un poco con la mia esperienza, vedo amici nella sala, loro sanno che io sono stato Segretario del Europea Strategic Safety Initiative per dieci anni più o meno, sono anche auditore dell'ISO 9001 certificato, ho preso il diploma a Madrid in spagnolo, che è la mia quarta lingua, sono co-autore del manuale SMS dell'EHEST, che so si usa anche con piacere in Italia, e come safety promotion coordinato. L'Ingegnere Banal ha menzionato l'importanza crescente della promotion nel nuovo sistema, sarò particolarmente attento ai possibili bisogni interni di materiali guida su questi soggetti. Allora, ho deciso di seguire il paper, che immagino avrete tutti letto, e di provare a dare risposte a queste domande. Prima ho visto che si usa il termine conflitto, nella mia opinione non è sicuro che abbiamo un conflitto fra safety management e quality management, però proverò a rispondere in maniera un po' più dettagliata. Il primo argomento era sulla safety performance e il compliance monitoring. Allora qualche definizione. Safety performance, performance di sicurezza pilotata tramite obiettivi e misurata, se si può dire, fra virgolette, tramite indicatori di sicurezza. In altre parole il controllo sui rischi è al finale della logica non vogliamo incidenti e morti in aereo, quando sono passeggero io voglio il mio volo sicuro, stiamo parlando di questo, salvare vite, semplice. Safety performance monitoring vuol dire il monitoraggio della performance di sicurezza tramite gli obiettivi e gli indicatori, dove siamo versus dove vogliamo essere, c'è una differenza, se c'è dobbiamo fare azioni, controllare e verificare che abbiano un effetto e se non hanno un effetto, cambiare, modificare, arricchire le azioni fino ad arrivare al nostro livello, e quando siamo arrivati non basta perché c'è anche il concetto di miglioramento continuo, vogliamo andare oltre. Compliance monitoring è semplicemente la verifica

Roma, 16 giugno 2016

della conformità con i requisiti. Allora, io vorrei sviluppare un po' l'argomento del beneficio o dell'uso delle regole. Le regole /.../ contro gli standard del rischio e vi finiscono bottom lines che sono requisiti minimi, cioè vuol dire che si può sempre andare oltre, non è vietato fare di più. Un esempio, che differenza vedete in queste due situazioni presenti nella slide? Ovviamente ce n'è una, a sinistra il controllo del rischio della velocità è lasciato libero, ma vuol dire che uno può andare a 200 all'ora o a 300 all'ora? No, perché il controllo del rischio se lo fa lui, o lei. Seconda domanda, quando si va a 80 all'ora è sufficiente per viaggiare sicuri? Non necessariamente. Il primo punto importante è che le regole si sostituiscono alle decisioni individuali riguardo alla gestione del rischio, la società ci dice, meglio andare a 80 al massimo che lasciare a ciascun conduttore la libertà di decidere per se stesso a quanto andare. Il secondo punto importante per introdurre la performance based approach è che la conformità alle regole contribuisce di sicuro alla sicurezza, però una sicurezza intelligente richiede di più. Secondo argomento, era una contrapposizione tra prescriptive regulations e performance regulations. Io direi che se parliamo di regulations, parliamo di normative, di regole, sono entrambi mandatorie per definizione. Adesso se, come ha introdotto l'Ingegnere Banal, pensiamo che la parte performance based è definita in AMC e Guidance Material, allora per definizione non lo sono più, però non dipende dalla natura, dipende dal livello delle regole, o sono essential requirement, implementing rules, AMC, o materiale guida che adesso chiamiamo safety promotion. Prescriptive regulation è l'approccio classico, definiscono regole da rispettare senza relazione esplicita a un certo livello di performance. Un esempio, seguire una formazione di 30 ore su un determinato soggetto, questo è classico. Il controllo, /.../ è semplice, l'esame è riuscito, la formazione è stata seguita, l'esame è riuscito, basta. E il ruolo dell'ispettore è abbastanza semplice, tra virgolette, perché con il dovuto rispetto, non dico che sia facile però è abbastanza semplice, mentre nel nuovo modello cambiano un po' le cose perché l'enfasi è sul risultato, la performance da raggiungere. L'esempio della formazione è che uno deve seguire una formazione fino a dimostrare una certa competenza e la durata di 30 ore è indicativa, si potrebbe raggiungere la competenza prima o dopo, dunque la formazione potrebbe essere più corta o più lunga. Quello che conta è la competenza da raggiungere. Per quanto riguarda la sicurezza aerea, l'enfasi adesso è sul controllo dei rischi, le ispezioni vanno basate sulla valutazione della performance, un po' meno sui processi o mezzi per ottenerla, conformità con i requisiti, e il ruolo

Roma, 16 giugno 2016

dell'ispettore diventa più complesso. Questa slide è per me la più importante della mia presentazione, vi chiedo attenzione, è il paragonare, il confrontare l'approccio europeo con quello dell'ICAO. La domanda era: ma il management system dell'EASA, del sistema europeo, è la stessa cosa dell'SMS dell'ICAO? Allora, direi che l'approccio europeo è più smart, è più intelligente, è più potente perché abbiamo pensato anche alle ditte piccole, per esempio un operatore di elicotteri con tre o quattro persone è molto diversa dalla grande organizzazione tipo aeroporto di Milano o l'Alitalia. L'idea di fondo è che non vogliamo più avere un SMS isolato, separato, secondario, che gira su se stesso e un sistema parallelo che gestisce l'impresa o la ditta, o l'azienda. L'ideale sarebbe di utilizzare o di considerare la sicurezza nelle decisioni di gestione che prende l'azienda. Voglio dire, se vogliamo fare delle economie, se vogliamo tagliare sulla formazione e sul personale, o se vogliamo utilizzare un nuovo business model giocando su tutti i paesi europei per registrare, formare, ecc., questa è una decisione di gestione, però quali sono le implicazioni sulla sicurezza? È una domanda che si deve fare. Le regole europee dunque consentono più flessibilità, in particolare – l'ho detto prima – per le ditte molto piccole, e favoriscono l'integrazione. Allora, il ruolo quality manager, safety manager, compliance manager. Io non sono un uomo di regolamenti e se volete fare delle domande tecniche vi do nella presentazione alcuni nomi di colleghi miei che sono specialisti. Vorrei però fare due rimarchi a livello di principi fondamentali, quando si capisce questo si capisce tutto. Il primo è il principio di competenza, cioè significa che un quality manager può anche essere un safety manager, se possiede le competenze relative alla sicurezza aerea e alla sua gestione, come prescritto nei requisiti. E l'inverso è anche vero, un safety manager può anche essere un quality manager, se possiede le competenze relative alla qualità e alla sua gestione. È ovvio che può essere la stessa persona in una ditta piccola, è ovvio. Se ci sono tre persone, anche due, come facciamo ad avere cinque posti diversi? Però c'è un limite, il principio di indipendenza: non è consentito sorvegliare o fare audit di parti, funzioni o processi di un sistema in cui uno è coinvolto. Se si capisce il principio della competenza e dell'indipendenza, possiamo comprendere quello che è possibile e quello che non lo è. Se la ditta è molto piccola e deve fare un audit di se stessa è vietato, dunque deve chiedere l'aiuto di una terza persona, per esempio utilizzando un contratto, o può chiedere a una ditta amica con cui si lavora, io ti faccio l'audit e tu fai i miei, però siamo indipendenti. Questo è importante. Allora, relazione tra quality management e compliance

Roma, 16 giugno 2016

monitoring. Il quality management tipo ISO 9001 include il compliance monitoring, la verifica dei requisiti e delle normative, però ovviamente non è il solo ingrediente, abbiamo anche il miglioramento continuo, attento agli stakeholder, ecc., però fa parte. Dunque, uno che è già quality manager e che fa girare un sistema ISO è ovvio che si può qualificare come compliance monitoring manager, di nuovo non è necessario avere un posto diverso, si può dire che questa persona che è il quality manager della ditta è anche un compliance monitoring manager, è un altro capo, si qualifica nel confronto dei requisiti. Nelle grandi aziende i safety audit sono abitualmente separati da quelli della qualità, possono in teoria far parte di audit tradizionali, di nuovo basta osservare i requisiti incluse le competenze dell'auditore. Sono quality manager, volevo fare il safety audit, però capisco qualcosa di aerei? capisco qualcosa delle operazioni aeroportuali? Se non lo capisco non sono qualificato e non posso farlo. Allora, per informazione l'ICAO sta sviluppando materiale guida sul safety audit, bisogna aspettare un po'. Allora, sul risk based oversight il principio è molto semplice: sorvegliare di più gli aspetti più a rischio, consente un migliore utilizzo delle risorse che, come ben sappiamo, sono spesso limitate. Altra domanda fatta nel documento: è possibile, è consentito combinare con una tradizionale sorveglianza basata su cicli regolari, prestando però più attenzione agli aspetti a rischio, ovviamente. Aggiungerei che è anche possibile adattare la frequenza degli audit, quella era l'idea infatti, si può andare avanti come prima, però si può anche evolvere, si può anche cambiare, questo era lo spirito. Cambia – è importante anche questo – dobbiamo capire che cambia il ruolo dell'autorità e degli ispettori, abbiamo bisogno di nuove competenze perché il lavoro è diverso e richiede formazione e c'è una /.../ a livello dell'EASA europea, o anche come Stati membri, sulla formazione degli ispettori e la loro qualifica, è stato creato un gruppo tecnico nuovo pure sul safety management, che si chiama il /.../ SMS, sono acronimi un po' barbari, e sono sicuro che farà parte del piano di lavoro di questo technical board. È stato menzionato prima anche già dall'Ingegnere Banal, richiede anche un'importante evoluzione verso una just culture, perché se l'ispettore non va più sul campo solo per verificare con sì o no che i requisiti sono osservati, quasi quasi c'è un lavoro di collaborazione con l'industria e una riflessione comune sulla gestione dei rischi, su come fissare e dove fissare gli obiettivi di sicurezza e sulle azioni da intraprendere se non li raggiungiamo, è un modello molto diverso, molto più cooperativo e che richiede competenza da parte dell'industria, però anche da parte degli ispettori. Allora, non posso finire questa

Roma, 16 giugno 2016

presentazione senza menzionare questo paper dell'EASA che si chiama *A Harmonised European Approach to a Performance-Based Environment*, è stato pubblicato ad agosto 2014, è disponibile su Internet, dove dice che un performance based environment è la combinazione tra performance based regulation e risk based oversight, con l'idea che combinando queste due componenti si potrà migliorare di più il livello di sicurezza. Grazie per la cortese attenzione. Due minuti in più velocemente, questo è per spaventarvi un po', è l'insieme delle regole o regolamenti che trattano di SMS nel sistema europeo, vedete che facciamo molto semplice. Penso che è la ragione per cui l'IFSC ha invitato me che non sono specialista di regolamenti, altrimenti il discorso sarebbe stato molto diverso e non si poteva capire proprio niente. Volevo ricordare questa parte, primo. Se avete domande a proposito tecniche, qui ci sono tre nomi molto famosi dell'EASA, incluso Gian Andrea Bandieri che è italiano, è il solo che parla italiano di queste tre persone. Allora importante è anche risorse, e non so quanti di voi sapete del SM ICG che è il Safety Management International Collaboration Group, un gruppo collaborativo fra le Autorità mondiali, ICAO, FAA, EASA, Transport Canada, le autorità brasiliane e tante altre, per avere un approccio standardizzato e comune su come interpretare gli standard dell'ICAO, pensando all'industria, pensando a quelli che volano dall'Europa all'America del Nord, del Sud o in Asia, per assicurarli la compliance, /sono comune e parte degli standard/. La pagina, il sito, Safety Management System dell'EASA, vedete che qui non siamo più... abbiamo cambiato un po', normalmente sarebbe stato Management System senza la S, però è talmente nel linguaggio comune che anche sul sito dell'EASA si usa adesso Safety Management System. Allora, questo è il sito dove troverete il paper che ho introdotto. Alcuni di voi conoscono anche questi due toolkit per aiutare gli operatori di elicotteri a essere compliance con il loro /GEN.200/. Però a livello dei concetti e a livello delle tecniche è ovvio che si potrebbe utilizzare anche fuori dalle operazioni elicotteri. E perché no, visto che sono stato Segretario dell'/ENAC/, sull'abitudine di lavorare assieme con l'industria, c'è il sito dell'Integrated Airline Management System della IATA, anche essendo un prodotto commerciale, c'è una piccola fee da pagare, è un approccio molto interessante e utilizzato dalla IATA, dagli operatori che fanno parte della IATA. E qui è la vera fine della presentazione. Grazie della cortese attenzione.