

Year VI - Lug-Aug 2021

On the Safe Side **POCKET SIZE**

The
Technical Safety Board
SAFETY MAGAZINE



• Ritorno al Futuro, o al Passato?



• Cultura del Report nelle Compagnie Low Cost



• Ma il mio naso sente bene?



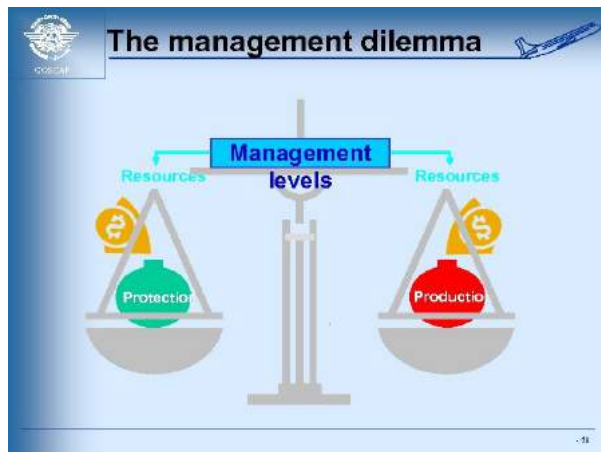
• Unruly Pax: Nuovo inizio Vecchi problemi



• RLS Ruolo e funzioni

On the Safe Side

Ritorno al Futuro, o al Passato?



Direttore Editoriale

Marco Terranova

Comitato di Redazione

Ivan Viglietti, Filippo Savini, Luca Ballarini

Hanno collaborato

Gianluca Mari, Gianfranco Caroppo, Federico Forte

"On the safe side"

Rivista bimestrale, anno VI, n.4 Lug-Aug 2021

Editore: Uiltrasporti Viale del Policlinico n. 131

00161 Roma

"For Everyone Concerned With Safety Of Flight"



Prendiamo il titolo di un bel film del passato, divenuto un cult famoso, per dare un contesto preciso ma tagliente al mondo del trasporto aereo del futuro.

E' il contesto post-pandemico: fatto di aperture, prenotazioni, previsioni, incentivi, sgravi, per un percorso di "resilienza" tanto pubblicizzato da economisti e politici.

Ebbene non facciamoci illusioni. Il rischio è quello di un ritorno al passato da parte delle aziende di trasporto aereo e lavoro aereo che, nel tentativo di superare una crisi spaventosa, sfruttano l'eccesso momentaneo ma corposo di personale altamente qualificato per rosicchiare normativa, margini operativi, tempi di transito, qualità dell'addestramento, risorse destinate alla formazione, per recuperare quanto perduto e magari passare in vantaggio sui concorrenti meno spregiudicati.

Una guerra fatta sulla pelle dei dipendenti e degli inconsapevoli clienti o passeggeri a cui si millanta la litania della "sicurezza innanzi tutto" per poi rispettare al limite minimo le regole, senza concedere nulla ai "margini" o "buffer areas". I "margini" che le Organizzazioni ad Alta Resilienza (HRO) hanno, seppure preparandosi al peggio, ma garantendo sempre il massimo in qualità e sicurezza: la gestione di **Produzione e di Protezione**, chiamato *Management Dilemma* dagli anglosassoni.

In questo numero affrontiamo il tema dei riporti volontari fatti dai naviganti ad aziende che considerano la segnalazione "un problema da gestire" in concomitanza con chi la ha effettuata e non un elemento utile a fare prevenzione. Allo stesso modo spieghiamo il delicato ruolo del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) che in molte aziende è considerato un pericoloso spione dell'Autorità e quindi da gestire con cautela.

Restiamo, quindi, a contatto con la realtà in modo oggettivo ed adottiamo contromisure tecniche e politiche per tutelare, come "prima linea" o "ultima difesa" quanto faticosamente conquistato in anni di lotte sindacali e costante attenzione alla Sicurezza del Volo. E facciamolo con lo strumento messo a disposizione dal nostro ordinamento: **l'Organizzazione Sindacale a cui siamo iscritti.**

Buona lettura.

La Redazione

Cultura del Report nelle Compagnie Low Cost

Trovare il singolo colpevole per ignorare il problema



Il business a basso costo delle compagnie aeree non tradizionali, una cultura del 'reporting' non etica, basata più sulla conferma delle aspettative statistiche e l'eliminazione delle "non conformità" che su una vera ricerca di tendenze e rischi all'interno delle frenetiche operazioni di volo, sta contaminando il mondo dell'aviazione.

Just Culture

Il termine 'Just Culture' o Cultura Giusta è un concetto legato al pensiero di sistema, in questo caso alle operazioni di volo, che sottolinea che gli errori sono generalmente un prodotto di culture organizzative difettose, piuttosto che esclusivamente causati dalla persona o dalle persone direttamente coinvolte.

Nella Just Culture, dopo un incidente, la domanda posta è *"Cosa è andato storto?"* piuttosto che *"Chi è stato?"* (Baierlein, Jeff 2019). Questo concetto può essere applicato ad una moltitudine di industrie e in qualsiasi parte critica del proprio sistema-sicurezza, come un ospedale, un magazzino, una stazione ferroviaria o per l'appunto alle operazioni di volo di una Compagnia Aerea.

La Just Culture è diventata predominante nei primi anni 2000 in opposizione alla 'cultura della colpa' o alla 'cultura della non colpa' (Blame Culture, No-Blame Culture). Secondo *James Reason*, una Just Culture è uno dei componenti di una cultura della sicurezza. Una Just Culture aiuta a creare un ambiente in cui gli individui si sentono liberi di segnalare gli errori e aiutare l'organizzazione ad imparare dai questi errori. Questo è in contrasto con una 'cultura della colpa' dove le singole persone sono multate, punite o licenziate per aver commesso degli errori, ma dove le cause alla radice che portano all'errore non vengono investigate e corrette.

In una cultura della colpa gli errori possono non essere segnalati ma piuttosto nascosti, portando, alla fine, a pessimi risultati organizzativi.



Avere una Just Culture nell'organizzazione quando si tratta di sicurezza del volo è raccomandato dai regolatori e altamente lodato da chi valuta la qualità (ISO). L'ambiente di 'reporting' creato dalla Just Culture garantirà un miglioramento della sicurezza generale, consentendo ai rapporti e alle statistiche di raggiungere i dirigenti responsabili senza restrizioni dovute alla paura. La cultura è una parola che indica il 'modo di vivere' di gruppi di persone, cioè il modo in cui fanno le cose. Un modello integrato di conoscenza, credenza e comportamento umano. La visione, gli atteggiamenti, i valori, la morale, gli obiettivi e i costumi condivisi da una società. (*dizionario italiano, 2020*) . Ovviamente questo implica una differenza intrinseca tra organizzazioni, aziende, compagnie aeree a seconda del territorio in cui operano. Nel caso di aziende multinazionali questo è ancora più complesso, in quanto la cultura organizzativa può essere influenzata principalmente dalla cultura dei fondatori, dovendo essere applicata/fusa con la cultura delle varie nazionalità che formano le file dei dipendenti e i partners nei mercati di riferimento.

Concorrenza sui costi

L'esempio più evidente di multinazionale dell'aviazione negli ultimi anni è una Compagnia a Basso Costo (LCCs) . Mentre le 'Legacy Carriers' (compagnie di bandiera tradizionali) mantengono ancora una struttura strettamente nazionale con una radice più consolidata a quella specifica cultura e background storico, si vuole qui evidenziare come la cultura del reporting nella compagnia multinazionale Low Cost è dettata dalla cultura fondante e dall'ethos del top management in relazione al business dell'aviazione (Group management team culture, in caso di operazioni di gruppo decentrate) e non una pura Just Culture.

Con le crisi cicliche (2008) o le emergenze internazionali (pandemia) la concorrenza per il cielo europeo è sempre più feroce e nessuna arma rimane inutilizzata per mantenere il predominio, che si tratti di costi aeroportuali più bassi, leasing di flotta più bassi, di carburante comprato a meno, ma anche di fattori più profondi e meno conosciuti che possono fornire un vantaggio a ciascun operatore. **Non parleremo del solito colpevole il costo del personale, sotto forma di stipendi/tassazione/sicurezza sociale, ma di uno più sottile che vogliamo chiamare ‘costo parassita’ cioè quel costo che deriva da far bene il proprio lavoro.**

La ragione per cui centriamo la discussione sul costo è che la natura stessa degli operatori LCC su vasta scala, influenzata dai dati, ossessionata dai costi, dal basso margine e dalla massima efficienza del trasporto aereo ‘point to point’, che compete nello stesso mercato delle compagnie aeree tradizionali, sta influenzando direttamente il modo in cui ogni compagnia aerea gestisce la sicurezza e il suo conseguente costo.

Rapporti di efficienza o Rapporti di sicurezza

Il collegamento diretto tra i costi e la Just Culture è il modo in cui queste società interagiscono con la loro forza lavoro e i dati che la grande rete di volo fornisce. Nella stragrande maggioranza degli operatori low cost in Europa la forza lavoro è più giovane della media, multiculturale, precedentemente inesperta nell'aviazione e direttamente controllata da una struttura centralizzata ma non situata nel suo paese di base o d'origine .



Questo richiede sforzi supplementari per strutturare la formazione, il controllo, il ‘reporting’ e applicando un sistema unico per tutti. Va da sé che questa si rivela essere una soluzione di massa, guidata dai dati, che fornisce la maggior quantità di controllo con il minor dispendio di tempo e risorse umane. Inesperto e multiculturale significa anche non con un’ unica, profonda e radicata cultura della sicurezza, quindi anche facile da ‘influenzare’ in modo da non causare eccessivo ‘costo parassita’.

Il concetto di Just Culture puro favorirebbe un’atmosfera aperta di segnalazione delle tendenze e di problemi riscontrati dai singoli durante le operazioni, ottimizzando la sicurezza generale. Questo é generalmente il caso nei rapporti sull’efficienza: i codici di ritardo IATA, l’evidenziazione di carenze aeroportuali, colli di bottiglia operativi; quando si tratta invece di questioni più ampie o più complesse come i guasti tecnici ricorrenti, i problemi del software EFB (electronic flight bag), Flight Time Limitations, Fatigue, Fitness Reports, la musica cambia da un ‘concerto’ ad un debutto da ‘solista’: **il fatto non è più centrale, centrale diventa il segnalatore che é raffigurato come colpevole del fatto o per aver sollevato il problema.**



Cultura del Report

La cultura del 'reporting' degli equipaggi LCCs è fortemente influenzata dal desiderio comune di rimanere 'sotto i radar', poiché ogni fatto accaduto in linea passerà sul tavolo del pilota manager della base, per poi farsi strada sempre più verso il centro direzionale e, salvo il raro caso di un report esterno de-identificato, si trasformerà nel naturale 'gossip della base/HQ' come minimo e rimarrà nella mente del diretto superiore del pilota o assistente di volo, 'sporcandone' la carriera.

In pratica, a seconda del background culturale e delle dimensioni della home base, riportare fatti/tendenze potrebbe rallentare una carriera altrimenti veloce (tipica di questi operatori) ed è generalmente sgradito ai più. **Aggiungendo che i piloti con contratti atipici ampiamente utilizzati in queste compagnie aeree non guadagnano senza volare (per esempio se messi a terra dopo un report), potremmo sostenere che questo scoraggi ulteriormente le segnalazioni.**

Senza nominare alcun operatore specifico, è utile riportare esempi concreti raccolti attraverso feedback al nostro team da prte di equipaggi di volo:

EVENTO DI VOLO: Report obbligatorio (ASR) sollevato per una condizione di bassa velocità su un avvicinamento in condizioni di maltempo seguito da un mancato avvicinamento si è trasformato in un mese di messa a terra forzata, durante il quale la Sicurezza Volo aziendale non ha evidenziato problemi ma ha comunque passato il caso alla dirigenza operazioni volo che ha selezionato l'equipaggio per un simulatore correttivo riguardante però una situazione totalmente non correlata ed estrema, divenuto in seguito un check al simulatore punitivo. *(Caso de-identificato, 2019).*

FATIGUE: Report di 'Fatigue' sollevato da tutto l'equipaggio di cabina dopo un lungo ritardo alla terza tratta, in seguito ad aver espresso la non intenzione di continuare in 'discrezione'. Il responsabile delle operazioni ha spinto il giovane Comandante, appena promosso, a continuare comunque, come da sua prerogativa. Il Report di Fatigue è stato trattato come falso e tendenzioso e l'intero equipaggio di cabina del volo è stato chiamato al quartier generale la mattina seguente (meno di 10 ore dopo la fine del servizio precedente e senza alcun supporto sindacale) per essere accolto da una commissione disciplinare e successivamente licenziato. *(articolo disponibile nei links)*

SANITÀ: Report di sicurezza 'fastidioso' riguardante la qualità/diversificazione del cibo equipaggio, che secondo le regole vigenti in quel paese (Bulgaria, Romania, Italia) non sarebbero stati adeguati. Inizialmente respinto e conseguentemente seguito dal manager diretto del pilota per scoraggiarne l'invio alle autorità sulla base dell'aumento del costo per equipaggio, insostenibile per il bilancio della base. Il pilota non ha interrotto l'iter della segnalazione e nonostante 9 anni di servizio senza violazioni, in seguito è stato incluso nella lista dei licenziamenti del marzo 2020 per COVID19. *(articolo nei links).*

Il tre esempi di cui sopra, tratti da scenari diversi, mostrano chiaramente come la *Just Culture* abbia ancora molta strada da fare per essere applicata in maniera ottimale e quindi senza conseguenze immeritate.

Il coinvolgimento dei quadri manageriali locali, proxies della Direzione Operazioni Volo e controllati a livello centrale, rende la gestione dei rapporti di sicurezza più personale di quanto sarebbe richiesto od auspicato. Il riferimento ad irrilevanti comportamenti precedenti e qualità personali dei singoli membri dell'equipaggio, osservati nei meeting post-evento, indica un pregiudizio non basato sulle circostanze e che va spesso al di fuori dei processi prescritti dal Safety Management System (SMS).



Ruoli SMS solo sulla carta

L'EASA richiede che l'SMS sia stabilito in modo standardizzato e nessun grande operatore può scremare la struttura di tale sistema. Quello che l'operatore può fare e nei casi osservati fa, è **assegnare le posizioni SMS a quadri o personale 'amico'**. Esempi di questo sono le strutture di base e regionali presso le LCCs maggiori: gruppo di sicurezza di base, inviato del forum sulla sicurezza, gruppo di supporto tra pari, rappresentante di base per monitorare dati di volo, molti di questi ricoperti da stesso personale ad interim ma responsabilità specifiche e separate secondo il regolamento.

Questo approccio alquanto 'fittizio', oltre alle possibili conseguenze sul salario, lo stile di vita e l'occupazione, scoraggiano il pilota medio dal fare report come altrimenti desidererebbe. Ricorrenti guasti tecnici identificati in linea da piloti esperti, la segnalazione pro-attiva di minacce non ancora manifeste vengono generalmente accolti con risposte automatiche, basate su ben calcolate strategie di disinnescio, da parte dei quadri ricoprenti i suddetti ruoli per il solo motivo di costituire un 'buffer'.

Mettere un punto

Questi ruoli fittizi, la cultura della sicurezza orientata all'efficienza, i top managers ossessionati dai costi, quadri manageriali deboli ed inesperti, forza lavoro spaventata e poco rappresentata ed una rapidissima crescita in più mercati mista ad una cultura di 'reporting' non etica stanno limitando il beneficio che ampie esperienze possono dare alla Sicurezza Volo.

Concentrarsi sul 'chi' e sul 'quando' e non sul 'cosa' e sul 'perché' costituisce rischio a lungo termine per le LCCs e l'aviazione nel suo complesso. Solo parlandone apertamente, scrivendolo nero su bianco su tutti i media disponibili forse si potrà rallentare la diffusione di questo 'cancro' ai vettori più virtuosi che hanno invece passato gli ultimi decenni a sradicare una cultura di 'colpa e paura'.

Esporre il suddetto comportamento come negativo e sistemico, in un mercato spietato che non concede punti per il secondo posto (anche se il vincitore ha effettivamente imbrogliato), potrà forse garantire un futuro sicuro ed equo all'aviazione.



Acknowledgments and References:

https://www.skybrary.aero/index.php/Just_Culture

<http://aviationsafetyblog.asms-pro.com/blog/roles-in-aviation-sms-essential-roles-every-sms-should-have>

https://www.skybrary.aero/index.php/The_Senior_Manager%27s_Role_in_SMS

<https://www.amm.com/Magazine/3282948/Magazine-Archives/Eliminating-the-blame-culture-crucial-to-risk-management.html>

<https://www.rte.ie/news/ireland/2018/0713/978358-ryanair/>

<https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-wizz-air-hldgs-job-idUSKBN2BV2XA>

On the Safe Side

When things go wrong...

Ma il mio naso sente bene?



Affrontiamo la problematica seria ed attuale degli incendi a bordo ed alla loro precoce individuazione da parte dell'equipaggio. Gli "strumenti" a disposizione sono artificiali e naturali. Ma questi ultimi hanno limiti non misurati e subiscono il danneggiamento di fattori esterni non sempre gestibili. Pensiamo al anche al COVID...

In ambito investigativo/preventivo è ampiamente diffuso il concetto in base al quale lo studio e l'analisi degli eventi minori (i 3000 per ogni evento grave per intenderci) è un buon metodo per riconoscere in anticipo i fattori causali di potenziali incidenti, con l'obiettivo di correggerli prima che possano causare eventi di gravità maggiore.

Talvolta però sembra che nemmeno gli eventi catastrofici siano sufficienti a correggere gli errori del passato.

In tal modo, sul numero 5 di **On the Safe Side** nel settembre del 2016, si affrontavano i problemi relativi alla minaccia del fuoco a bordo e al crescente pericolo costituito dai dispositivi elettronici con **batterie al litio** che, in taluni casi, si sono rivelati fonti di fuoco inestinguibile, causando la perdita di molte vite umane.

Molti gli episodi di fuoco a bordo che, per varie ragioni, hanno interessato sia voli passeggeri che voli cargo, e tra questi:

-Saudia SV163, Lockheed Tristar L-1011 serie 200 atterrato in emergenza a Ryadh il 19/08/1980, ma per la lentezza delle operazioni di evacuazione (o meglio per il mancato coordinamento tra il crew), tutte le 301 persone perirono nel rogo.

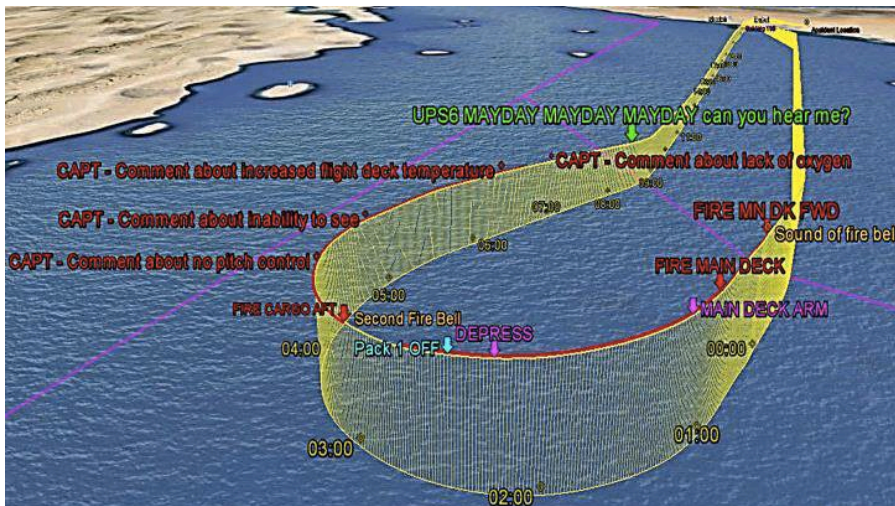


-Air Canada DC-9-32, dirottato a Cincinnati USA del 02/06/1983;

-South African SA 295, B-747 scomparso nell'oceano indiano il 28/11/1987;

-Swissair 111, MD11 decollato da New York il 02/11/1998 e precipitato al largo della Nuova Scozia (Canada) a causa di un incendio a bordo scaturito dal sistema di intrattenimento. Tutti i 215 passeggeri e 14 membri dell'equipaggio persero la vita.

-UPS Airlines Flight 6, B-747-400F cargo, a causa di un incendio a bordo provocato dalle **batterie al litio**, si verificò la perdita di controllabilità del velivolo che precipitò al suolo nei pressi di Dubai il 03/09/2010, dopo soli 28 minuti dall'avviso di "Fire Warning".



Questi episodi, insieme a molti altri, hanno indotto l'industria aeronautica a sperimentare, rivedere e migliorare le specifiche di progetto dei velivoli, modificando i materiali e le procedure, al fine di migliorare la sicurezza a bordo.

In tal modo, riducendo il numero di episodi alla base della piramide di Heinrich, è possibile ridurre anche l'incidenza dell'evento catastrofico.

Ma si è fatto abbastanza? Tre recenti episodi ci fanno riflettere sul fatto che, di sicuro, ancora molto si può fare in questo settore per rendere più sicure le operazioni di volo.

Si stima che oltre **un miliardo** di **batterie al litio** vengano trasportate per via aerea ogni anno e potenzialmente centinaia trasportate su aeromobili wide body passeggeri o cargo.

Il personale di bordo riveste, in tal senso, un ruolo di vitale importanza nel gestire e risolvere gli episodi di fumo e di fuoco, ma l'istruzione dei passeggeri lo è altrettanto.

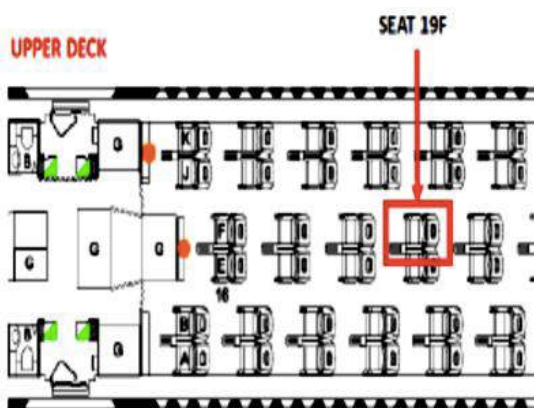
La loro sensibilizzazione, sui potenziali pericoli dei PED, deve iniziare al momento del check-in, fino alla dimostrazione di sicurezza pre-volo e deve mirare a ridurre al minimo il rischio di eventi di fuga termica (battery thermal runaway) del PED.

A ben vedere l'informazione può essere veicolata anche con moderni strumenti di comunicazione come si riscontra, ad esempio, su numerosi siti come quelli riportati sopra e di seguito:

https://www.casa.gov.au/standard-page/travelling-safely-batteries?WCMS%3ASTANDARD%3A%3Apc=PC_100484



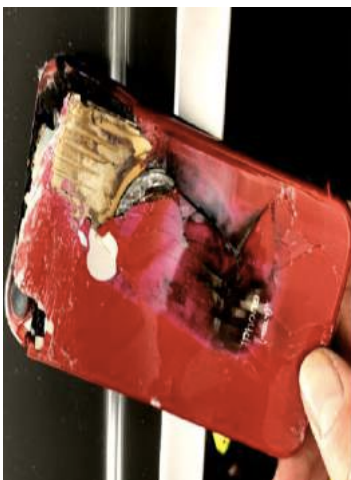
Nel **trasporto passeggeri**, il 16 maggio 2016, a bordo di un Airbus A380, volo Qantas Airways QF7, a circa 1.500 km da Dallas-Fort Worth, Texas, Stati Uniti, si verificava un episodio di fumo a bordo causato dal cortocircuito di una **batteria al litio** di un cellulare che si era incastrato nel meccanismo di attuazione della poltrona del passeggero seduto al posto



19F. Questo episodio fu un esempio di risposta efficace del crew che agì con tempestività e accuratezza, seguendo le procedure previste, rispettando i ruoli assegnati e le relative responsabilità. L'addestramento e la professionalità permisero di gestire e neutralizzare una situazione d'emergenza potenzialmente distruttiva. Non fu certo un episodio isolato, infatti l'ATSB, nel 2016, registrò ben **17** notifiche di **incidenti simili** riguardanti eventi di surriscaldamento delle **batterie al litio**, accaduti dal 2010 in poi.

Sul **volo passeggeri** British B787-9, G-ZBKF da Miami a Londra, l'01/10/2020, durante la preparazione della cabina per la discesa, l'equipaggio notava fumo e fiamme fuoriuscire dal sedile di un passeggero. Un telefono cellulare era caduto di fianco al sedile e veniva schiacciato dal meccanismo di attuazione; la **batteria al litio** generava un cortocircuito che innescava la fiamma. Il personale di bordo prontamente reagiva spegnendo il fuoco senza ulteriori conseguenze. Di seguito link e QR per ulteriori dettagli:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/609ce588d3bf7f2886e29fc2/Boeing_787-9_G-ZBKF_05-21.pdf



Nel settore del **trasporto CARGO**, il problema è ancor più evidente, in quanto la forte competitività tra le aziende produttrici di materiale elettronici spinge all'aggressività sotto forma di riduzione di costi e di qualità dei materiali.

Di recente l'azienda Vivo (di Guangdong), al 5° posto dei vettori che richiedono il trasporto aereo di smartphone, è stata protagonista di un episodio eloquente che ha spinto molte compagnie aeree Cargo a vietare temporaneamente il trasporto dei suoi prodotti elettronici e tra queste:

Lufthansa Cargo, Cargolux, Cathay Pacific, IAG Cargo, Spicejet, Go Air e Garuda.

Sul piazzale dell'aeroporto di Hong Kong, il 10 aprile 2021, vi erano tre pallet contenenti smartphone della marca Vivo, con **batterie al litio**, in attesa di essere caricati su un volo Cargo. All'improvviso scoppiava un fuoco inestinguibile, per ragioni tuttora da accertare, che coinvolgeva anche i due pallet adiacenti. I vigili del fuoco, prontamente intervenuti, impiegavano 40 minuti per domare definitivamente le fiamme che si erano sprigionate.

[LINK per approfondire:](#)

<https://theloadstar.com/more-air-cargo-carriers-ban-vivo-phone-shipments-as-probe-into-hk-fire-begins/>

<https://theloadstar.com/hong-kong-air-cargo-ban-on-vivo-phones-after-pallets-catch-fire-at-airport/>



Questi episodi fanno riflettere sulla necessità di una costante attenzione al tema della pericolosità intrinseca delle moderne apparecchiature elettroniche contenenti le **batterie al litio**. Se la storia non ha finora insegnato molto, probabilmente la ricerca innovativa ha obbedito, in talune realtà produttive, unicamente a ragioni di mercato, quindi di profitto, risparmiando su ricerca, materiali, procedure e non investendo nella sicurezza, trasferendo altrove questa incombenza e **delegando l'uomo**, l'equipaggio, a colmare quel gap esistente tra le condizioni auspicabili di sicurezza e la realtà di tutti i giorni.

Ma allora c'è da chiedersi se il **nostro naso sente veramente bene**; infatti, se questa è l'ultima barriera prima della spiacevole conseguenza, come nel modello di gestione delle minacce (TEM), è bene essere pienamente consapevoli della propria **capacità olfattiva** e di quella dei colleghi che formano il nostro equipaggio di volo. Ma siamo proprio sicuri di poter sentire efficacemente gli odori?

L'incidenza dei disturbi dell'olfatto **non è misurabile** anche perché le persone tendono a sottovalutarne i sintomi di riduzione delle capacità.

I disturbi dell'olfatto (e del gusto) sono un genere patologico piuttosto complesso, in quanto relativi a problemi congeniti, o associati ad altre patologie.

Tra le patologie più comuni vi è l'**anosmia** (**perdita** permanente/temporanea dell'olfatto causata da disturbi chemocettivi). La perdita non è il solo sintomo perché, in taluni casi, possono verificarsi **problemi di interpretazione** e di **percezione sbagliata**.

<https://www.matteotrimarchi.it/patologie-principali/disturbi-chemocettivi/>



Infatti, oltre alla perdita totale della capacità di percepire gli odori, vi è anche la patologia legata ad una **ridotta capacità** di percepirli (**disosmia**), che di solito si manifesta in concomitanza di malattie respiratorie e che coinvolgono il tratto nasale; oppure tali limitazioni possono manifestarsi anche dopo essersi sottoposti ad interventi chirurgici di routine, quali ad esempio quelli mirati alla risoluzione di episodi di epistassi.

La perdita totale dell'olfatto, tuttavia, può essere causata anche dal morbo di Parkinson, dall'Alzheimer, da neoplasie cerebrali e da trauma cranico.

Tra le cause recenti di perdita dell'olfatto, va citato anche il COVID-19. Molte sono le persone che, a distanza di molti mesi dopo aver contratto il virus, non hanno ancora recuperato le capacità olfattive originarie. Abbiamo incontrato diversi colleghi, a tal riguardo, che hanno manifestato le loro perplessità sia nella capacità tangibile di percepire l'odore del fumo a bordo, sia sui dubbi riguardo l'idoneità fisica del navigante.

Ma il mio naso sente bene? C'è da chiederselo, visto che risulta determinante nella precoce e tempestiva capacità di identificare eventuali sorgenti di fuoco a bordo.

E aggiungiamo che la normativa medica non prevede nulla al riguardo, almeno finora.



<https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annex%20I%20to%20ED%20Decision%202019-002-R.pdf>

Singolare e strana situazione, in quanto dei 5 + 1 sensi dell'uomo, ci viene chiesto di dimostrare solamente un adeguato livello di sensibilità della vista, della percezione dei colori, dell'udito e talvolta anche il senso dell'equilibrio; forse, per quanto riguarda il sistema respiratorio, è proprio una grave mancanza limitarsi al solo esame della spirometria (capacità polmonare), o al relativamente recente interesse per le patologie connesse con le apnee notturne.



Mai nessuno ci ha chiesto di dimostrare la sensibilità agli odori, eppure dobbiamo essere in grado di percepirli e di individuarli tempestivamente, per poter mettere in atto le contromisure necessarie ad evitare il peggio.

Amara consolazione sapere di essere l'ultima barriera destinata ad intrappolare minacce, errori, o stati indesiderati dell'aeroplano, e che poco viene fatto dall'industria e dagli enti regolatori per intercettare le minacce che partono da molto lontano.

Occhi aperti, aguzzate l'orecchio e....narici sempre aperte e ben curate.

On the Safe Side



Nuovo inizio Vecchi problemi

Quando un passeggero che ha bevuto troppo diventa un serio problema

Con l'avvicinarsi della stagione estiva, molte delle compagnie aeree (almeno quelle europee e statunitensi) si stanno preparando per la ripartenza o quanto meno per un picco di traffico rispetto a quello attuale, grazie all'atteso calo estivo dei contagi da COVID-19 e dalle ferie stagionali.



Tutto questo, riporterà però anche tutte le problematiche connesse con la Sicurezza, di cui una delle principali è sicuramente quando un passeggero con stato psicofisico alterato (sia esso per droghe o alcool) diventa **“unruly”**, con reazioni completamente imprevedibili.

Un'anticipazione di questo si è potuta osservare negli Stati Uniti, precisamente a Washington D.C.: molti dei manifestanti del *“Capitol Hill”*, dopo le proteste, sono rientrati verso le loro città di provenienza in aereo, suscitando così forte preoccupazione tra le compagnie aeree Statunitensi che, già prima dell'inizio delle proteste, avevano ricevuto numerosi riporti dai loro equipaggi dei voli per Washington, riguardo a passeggeri indisciplinati e con comportamenti aggressivi. A seguito di questi riporti e di quanto accaduto al parlamento americano, le principali precauzioni prese dalle compagnie aeree sono state 2:

- la prima è stata di spostare tutti gli equipaggi in sosta dagli hotel del centro città agli hotel vicini ai due aeroporti (*“Dulles Intl”* ed il *“Ronald Reagan”*).
- la seconda è stato evitare di rendere ancora più problematici i passeggeri che fossero già aggressivi ed esagitati, vietando dunque la vendita ed il servizio di alcolici a bordo dei voli da e per Washington.

I passeggeri che fanno uso di droga o abuso di alcool, sono infatti uno dei problemi e pericoli principali per tutto l'ambiente aeroportuale, iniziando dal personale dei check-in e per tutte le persone presenti nel terminal (siano essi passeggeri o dipendenti), ed ovviamente gli equipaggi degli aeromobili; ovviamente però a bordo degli aerei il problema è amplificato all'ennesima potenza.

Perchè questi passeggeri “particolari” sono un problema così grande per noi?

Innanzitutto c'è il problema che l'effetto dell'elevata quota cabina (ridotta presenza di ossigeno) va sommata a quella di alcool (ridotto assorbimento di ossigeno da parte del sangue) o quello di droghe (alterazione psichica) riducendo così le capacità dell'individuo e rendendo imprevedibile il suo comportamento.

A questo va aggiunto il non trascurabile dettaglio, di essere all'interno di un aeroplano, il che rende impossibile lo sbarcare in qualsiasi momento il passeggero o far intervenire le forze dell'ordine.

Tutto questo rende di vitale importanza il valutare la situazione, prima di chiudere le porte e lasciare il parcheggio. Ma laddove questo non sia possibile o la situazione del passeggero non ancora evidente, ci porteremo il problema in volo, ritrovandoci così con un cosiddetto “unruly passenger”.

In quel caso è ovviamente fondamentale seguire le procedure di Compagnia, quasi sempre presenti nell'Operational Manual: procedure che ovviamente seguono le linee guida dell'ICAO.

Secondo l'ICAO (così come IATA), la definizione “unruly passenger” si riferisce a quei passeggeri che non rispettano le norme comportamentali consone ad un aereo di linea o che si rifiutano di seguire le indicazioni fornite dall'equipaggio, disturbando così la quiete pubblica e mancando di disciplina.

Questa definizione classifica quindi come “unruly passenger” quei passeggeri che, con il loro comportamento, mettono a repentaglio la propria sicurezza, degli altri passeggeri e dell'equipaggio.

Importante ricordare è che ICAO suddivide il pericolo portato dai passeggeri in livelli, come riportato di seguito:

- **Level 1 — Disruptive behavior (verbal);**
- **Level 2 — Physically abusive behavior;**
- **Level 3 — Life-threatening behavior (or display of a weapon);**
- **Level 4 — Attempted or actual breach of the flight crew compartment.**

Per approfondire e capire meglio il problema dei passeggeri indisciplinati e comunque “problematici”, potete dare un'occhiata al rapporto del seminario ICAO “Unruly Passengers”, dove viene tra l'altro evidenziato ancora una volta, come il problema principale siano passeggeri “ubriachi” o sotto effetto di droghe.

Vi invitiamo ad approfondire ai links riportati in alto e, ancora sul tema dei passeggeri potenzialmente o realmente pericolosi, i seguenti links:

<https://www.easa.europa.eu/notonmyflight>

<https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/>



Alcohol Policy: Traffic light system

Green Behaviors	Yellow Behaviors	Red Behaviors
✓ Sociable ✓ Relaxed ✓ Comfortable ✓ Happy	➢ Reduced inhibitions ➢ Impaired judgment ➢ Talking or laughing louder than normal ➢ Being overly friendly ➢ Arguing or baiting ➢ Increased use of foul language ➢ Increasing alcohol consumption ➢ Careless with money	➢ Moving in slow motion ➢ Needing time to respond to questions ➢ Glassy-eyed ➢ Losing train of thought ➢ Making irrational statements ➢ Spilling drinks ➢ Walking awkwardly ➢ Stumbling or falling down ➢ Unable to sit up straight

Ruolo e funzioni del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza

L' R.L.S. è una persona (ovvero delle persone), che viene eletta o designata per rappresentare i lavoratori sugli aspetti della salute e della sicurezza sul lavoro.

L'RLS è l'unico, tra tutti i soggetti protagonisti della salute e sicurezza in azienda, che può interagire con tutti gli altri come **fiduciario dei lavoratori e per loro conto**:

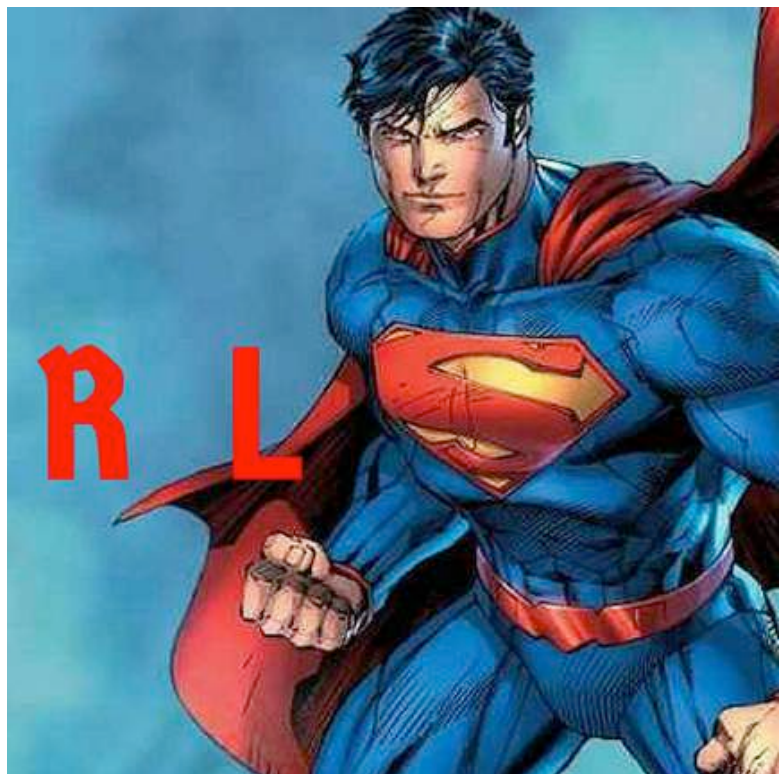
- sorveglia la qualità dell'ambiente di lavoro (igiene);
- partecipa a tutte le fasi del processo di prevenzione dei rischi lavorativi (dall'individuazione del pericolo fino alla progettazione e applicazione delle misure di prevenzione e protezione);
- agisce da punto di riferimento tra datore di lavoro, lavoratori, sindacato ed istituzioni.

L'RLS deve seguire un corso di formazione della durata di almeno 32 ore su materie inerenti la sua attività.

La formazione dell'RLS deve avvenire a spese del datore di lavoro, in collaborazione con gli Organismi Paritetici; non può essere inferiore a quella prevista per i lavoratori e deve essere centrata sui rischi esistenti nel settore in cui l'azienda svolge l'attività, al fine di conoscere le tecniche adeguate di controllo e prevenzione dei rischi.

L'RLS esercita una serie di funzioni attraverso quattro azioni fondamentali.

- **Azione conoscitiva** (informazione e formazione)
- **Azione consultiva** (consultazione preventiva)
- **Azione partecipativa** (partecipazione alle riunioni ed alle varie fasi di prevenzione)
- **Azione attiva** (propone, richiede, segnala, ricorre, ecc.)



L'RLS (come previsto dall'art.50 del D.lgs.81/08):

- Controlla le condizioni di rischio nell'azienda ed in caso di variazione delle condizioni di rischio chiede al Datore di Lavoro la convocazione di un'apposita riunione;
- Promuove le attività per la salute e la sicurezza quali l'elaborazione, l'individuazione e l'attuazione delle misure di prevenzione idonee a tutelare la salute e l'integrità fisica dei lavoratori;
- Formula proposte ed iniziative inerenti all'attività di prevenzione;
- Formula ricorsi alle autorità competenti qualora le misure adottate dall'azienda per la prevenzione e protezione dai rischi ed i mezzi impiegati non siano idonei a garantire sicurezza e salute dei lavoratori;
- Partecipa alle visite e verifiche delle autorità competenti formulando proprie osservazioni;
- Avverte il responsabile dell'azienda dei rischi individuati nello svolgimento del suo ruolo

L'RLS deve essere consultato/a in maniera preventiva e tempestiva in occasione:

- della Valutazione dei rischi.
- dell'individuazione, programmazione, realizzazione e verifica della prevenzione nell'azienda.
- dell'elaborazione del documento di valutazione dei rischi.
- della designazione degli addetti al servizio di prevenzione e protezione.
- dell'attività di prevenzione incendi.
- della programmazione dell'attività di Pronto soccorso.
- dei programmi di evacuazione.
- dell'organizzazione della formazione del lavoratore incaricato dell'attività di pronto soccorso, della lotta antincendio e del piano di evacuazione.



L'attuale situazione pandemica ha reso ancor più cruciale le funzioni dell'RLS in quanto il "Protocollo Condiviso di Regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19" prevede la costituzione in azienda di un **Comitato** per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo di regolamentazione, stabilendo che tale Comitato sia **composto dalle rappresentanze sindacali e dagli RLS o RLST**.

I Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (**RLS o RLST**) e le rappresentanze sindacali assumono pertanto un ruolo attivo e fondamentale nel supporto all'individuazione e condivisione delle **misure tecniche e organizzative messe in atto dalle aziende per ridurre il rischio di contagio da Coronavirus (SARS-CoV-2)**.

On the Safe Side

FLIGHT SAFETY MAGAZINE

**Safety is our first priority
and we can look for it in
everyday business...**



Viale del Policlinico n.131

00161 ROME (ITALY)

TEL. +39.06.862671

FAX +39.06.86207747

Suggestions and opinions expressed in this publication belong to the author(s) and are not necessarily endorsed by the TSB. Content is not intended to take the place of information reported in Company Policy Handbooks and Operations Manuals or to supersede Government Regulations.