



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 16.07.2001
COM(2001) 390 definitivo

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

**Contributo della Comunità europea al miglioramento della sicurezza aerea
a livello mondiale**

1. INTRODUZIONE

A seguito dell'incidente aereo di Puerto Plata, nel gennaio 1996, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentare proposte volte a garantire la sicurezza dei cittadini europei che viaggiano in aereo o vivono in prossimità degli aeroporti. A tal fine la Commissione ha istituito un gruppo ad alto livello di esperti in materia di aviazione ed elaborato, con la loro assistenza, un documento relativo alla strategia comunitaria per il miglioramento della sicurezza nell'aviazione, adottato e trasmesso al Consiglio il 12 giugno 1996¹.

La strategia definita dalla Commissione si imperniava su due linee di azione principali. Da un lato, si raccomandava di intensificare gli sforzi al fine di mantenere e migliorare il livello di sicurezza dell'attività aeronautica in Europa. In questo contesto rientrava anche l'istituzione dell'Autorità europea per la sicurezza aerea in merito alla quale la Commissione ha adottato, il 27 settembre 2000, un regolamento recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea².

La seconda categoria di azioni era intesa ad accertare che i paesi terzi applicassero effettivamente le norme di sicurezza aerea definite a livello internazionale e ad assisterli in tal senso ove necessario. Sulla scia di queste iniziative la Commissione ha proposto al Parlamento europeo e al Consiglio di adottare una direttiva sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che atterrano negli aeroporti comunitari per consentire alla Comunità e agli Stati membri di raccogliere informazioni e di adottare opportuni provvedimenti per porre rimedio a situazioni pericolose. La presente comunicazione si configura come complemento alla suddetta iniziativa ed intende definire il tipo di azioni da adottare per definire un efficace approccio globale al problema della sicurezza aerea nel quadro della Convenzione di Chicago sull'aviazione civile e degli strumenti comunitari esistenti.

2. SICUREZZA AEREA

2.1. Definizione del problema

1. Si stima che, fino al 1999, le compagnie aeree di tutto il mondo abbiano trasportato oltre un miliardo e mezzo di passeggeri e che il numero sia destinato a raddoppiare nei primi dieci anni di questo secolo.

Nonostante l'attuale tasso di incidenti aerei sia ridotto rispetto a numerose altre attività umane, la loro frequenza è in aumento mentre il numero di vittime tra i passeggeri registra solo un lieve calo³. Se il tasso di incidenti rimane costante l'aumento previsto del traffico aereo avrà per effetto una frequenza inaccettabile degli incidenti. A tasso di incidenti invariato, infatti, il numero di vittime raddoppierebbe nei primi anni di questo secolo.

¹ Doc. SEC(96) 2083 def.

² Doc. COM(2000) 595 def.

³ Fonte: Airclaims Limited.

«...se il tasso di incidenti venisse mantenuto al livello del 1996, ... l'aumento previsto del traffico aereo farebbe sì che entro il 2015 si registrerebbe un incidente grave a settimana»⁴.

È necessario pertanto accrescere il livello di sicurezza; la sfiducia da parte dell'opinione pubblica impedirebbe infatti all'industria dell'aviazione di realizzare appieno le proprie potenzialità di crescita e di contribuire in modo adeguato allo sviluppo economico e sociale.

2. L'altro elemento importante del panorama degli incidenti aerei è il fatto che il tasso di incidenti varia notevolmente nelle diverse regioni del mondo. L'allegato I contiene una presentazione schematica dei dati raccolti tra il 1994 e il 1998 relativi alle diverse regioni del mondo.

Dalle statistiche possono essere tratte le seguenti conclusioni:

- le compagnie aeree di Africa, Asia, America del Sud e America centrale accusano un tasso di incidenti che è almeno il doppio della media mondiale (nel 1998 il quadruplo in Africa e il sestuplo in Cina);
 - l'America del Nord vanta un tasso nettamente inferiore alla media mondiale;
 - i paesi dell'Europa occidentale e l'Australia presentano i tassi di incidenti più bassi;
 - i paesi dell'Europa orientale (Stati della CSI compresi) presentano un tasso di incidenti molto alto, circa 50 volte superiore a quello dei paesi dell'Europa occidentale, e superiore a qualsiasi altra regione del mondo.
3. La comunità aeronautica internazionale è pertanto tenuta ad adottare un approccio sistematico al fine di migliorare il livello di sicurezza in tutto il mondo, incentrando prioritariamente il proprio intervento sulle regioni che presentano i maggiori rischi. L'aviazione è un'attività realizzata a livello mondiale e le lacune in materia di sicurezza in qualsiasi regione del mondo si ripercuotono su larga scala. I cittadini e le compagnie aeree dell'UE viaggiano in tutto il mondo e negli aeroporti dell'UE atterrano voli di compagnie non UE.

2.2. Origine del problema

4. La Convenzione di Chicago e i suoi allegati demandano ai singoli Stati le competenze per la sicurezza aerea. Ogni Stato ha quindi la responsabilità in materia di progettazione della sicurezza e di mantenimento della navigabilità degli aeromobili, di un loro esercizio e della garanzia del traffico aereo in condizioni di sicurezza nello spazio aereo nazionale, ivi compresa la gestione del traffico aereo (Air Traffic Management - ATM) e le infrastrutture aeroportuali. In caso di inadempimento di tali obblighi da parte degli Stati la sicurezza aerea non è più garantita.

⁴ David Hinson, funzionario della FAA.

5. In occasione della conferenza dei direttori generali dell'aviazione civile tenutasi nel novembre 1997, l'ICAO ha illustrato le constatazioni cui era pervenuta dalle quali emerge che un numero sempre maggiore di Stati che vi aderiscono non applica o non interpreta correttamente le cosiddette SARP, ossia le norme e le pratiche raccomandate dell'ICAO nel settore che sono destinate, tra l'altro, a garantire un livello minimo di sicurezza nell'aviazione civile internazionale.
6. Le valutazioni effettuate dall'ICAO hanno inoltre rivelato che per numerosi Stati è estremamente difficile ottemperare agli obblighi relativi alla sicurezza, principalmente perché non dispongono di risorse sufficienti per l'esecuzione di tali compiti. Le principali carenze evidenziate sono riconducibili a quattro grandi categorie: legislazione primaria in materia di aviazione, strutture istituzionali, qualificazione del personale e risorse finanziarie.
 - Legislazione primaria in materia di aviazione: molti dei paesi oggetto della valutazione non hanno promulgato una legislazione primaria che disciplini il settore dell'aviazione oppure tale legislazione è ormai obsoleta e non riesce pertanto a far fronte alle problematiche essenziali del settore, mancando ad esempio di adeguate disposizioni relative al controllo della sua applicazione.
 - Strutture istituzionali: in molti paesi gli organismi preposti alla regolamentazione e alla supervisione della sicurezza aerea non sono dotati dell'autorità e dell'indipendenza necessarie per svolgere in modo efficace le loro mansioni di regolamentazione.
 - Qualificazione del personale: i paesi non sempre dispongono di un numero sufficiente di esperti qualificati per adempiere in modo efficace agli obblighi in materia di sicurezza. Spesso mancano le necessarie strutture di formazione ed anche se esistono risorse per la formazione, una volta addestrato, il più delle volte il personale è attratto dalle più alte retribuzioni dell'industria aeronautica. Infatti, gli organismi preposti alla sicurezza o ai servizi del traffico aereo sono di norma enti statali, caratterizzati da stipendi e salari piuttosto bassi che non possono essere modificati senza alterare l'intero sistema retributivo pubblico.
 - Risorse finanziarie: molti degli organismi responsabili della sicurezza nell'aviazione civile non sono dotati delle risorse necessarie per svolgere i propri compiti. A differenza di problematiche quali la sanità e la povertà, la sicurezza aerea non figura infatti tra le priorità dei responsabili politici. Inoltre, anche quando esiste un sistema di corrispettivi a carico degli utenti che consentirebbe la copertura dei costi, troppo spesso le risorse incamerate non vengono riassegnate al funzionamento di tali organismi e non contribuiscono quindi a migliorare il livello di sicurezza.
7. In definitiva, per la corretta attuazione delle SARP dell'ICAO è essenziale disporre di una solida base giuridica e di adeguate risorse umane e finanziarie.

2.3. Mezzi disponibili per affrontare il problema

8. L'esigenza di un livello di sicurezza alto e costante, espressa dai passeggeri e da coloro che vivono in prossimità degli aeroporti, ha spinto le autorità di molti paesi ad istituire programmi di controllo e di valutazione intesi ad accertare la capacità degli altri paesi ad adempiere agli obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea.

Tali programmi di solito sono finalizzati a negare ai paesi che non si conformano alle norme ICAO i diritti loro spettanti in forza degli accordi conclusi sulla base delle disposizioni della Convenzione di Chicago. Gli allegati 2 e 3 riportano una breve descrizione di alcuni di questi programmi.

A tal fine i paesi confrontati con difficoltà di ordine strutturale hanno sollecitato un'assistenza della comunità internazionale attraverso programmi di cooperazione multilaterali e bilaterali. In passato hanno contribuito in tal senso il programma delle Nazioni Unite per lo sviluppo (UNPD), tramite l'ufficio di cooperazione tecnica dell'ICAO, e vari grandi paesi industrializzati.

Negli ultimi dieci anni, tuttavia, le priorità previste nei programmi di cooperazione tecnica sono mutate e l'aviazione è ormai retrocessa su posizioni secondarie poiché i soggetti che in passato erogavano tale sostegno ritengono che i proventi e diritti derivanti dall'esercizio commerciale dell'aviazione potrebbero bastare.

9. Per far fronte alle lacune poste in evidenza nell'ambito delle proprie valutazioni, elencate nelle grandi linee al precedente punto 6, l'ICAO ha varato il proprio programma facoltativo *Safety Oversight Programme* (cfr. allegato 4), approfittando dell'occasione per dare impulso alle attività dell'ufficio di cooperazione tecnica in questo campo.

È in questo contesto generale che, nella conferenza dell'ICAO sulla sicurezza tenuta nel novembre 1997, gli Stati hanno appoggiato all'unanimità la proposta di potenziare il *Safety Oversight Programme*. Piuttosto che affidarsi a soluzioni nazionali o a una valutazione condotta su base volontaria gli Stati hanno ritenuto preferibile ampliare il campo di applicazione del programma ICAO per farne uno strumento comune generale, obbligatorio e trasparente. Tale iniziativa è ribadita in una risoluzione ufficiale in occasione della 32a assemblea ICAO tenutasi nel settembre 1998. Andranno quindi previste le necessarie risorse per finanziare il nuovo *Universal Safety Oversight Assessment Programme* (USOAP). A tempo debito andrà esplorata anche la possibilità di inserire nel programma USOAP disposizioni relative alla valutazione della gestione del traffico aereo e delle infrastrutture aeroportuali.

D'ora in avanti l'ICAO ha quindi mandato per controllare la conformità con le SARP nei vari Stati.

Inoltre l'ICAO gode della fiducia della maggior parte dei paesi in via di sviluppo per l'indipendenza di cui dà prova nel contribuire a definire ed attuare le azioni correttive. All'ICAO è riconosciuta anche l'autorità di proporre e negoziare soluzioni regionali specifiche, spesso più efficaci e meno onerose delle iniziative adottate individualmente dagli Stati.

L'ICAO è pertanto l'organismo di riferimento mondiale in materia di sicurezza dell'aviazione ed è chiamato a svolgere un ruolo centrale in qualsiasi strategia volta a migliorare il livello di sicurezza aerea su scala mondiale.

3. INTERESSI DELLA COMUNITÀ

10. Alla luce di questi sviluppi la Comunità non può permettersi un atteggiamento passivo e deve pertanto difendere i propri interessi e tutelare la sicurezza dei cittadini e degli operatori europei in tutto il mondo.

3.1. Considerazioni relative alla sicurezza

11. Le carenze in termini di sicurezza constatate ovunque e l'incapacità, da parte di alcuni paesi, di adempiere agli obblighi internazionali per quanto riguarda l'attuazione e il controllo dell'applicazione delle norme di sicurezza internazionali hanno conseguenze inaccettabili per l'Unione europea. Le compagnie aeree dell'UE operano su scala mondiale, i cittadini dell'Unione viaggiano in tutto il mondo e rappresentano una cospicua percentuale dei passeggeri del trasporto aereo. Gli aeroporti della Comunità sono inoltre destinazioni o scali importanti per molti vettori aerei ed aeromobili stranieri. La sicurezza delle loro operazioni interessa quindi in modo diretto ed immediato l'Unione europea, fermamente impegnata a garantire la sicurezza dei cittadini che risiedono in prossimità degli aeroporti, che viaggiano a verso destinazioni non UE o che utilizzano compagnie aeree non UE.
12. Per questi motivi concreti, nella strategia comunitaria volta a migliorare la sicurezza aerea si è proposto che la Comunità e gli Stati membri adottassero apposite misure nei confronti dei paesi terzi. Sono state suggerite in particolare misure comuni da adottarsi a livello ICAO per garantire che tutti i paesi rispettassero gli obblighi internazionali e la definizione di un'adeguata strategia di cooperazione e di assistenza ai paesi che ne fanno richiesta.

Nel 1996, dopo aver preso conoscenza della comunicazione, il Consiglio ha invitato la Commissione ad approfondire la riflessione ed a formulare nuove proposte.

3.2. Aviazione e sviluppo economico

13. La maggior parte degli esperti economici ritiene che il settore dei trasporti sia motore e sostegno dello sviluppo economico contribuendo all'espansione e all'integrazione di mercati globali. Vi è una stretta correlazione tra crescita economica e aumento del traffico aereo. L'espansione del turismo di massa proveniente da paesi economicamente più avanzati ha contribuito allo sviluppo delle economie locali di molte regioni del mondo che altrimenti sarebbero rimaste in condizioni arretrate. Anche il trasporto aereo di prodotti di elevato valore o deperibili ha contribuito in modo essenziale allo sviluppo industriale in tutto il mondo. Tutto ciò giustifica pertanto che la politica comunitaria di cooperazione con i paesi terzi comprenda anche un'assistenza nel campo dell'aviazione.
14. La situazione favorevole nel settore del trasporto aereo è ampiamente tributaria della fiducia che i passeggeri ripongono nel livello di sicurezza dell'aviazione dei paesi in cui viaggiano. Sembra essenziale, di conseguenza, concentrarsi dapprima su questo aspetto al momento di definire progetti di cooperazione con paesi terzi nel settore dell'aviazione. A maggior ragione ciò vale per quei paesi europei caratterizzati da un livello di sicurezza aerea molto preoccupante che sono candidati all'adesione all'Unione e che entro breve faranno parte del mercato internazionale del trasporto aereo in virtù dell'accordo ECAA (accordo sullo spazio aereo europeo comune). Di

fatto esistono già diversi programmi di cooperazione in materia di sicurezza aerea, posti in essere nel quadro degli accordi generali di cooperazione della Commissione.

3.3. Obiettivi di tipo industriale ed economico

15. La normativa sulla sicurezza aerea applicata a livello nazionale per attuare le SARP minime dell'ICAO svolge un ruolo essenziale nella definizione del contesto operativo degli aeromobili, nonché per il traffico aereo e i servizi aeroportuali. L'industria aerospaziale europea è consapevole delle implicazioni commerciali che comporta il riconoscimento degli obblighi europei da parte dei paesi terzi che rappresentano o potranno rappresentare un'importante clientela. Se altri paesi o regioni di esportazione applicano norme peculiari, le loro imprese di produzione dispongono di un'arma in termini di concorrenza. È preferibile pertanto incoraggiare questi paesi a instaurare rapporti di cooperazione di lungo respiro con l'Europa nel campo delle regole di sicurezza aerea e ad adottare sistemi basati su standard, regole, pratiche, metodi e strutture vigenti in Europa. La cooperazione nelle azioni correttive avviate sulla scorta dei risultati del programma internazionale di valutazione della sicurezza aerea (International Aviation Safety Assessment Programme - IASA) realizzato dalla FAA e dell'iniziativa Safe Skies varata dal governo statunitense rivelano che gli Stati Uniti hanno già cominciato a seguire una strategia di questo tipo.

Inoltre una cooperazione protratta può facilitare la conclusione di accordi di reciproco riconoscimento delle misure collegate alla regolamentazione della sicurezza aerea e pertanto facilitare gli scambi di beni e servizi con i paesi che si stanno progressivamente affermando come importanti partner commerciali della Comunità europea.

16. I programmi internazionali per il miglioramento della sicurezza aerea possono utilmente contribuire all'obiettivo della Commissione di sostenere l'industria aeronautica europea e la misura dell'interesse di quest'ultima è attestato proprio dalla sua disponibilità a prendere parte ai suddetti programmi (cfr. allegato 5).

4. CONTRIBUTO DELLA COMUNITÀ AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA AEREA A LIVELLO MONDIALE

17. La Comunità e gli Stati membri sono dunque chiamati a svolgere un ruolo attivo ai fini del miglioramento della sicurezza aerea in tutto il mondo. A tal fine, ferme restando le azioni che essi devono attuare per far fronte alle proprie sfide, già descritte nella comunicazione sulla strategia comunitaria per il miglioramento della sicurezza nel settore dell'aviazione, essi dovrebbero agire secondo due orientamenti principali:

- consolidare e rafforzare ulteriormente il ruolo dell'ICAO in materia di monitoraggio dell'applicazione, da parte degli Stati che vi aderiscono, delle SARP relative alla sicurezza;
- sviluppare e coordinare in modo più efficace le loro attività di assistenza tecnica finalizzate ad assistere gli Stati nell'adempimento degli impegni assunti in sede ICAO in materia di sicurezza aerea.

4.1. Il ruolo dell'ICAO

18. L'ICAO intensificherà ed amplierà le proprie attività di monitoraggio del grado di applicazione delle SARP. Le decisioni adottate a tutt'oggi, tuttavia, non consentono di definire un quadro di riferimento efficace sufficiente a garantire che gli Stati adempiano effettivamente e uniformemente agli impegni assunti nel quadro ICAO.

Pur essendo tenuta a porre in essere un sistema obbligatorio per la valutazione dell'applicazione delle SARP da parte dei suoi Stati membri, conformemente ai loro impegni, l'ICAO non ha poteri coercitivi per imporre loro i necessari controlli ed ispezioni e deve pertanto ripiegare su accordi bilaterali facoltativi con ognuno di essi. Da questo punto di vista il programma USOAP si configura quindi come un programma di natura intrinsecamente volontaristica.

19. È pur vero che si prevede di ampliare il campo di applicazione del programma USOAP al fine di estenderlo a tutte le SARP relative alla sicurezza e in particolare a quelle relative alla gestione del traffico aereo e ai servizi aeroportuali. Ciò sarà fatto, tuttavia, solo "a tempo debito", compatibilmente con le disponibilità di bilancio. Se si pensa che, come del resto riconosciuto dalla stessa ICAO, le azioni del programma attuale⁵ nei paesi in cui esistono problemi di sicurezza rappresentano appena l'1% delle attività di navigazione aerea internazionale e che nel contempo una quota significativa delle attività degli operatori europei si svolge proprio nel territorio sotto la loro sovranità, è lecito chiedersi se l'impostazione attualmente seguita sia efficace.
20. Se la trasparenza e la minaccia di possibili ritorsioni delle altre parti contraenti possono fungere in un certo qual modo da strumenti di monitoraggio del programma USOAP al fine di accertare l'effettiva applicazione delle SARP, esse non devono però trasformarsi negli strumenti principali di controllo perché, in un contesto multilaterale, la disciplina deve essere un fatto collettivo e non individuale o unilaterale. Non è stata ancora avviata una riflessione sull'applicazione delle disposizioni di esecuzione e di sanzionamento contenute nella Convenzione ICAO e sul loro possibile inasprimento.
21. Come già indicato nella sua comunicazione sulla strategia comunitaria per il miglioramento della sicurezza aerea, la Commissione ritiene che si debba fare in modo di dotare l'ICAO degli strumenti giuridici necessari per svolgere il suo nuovo ruolo.
22. Potrebbe occorrere più di una semplice nuova interpretazione di talune disposizioni della Convenzione di Chicago e, in taluni casi, addirittura una modifica della stessa. Ciò non significa, tuttavia, che si possa assumere un atteggiamento attendista. Anzi, poiché tale esercizio potrebbe richiedere tempi lunghi, la Commissione propone che gli Stati membri della Comunità, e in particolare quelli rappresentati in seno al Consiglio dell'ICAO, prendano l'iniziativa, di concerto con altri paesi che condividono lo stesso punto di vista, di istituire nel quadro dell'ICAO la necessaria struttura incaricata di analizzare le insufficienze emerse e di esaminare, in collaborazione con i paesi interessati, le modalità per porvi rimedio. Dal canto suo, la

⁵ Il Safety Oversight Programme riguarda attualmente soltanto le appendici 1, 6 e 8 della Convenzione ICAO, relative rispettivamente alle licenze e attestati del personale, alle operazioni di volo e alla navigabilità dell'aeromobile.

Commissione intende avviare contatti con numerosi paesi terzi al fine di raccogliere il loro parere e il loro sostegno all'iniziativa.

23. I ritocchi al bilancio dell'ICAO per la copertura finanziaria delle spese per il programma USOAP potrebbero richiedere tempo, in particolare per le spese correlate alle SARP relative alla sicurezza. Ciò rallenterà la necessaria evoluzione. A tal fine, la Commissione potrebbe pensare di assegnare all'ICAO risorse supplementari che consentirebbero di accelerare il processo di transizione. Questi finanziamenti ovviamente verrebbero concordati con i paesi assoggettati ai controlli in modo che la Commissione possa ricevere in contropartita i risultati dei controlli ICAO, in particolare i piani d'azione che ne scaturiranno, per trarne spunto nell'ambito delle proprie attività di cooperazione tecnica nel settore. Potrebbe essere questo l'oggetto di un protocollo di cooperazione tra le due organizzazioni nell'ambito del quale entrambe fisserebbero le rispettive priorità e i paesi prescelti se consenzienti. La Commissione stabilirà le proprie priorità tenendo conto delle politiche comunitarie nei confronti dei paesi terzi nonché dei risultati delle attività di valutazione della sicurezza condotte nell'ambito del programma SAFA.
24. Occorre infine tener conto della situazione particolare dei paesi europei. Tutti gli Stati membri dell'UE e la maggior parte degli altri paesi europei sono o mirano a divenire membri a pieno titolo delle autorità aeronautiche comuni (JAA) e faranno certamente parte dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) alla cui costituzione la Comunità sta attualmente riflettendo. In virtù di tale partecipazione, i paesi europei entrano a far parte di un sistema regionale della sicurezza aerea che comprende, oltre agli stessi paesi, anche le JAA e l'EASA e che applica propri meccanismi di esecuzione e controllo. Per evitare una ridondanza di attività ispettive e in considerazione del fatto che l'intero sistema sarà sottoposto alla sorveglianza dell'ICAO, è auspicabile che le JAA avviino un'efficace cooperazione con quest'ultima al fine di agevolare il controllo nei paesi ad essa aderenti e nei paesi candidati, così come dovrà fare la Comunità una volta che sarà stata costituita l'EASA.

Lo stesso principio dovrà applicarsi, *mutatis mutandis*, ai paesi membri di EUROCONTROL una volta che il programma USOAP sarà esteso alle SARP relative alla gestione del traffico aereo.

4.2. Assistenza tecnica

25. Se il controllo negli Stati rappresenta un primo passo significativo e positivo, la definizione delle azioni correttive e la loro applicazione è il presupposto essenziale per un miglioramento della sicurezza aerea a livello mondiale. Il totale riadeguamento dei paesi alle norme internazionali, che è certamente più costoso di un esercizio di valutazione, richiede spesso un'assistenza finanziaria e tecnica a livello internazionale.

4.2.1. Iniziative dell'ICAO

26. L'ICAO sta attualmente valutando la possibilità di istituire un fondo aeronautico internazionale, denominato International Financial Facility for Aviation Safety - IFFAS (strumento internazionale di finanziamento per la sicurezza aerea). Il fondo sarebbe destinato a contribuire al miglioramento del livello di sicurezza tramite le azioni correttive raccomandate a seguito dei controlli effettuati dall'ICAO nell'ambito

del programma USOAP e a perfezionare i sistemi aeroportuali e i sistemi di navigazione aerea nonché a sviluppare sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS) e di gestione del traffico aereo (ATM). I principali beneficiari del fondo dovrebbero essere i paesi meno sviluppati del mondo. Il fondo verrebbe finanziato mediante un apposito prelievo "di sicurezza" applicato sul prezzo del biglietto aereo o mediante contributi finanziari degli Stati aderenti all'ICAO.

27. Pur rappresentando un utile complemento alle iniziative condotte a livello mondiale per migliorare la sicurezza del traffico aereo, il fondo non può sostituirsi completamente agli interventi delle parti interessate che, come la Comunità, hanno spesso priorità peculiari in materia di azioni correttive in determinate regioni. La Commissione è pertanto convinta che la Comunità e gli Stati membri debbano agire in modo maggiormente proattivo e destinare al miglioramento della sicurezza aerea parte delle considerevoli risorse che riservano all'assistenza tecnica a favore dei paesi in via di sviluppo.

4.2.2. *Iniziative della Comunità*

28. La Comunità dispone di diversi strumenti che possono servire a finanziare i programmi di miglioramento della sicurezza aerea. Essi sono raggruppati per regione e fanno capo alle varie direzioni generali della Commissione competenti per le regioni in questione. L'allegato 5 descrive la struttura di questi fondi ed elenca le azioni nel campo della sicurezza aerea attualmente finanziate.

29. Ispirandosi al nuovo ruolo dell'ICAO in materia di valutazione della supervisione della sicurezza aerea negli Stati aderenti alla medesima, la Commissione prevede di definire una nuova strategia che garantisca un impiego efficiente dei fondi ed un miglioramento durevole della sicurezza. Il nuovo approccio consentirà inoltre una maggiore complementarità con le azioni aventi le stesse finalità poste in essere dalle altre parti interessate:

- ogni azione di cooperazione sarà di norma avviata conseguentemente ad una valutazione dell'ICAO effettuata nell'ambito del programma USOAP, a meno che non si ritenga necessaria un'azione di emergenza prima della valutazione dell'ICAO. Per questi casi andrà prevista una certa flessibilità;
- ogni progetto sarà basato sul piano d'azione approvato dall'ICAO e stabilito a seguito del controllo;
- ogni progetto andrà discusso e concordato tra la Commissione, il paese destinatario e l'ICAO al fine di accertare che costituisca un rimedio efficace ai problemi evidenziati dall'ICAO;
- l'industria europea dovrebbe essere consultata in merito ai progetti previsti ed invitata a parteciparvi su base volontaria;
- i paesi destinatari contribuiranno alla realizzazione dei progetti impegnandosi a prendere le misure necessarie per garantirne durevolmente la continuità;
- il capitolato d'oneri di ogni progetto sarà stabilito con l'assistenza tecnica di esperti nel settore dell'aviazione;

- l'attuazione del progetto avverrà conformemente alle procedure previste per il tipo di fondo utilizzato. Qualora si debba ricorrere ad un bando di gara, la fase di selezione dovrebbe avvalersi dell'assistenza di esperti nel settore dell'aviazione;
- l'assistenza di esperti sarà necessaria anche per provvedere al monitoraggio continuo dell'esecuzione del progetto;
- una volta realizzato il progetto, l'ICAO procederà ad un nuovo controllo per accertare che i risultati siano conformi alle aspettative e che la pertinente parte del piano d'azione sia stata completata.

30. In diverse fasi di questo processo sono necessarie competenze nel settore dell'aviazione che, in attesa che venga istituita l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), non sono disponibili presso la Commissione. Pertanto, visto che l'ICAO è già coinvolta nel processo, la Commissione intende chiederle di fornire, nella misura del possibile, la necessaria consulenza tecnica. Si garantirebbe in tal modo la totale coerenza dei progetti con le azioni correttive facilitando nel contempo la definizione e l'attuazione, sotto la direzione dell'ICAO, di soluzioni adatte al caso regionale quali le iniziative di cooperazione in materia di sviluppo della sicurezza operativa e della navigabilità (*Co-operative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programmes - COSCAP*)⁶.

Questo ausilio ai servizi della Commissione rientrerebbe nel quadro del protocollo di cooperazione menzionato in precedenza e usufruirebbe di un adeguato finanziamento della Comunità.

31. Va tuttavia rilevato che per i paesi europei, per effetto della loro adesione alla Comunità, alle JAA e ad EUROCONTROL, l'ICAO potrebbe non rappresentare la fonte più adeguata di consulenza per i servizi della Commissione. Lo stesso vale per i paesi terzi che intendono stringere rapporti privilegiati con la Comunità ed applicarne le norme di sicurezza. In attesa dell'istituzione dell'EASA, la Commissione si prefigge pertanto di stabilire, in questi casi, i necessari contatti con le JAA e con EUROCONTROL e di avvalersi della loro consulenza.

4.2.3. *Coordinamento delle azioni*

32. Come indicato in precedenza, le azioni correttive saranno costose e l'intervento della Comunità sarà senza dubbio insufficiente per far fronte a tutte le situazioni. Gli Stati membri devono pertanto, dal canto loro, fornire un maggiore sostegno alle iniziative volte a migliorare la sicurezza aerea a livello mondiale.

Per garantire tuttavia una complementarità tra le azioni nazionali e comunitarie, la Commissione ritiene che né gli Stati membri né la stessa Commissione debbano finanziare progetti che non rientrano nei programmi di azioni correttive dell'ICAO.

33. Inoltre, poiché andrebbero preferibilmente realizzati programmi di cooperazione a livello regionale e subregionale, la Commissione teme che questo primo impegno non sia sufficiente. Essa intende pertanto costituire un comitato di coordinamento composto di esperti degli Stati membri e di esponenti dell'industria, nell'ambito del

⁶ La Commissione partecipa al finanziamento del programma COSCAP per l'Asia meridionale e il Sudest asiatico ed intende procedere allo stesso modo per le altre regioni del mondo.

quale procedere a scambi di informazioni sulle attività di assistenza tecnica e definire gli opportuni programmi comuni in questo campo. Tale organo di coordinamento potrebbe conseguire i propri obiettivi riunendosi una sola volta l'anno.

5. CONCLUSIONI

34. I cittadini europei nutrono forte interesse al miglioramento della sicurezza aerea in un periodo in cui il costante sviluppo del settore unito alla stazionarietà del tasso di incidenti induce nell'opinione pubblica la sensazione che il livello di sicurezza diminuisca. È pertanto urgente accrescere il livello della sicurezza in tutto il mondo e soprattutto in alcune regioni. A tal fine, la Comunità e gli Stati membri sono chiamati a svolgere un ruolo importante per realizzare questo obiettivo ed assistere i paesi terzi nell'applicazione delle norme di sicurezza internazionali.

35. La Commissione intende varare le seguenti iniziative:

- **Conclusione di un Protocollo di cooperazione con l'ICAO.** Tale protocollo si prefigge di assistere l'ICAO nell'attuazione e nell'ampliamento del programma USOAP (*Universal Safety Oversight Assessment Programme*) e di consentire alla stessa ICAO di fornire un'assistenza tecnica alla Commissione per garantire la coerenza dell'intervento comunitario nelle azioni correttive sostenute dagli attuali strumenti finanziari. Tale accordo, limitato al finanziamento e allo scambio di informazioni, rientra pienamente nelle competenze della Commissione stabilite dall'articolo 302 del trattato.
- **Conclusione di accordi analoghi con le JAA ed EUROCONTROL** per assistere gli Stati candidati all'adesione all'UE ed altri paesi terzi a conformarsi ai requisiti della Comunità e a rispettare nel loro territorio le norme di sicurezza delle JAA e di EUROCONTROL.
- **Stanziamiento di maggiori risorse** attingendo ai programmi di cooperazione attuali, nel rispetto delle loro regole procedurali, per finanziare le azioni correttive in materia di sicurezza aerea definite in comune da ICAO, JAA e EUROCONTROL.
- **Predisposizione di un meccanismo di coordinamento** per le azioni correttive avviate dalla Comunità e dagli Stati membri, attraverso un comitato composto di esperti della Commissione, degli Stati membri e dell'industria europea, che contribuisca alla definizione e al finanziamento di tali azioni.
- **Definizione di una posizione comunitaria** in merito alla creazione, da parte dell'ICAO, di uno strumento internazionale di finanziamento per la sicurezza nel settore dell'aviazione (*International Financial Facility for Aviation Safety*) al fine di garantirne la complementarità con gli strumenti comunitari e gli strumenti nazionali degli Stati membri.

36. La Commissione invita gli Stati membri a contribuire all'azione della Comunità con le seguenti iniziative:

- **Assistere l'ICAO nell'attuazione del programma USOAP (*Universal Safety Oversight Assessment Programme*)** mettendo a sua disposizione le risorse

finanziarie e gli strumenti giuridici necessari per realizzare controlli sistematici ed obbligatori sulla sicurezza aerea;

- **Applicare e rafforzare le disposizioni di esecuzione della Convenzione ICAO** al fine di privilegiare un intervento multilaterale, piuttosto che unilaterale, volto a convincere gli Stati, ove necessario, ad adempiere agli obblighi internazionali in materia di sicurezza aerea;
- Fornire un maggiore contributo finanziario alle azioni correttive ritenute necessarie a seguito dei controlli dell'ICAO;
- **Partecipare al meccanismo di coordinamento predisposto dalla Commissione** per garantire la coerenza e la complementarità delle azioni correttive e l'uso ottimale delle risorse disponibili.

Allegato 1

Presentazione sintetica dei dati relativi al quinquennio 1994-1998⁷

Regione/Paese	Tasso di incidenti mortali per milione di voli	
	Reattori di costruzione occidentale	Reattori di costruzione orientale
Europa	0,30	2,87
Tutti i paesi JAA ⁸ /Russia	JAA: 0,11	Russia 2,68
Resto d'Europa	2,23	3,14
Australasia	0	
Nordamerica e Caraibi	0,19	(Cuba) 23,80
USA	0,20	
Resto del Nordamerica e Caraibi	0	
Africa	2,10	tasso elevato*
America del Sud e centrale	1,08	tasso elevato*
Asia	0,89	19,10
Cina	0,43	11,60
Resto Asia	0,98	19,10
Mondo	0,46	4,47

* percentuale statisticamente inattendibile

⁷ Fonte: Airclaims Limited: "Special Report for IAPA: Study of Fatal Accident Data, Passenger Flights for and Number of Flights, Five Year Rolling Average, Western-built Jet Aircraft 1989 to 1998", 4 febbraio 1999.

Fonte: Airclaims Limited: "Special Report for IAPA: Study of Fatal Accident Data, Passenger Flights for and Number of Flights, Five Year Rolling Average, Eastern-built Jet Aircraft 1989 to 1998", 4 febbraio 1999.

⁸ I membri a pieno titolo delle JAA erano in quel momento gli Stati membri dell'UE, l'Islanda, la Norvegia e la Svizzera.

Allegato 2

Programma internazionale di valutazione della sicurezza aerea (*International Aviation Safety Assessment Programme - IASA*) della Federal Aviation Administration (FAA)

Il programma, lanciato nel 1992, è stato successivamente modificato nel 1994 per consentire una divulgazione al pubblico dei suoi risultati. Esso intende verificare se le autorità dell'aviazione civile (CAA) straniere soddisfano le norme internazionali minime in materia di supervisione della sicurezza aerea stabilite dall'ICAO. La FAA analizza le informazioni raccolte per accertare se le CAA soddisfano le norme ICAO in materia di supervisione dei vettori aerei posti sotto la loro autorità. Tale accertamento consente alla FAA di raccomandare al Department of Transportation di autorizzare, prorogare o estendere i servizi aerei verso gli Stati Uniti dei vettori posti sotto la supervisione di una determinata CAA. Il programma IASA interessa tutti i paesi esteri i cui vettori propongano od operino servizi aerei a destinazione degli Stati Uniti nel quadro di una licenza di esercizio rilasciata dal Department.

La FAA valuta in tal modo i sistemi di supervisione della sicurezza degli altri paesi e non la sicurezza dei loro singoli vettori aerei e verifica soltanto se i sistemi di supervisione sono in grado di garantire l'osservanza delle norme minime dell'ICAO e non gli standard più severi applicabili negli Stati Uniti, nella Comunità europea e in altri paesi.

Nel maggio 2000 la FAA ha deciso di limitarsi in futuro a due categorie: categoria 1 (conformità alle norme minime internazionali in materia di sicurezza aerea) e categoria 2 (non conformità alle norme minime internazionali in materia di sicurezza aerea). I paesi della categoria 1 (conformi pertanto alle norme minime ICAO) saranno autorizzati a normali attività di volo a destinazione degli Stati Uniti. La categoria 2 è a sua volta suddivisa in due gruppi di paesi.

Nel primo gruppo figurano i paesi i cui vettori aerei, al momento della valutazione, operano voli a destinazione degli Stati Uniti. Fintantoché questi paesi faranno parte della categoria 2, i loro vettori aerei saranno autorizzati ad operare ai livelli attuali, ma sotto una più stretta sorveglianza della FAA; i servizi aerei attualmente operati da questi vettori a destinazione degli Stati Uniti non potranno essere estesi né modificati finché appartengono alla categoria 2.

Nel secondo gruppo rientrano i paesi i cui vettori aerei, al momento della valutazione, non operano voli a destinazione degli Stati Uniti. Fintantoché questi paesi faranno parte della categoria 2, i loro vettori non saranno autorizzati ad avviare servizi aerei verso gli Stati Uniti.

I risultati del programma rivelano che oltre il 40% dei paesi sottoposti a valutazione non dispone di sistemi di supervisione atti a garantire l'osservanza delle norme minime internazionali.

Allegato 3

Programma europeo di valutazione della sicurezza degli aeromobili stranieri **(Programma SAFA)**

Lanciato dall'ECAC e dalle JAA con il sostegno della Commissione, il programma SAFA intende mettere a disposizione degli Stati europei uno strumento di sorveglianza che consenta loro di accertare le carenze in materia di sicurezza e di reagire in conseguenza. Lo strumento si fonda in gran parte sulle informazioni relative alla sicurezza raccolte presso fonti di ogni tipo nonché sui risultati delle ispezioni a terra degli aeromobili stranieri. Il programma interessa tutti gli aeromobili stranieri facenti scalo negli aeroporti dei paesi membri dell'ECAC. Le informazioni rilevate e i risultati delle verifiche hanno carattere riservato e sono conservati in una base dati comune presso la sede delle JAA.

Il programma non si prefigge di valutare le capacità di supervisione degli Stati. Si ritiene tuttavia che, pur non sostituendosi alle valutazioni di questo tipo, il programma rappresenti un contributo a monte di tali valutazioni richiamando l'attenzione sulle possibili carenze del sistema di supervisione di un paese.

Il gruppo ad alto livello riunitosi nel 1996 è giunto alla conclusione che la Comunità dovrebbe avvalersi della propria potestà normativa per rendere obbligatorio il programma SAFA per tutti gli Stati membri dell'UE. A tal fine, la Commissione ha già elaborato una proposta di direttiva che seguirà l'iter legislativo comunitario.

Allegato 4

Programma universale dell'ICAO per la valutazione della supervisione della sicurezza (Universal Safety Oversight Assessment Programme - USOAP)

In occasione dell'assemblea ICAO dell'ottobre 1995, gli Stati membri hanno deciso di dare attuazione al programma dell'ICAO per la supervisione della sicurezza aerea (Aviation Safety Oversight Programme - ASOP). Scopo del programma era garantire che gli Stati dessero effettivamente applicazione alle norme e pratiche raccomandate (SARP) contenute nelle appendici 1 (licenze e attestati del personale), 6 (operazioni di volo) e 8 (navigabilità) della Convenzione ICAO.

Scopo centrale del programma era la valutazione su base volontaria, ad opera dell'ICAO, della supervisione sulla sicurezza aerea degli Stati aderenti, allo scopo di offrire loro la consulenza e l'assistenza tecnica necessarie per applicare le SARP e le procedure connesse.

La valutazione consiste in una verifica del grado effettivo di conformità del paese alle norme internazionali di sicurezza. Ciò avviene accertando se le autorità di regolamentazione dispongono degli strumenti giuridici, delle risorse finanziarie ed umane e della competenza tecnica necessari per far fronte alle loro responsabilità internazionali in materia di supervisione della sicurezza aerea.

Il programma ha dimostrato diverse lacune e limitazioni dovute in particolare al finanziamento dipendente da contributi volontari degli Stati membri e alle persistenti difficoltà finanziarie dell'ICAO. Inoltre, considerata la sua natura facoltativa, il programma non sempre ha potuto essere applicato laddove la necessità era maggiore. La valutazione poteva infatti avvenire solo su richiesta dello Stato interessato.

Dal novembre 1998 gli Stati aderenti all'ICAO hanno deciso di applicare il programma nel loro ambito in modo sistematico e regolare e di pubblicare i risultati qualora, a seguito di una seconda verifica, uno Stato non provvedesse a migliorare significativamente la situazione. Il programma è stato denominato Universal Safety Oversight Assessment Programme, ossia programma universale dell'ICAO per la valutazione della supervisione della sicurezza (USOAP).

Per assistere gli Stati ad applicare le necessarie azioni correttive delle insufficienze evidenziate nel corso dei controlli, l'ICAO definisce, con il consenso e la partecipazione dello Stato interessato, un piano d'azione sulla base del quale ripristinare la piena conformità alle norme di sicurezza previste dalle pertinenti appendici della Convenzione ICAO.

Allegato 5

Finanziamenti comunitari disponibili per il miglioramento della sicurezza aerea a livello mondiale

(i) Fondo europeo di sviluppo – FES (Paesi Lomé)

Gli stanziamenti FES sono stabiliti di concerto con i paesi beneficiari. Nonostante nella maggior parte di tali paesi le amministrazioni dell'aviazione civile dispongano di scarse risorse e i precedenti in materia di sicurezza aerea siano insoddisfacenti, la sicurezza aerea non è, per tradizione, un settore assistito dalla Commissione CE. La maggior parte delle risorse è infatti destinata ad interventi in materia di sanità, istruzione e povertà. Tuttavia, vista l'importanza del trasporto aereo per la crescita economica futura, sempre più numerosi sono i paesi che chiedono assistenza per far fronte ai problemi dell'aviazione, richieste cui la Commissione dovrebbe rispondere favorevolmente.

Esiste la possibilità di cofinanziamenti a favore di progetti nel settore dell'aviazione erogati congiuntamente dalla Commissione e da altri donatori. In passato, la Banca mondiale e l'UNDP hanno spesso cofinanziato iniziative nel settore, ma negli ultimi anni le priorità dei due organismi sono cambiate. Anche l'industria aerospaziale europea ha manifestato un interesse a cofinanziare con la Commissione progetti in questo campo, possibilità che andrà esplorata.

(ii) Stanziamenti per lo sviluppo e la cooperazione economica con i paesi d'oltremare

Gli stanziamenti della linea di bilancio per lo sviluppo sono stabiliti di concerto con il paese beneficiario e, anche in questo caso, l'aviazione non è un settore per tradizione prioritario. Per questo motivo le risorse della cooperazione economica sono state utilizzate per migliorare la sicurezza aerea in cofinanziamento con l'industria dell'UE. Considerata la disponibilità dell'industria comunitaria a portare avanti tali iniziative, i progetti andrebbero estesi anche a quelle regioni nelle quali i recenti controlli dell'ICAO hanno rivelato la necessità di interventi urgenti.

(iii) TACIS, PHARE e stanziamenti destinati ai potenziali nuovi Stati membri dell'UE

Gli stanziamenti per la cooperazione con gli Stati CSI (programma TACIS), con i paesi PECO (programma PHARE) e con altri potenziali nuovi Stati membri sono stati di notevole entità.

I precedenti in materia di sicurezza aerea di questi paesi sono piuttosto preoccupanti e figurano tra i peggiori del mondo. Per effetto della disgregazione dell'ex Unione Sovietica, la sicurezza aerea nella regione è stata spesso trascurata e le autorità dell'aviazione civile si sono viste privare di gran parte se non addirittura di tutte le loro risorse. Nella regione è inoltre necessario varare nuovi programmi di gestione del traffico aereo.

Il programma TACIS ha solo marginalmente toccato la problematica della sicurezza aerea. Attualmente si cerca di migliorare la sicurezza nell'Asia centrale e nel Caucaso con qualche azione e l'assistenza potrà essere prorogata nel tempo e dotata di maggiori risorse finanziarie.

PHARE ha avviato progetti di grande portata nel quadro del programma multinazionale sui trasporti negli ultimi sette anni in modo da estendere la rete EUROCONTROL ai paesi dell'Europa centrale. EUROCONTROL ha attuato queste iniziative per conto di PHARE e il progetto recentemente portato a termine ha riscosso notevole successo.

I potenziali nuovi Stati membri devono conformarsi alle norme JAA in materia di navigabilità e di sicurezza aerea in quanto parte integrante del cosiddetto *acquis* comunitario. Appositi fondi sono stati stanziati per migliorare la sicurezza aerea e la gestione del traffico. Considerate le dimensioni del problema, tuttavia, tali stanziamenti non sembrano sufficienti, nonostante che l'ufficio TAIEX abbia cominciato a finanziare, seppur in maniera limitata, le attività nei paesi candidati volte ad introdurre le JAR, i sistemi di garanzia della qualità, le norme di sicurezza e i sistemi UE di omologazione dei fornitori e della manutenzione. Tuttavia, per prevenire gravi problemi sarà necessario dedicare maggiore attenzione alla questione della sicurezza aerea.

Allegato 5 (seguito)

Progetti in materia di sicurezza aerea attualmente finanziati dalla Commissione europea				
Situazione al maggio 2000				
PROGETTO	DG	DESCRIZIONE	GESTIONE	CONSULENZA
CHINA 1	RELEX	Supervisione della sicurezza Sostegno alla clientela Gestione della produzione Gestione del traffico aereo Addestramento dei piloti Cofinanziamento dell'industria europea e dei beneficiari Finanziamento della Commissione CE: 8-10 milioni di € su 3 anni Finanziamento complessivo: 18 milioni di € Situazione: iniziato nel giugno 2000	AECMA	Società aerospaziali europee
Asia meridionale e Sudest asiatico (15 paesi)	RELEX	Supervisione della sicurezza Sostegno alla clientela Gestione del traffico aereo Cofinanziamento dell'industria europea e dei beneficiari Finanziamento della Commissione CE: 15 milioni di € su 3 anni Finanziamento complessivo: 30 milioni di € Situazione: inizio previsto nel 2001 (in attesa dell'adesione di una massa critica di paesi)	AECMA	Società aerospaziali europee

INDIA	RELEX	<p>Supervisione della sicurezza</p> <p>Sostegno alla clientela</p> <p>Gestione della produzione</p> <p>Gestione del traffico aereo</p> <p>Addestramento dei piloti</p> <p>Gestione degli aeroporti</p> <p>Cofinanziamento dell'industria europea e dei beneficiari</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 18 milioni di € su 3 anni</p> <p>Finanziamento complessivo: 32 milioni di €</p> <p>Situazione: fase di avvio iniziata dell'aprile 2001. Il progetto principale dovrebbe avere inizio nel novembre 2001</p>	AECMA	Società aerospaziali europee
Cipro	RELEX	<p>Supervisione della sicurezza ed assistenza alla DGCA</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 1 milione di € su 2 anni</p> <p>Situazione: attività iniziate nel maggio 2001. Conclusione prevista: settembre 2002</p>	Civil Aviation Authority del Regno Unito	Civil Aviation Authority del Regno Unito
Uzbekistan	RELEX	<p>Progetto TACIS. Assistenza tecnica all'autorità dell'aeronautica civile e formazione continua</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 500 000 € su 6 mesi</p> <p>Situazione: completamento della seconda fase previsto per l'ottobre 2001</p>	Aero Development Bureau	Aero Development Bureau

Asia centrale e Caucaso	RELEX	<p>Progetto TACIS a favore della sicurezza e dell'efficienza della navigazione aerea nella regione dell'anello meridionale</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 2 milioni di €</p> <p>Situazione: completamento della seconda fase previsto per il giugno 2001</p>	Swedavia	Swedavia
Comunità andina (5 paesi)	RELEX	<p>Supervisione della sicurezza</p> <p>Gestione del traffico aereo</p> <p>Miglioramento della sicurezza incentrato sulla formazione</p> <p>Cooperazione economica: cofinanziamento dei beneficiari</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 15 milioni di € su 4 anni</p> <p>Situazione: rinviato in attesa del risultato di un'indagine sulla possibilità di inserire il progetto in un progetto più ampio per l'America Latina</p>	Da definirsi	Da definirsi
Asia meridionale Programma COSCAP dell'ICAO	TREN	<p>Contributo al programma di miglioramento della sicurezza aerea condotto in cooperazione con l'ICAO nella regione dell'Asia meridionale</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 200 000 € l'anno</p> <p>Situazione: in corso</p>	ICAO	ICAO
Sudest asiatico Programma COSCAP dell'ICAO	TREN	<p>Contributo al programma di cooperazione gestito dall'ICAO sul miglioramento della sicurezza aerea nel Sudest asiatico</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 200 000 € l'anno</p> <p>Situazione: in attesa</p>	ICAO	ICAO

America centrale	TREN	<p>Programma di supervisione della sicurezza aerea per l'agenzia centroamericana per la sicurezza dell'aviazione (ACSA - <i>Central American Agency for Aviation Safety</i>)</p> <p>Finanziamento della Commissione CE: 800 000 € per un importo complessivo del progetto di 1,6 milioni di €</p>	JAA	Da definirsi + industria aerospaziale europea
------------------	------	---	-----	---

GLOSSARIO DEI TERMINI E DELLE ABBREVIAZIONI

AECMA	Associazione europea dei costruttori di materiale aerospaziale
ATC	Controllo del traffico aereo
ATM	Gestione del traffico aereo
CAA	Autorità dell'aeronautica civile
COSCAP	Co-operative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Programmes
ECAC	Conferenza europea per l'aviazione civile
FAA	Federal Aviation Administration (USA)
IASA	International Aviation Safety Assessment
ICAO	Organizzazione per l'aviazione civile internazionale
JAA	Autorità aeronautiche comuni (per l'Europa)
JAR	Joint Aviation Requirements (delle JAA)
PECO	Paesi dell'Europa centrale e orientale
SAFA	Safety of Foreign Aircraft (Sicurezza degli aeromobili stranieri)
SARP	Norme e pratiche raccomandate (dell'ICAO)
USOAP	Universal Safety Oversight Assessment Programme (dell'ICAO)