



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 21 dicembre 2012 (11.01.2013)
(OR. en)**

18118/12

**Fascicolo interistituzionale:
2012/0361 (COD)**

**AVIATION 203
CODEC 3132**

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	19 dicembre 2012
n. doc. Comm.:	COM(2012) 776 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 e abroga la direttiva 2003/42/CE, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2012) 776 final



Bruxelles, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 e abroga la direttiva 2003/42/CE, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Ambito generale della proposta

Nell'Unione europea il tasso medio annuale di incidenti mortali nelle operazioni di linea del trasporto passeggeri è rimasto più o meno stabile negli ultimi anni. In base alle previsioni sulla crescita del traffico aereo nei prossimi decenni, il numero di voli nel trasporto aereo dovrebbe in pratica raddoppiare entro il 2030. Pertanto, in considerazione della stabilità del tasso di infortuni mortali, la crescita costante dei volumi di traffico porterà probabilmente a un aumento del numero di incidenti.

L'attuale sistema di sicurezza aerea è in primo luogo un sistema reattivo basato su progressi tecnologici, su una solida legislazione supportata da efficaci controlli regolamentari e su inchieste concernenti gli incidenti che danno luogo a raccomandazioni riguardo ai miglioramenti in materia di sicurezza. Nonostante la capacità di trarre insegnamenti dagli incidenti sia fondamentale, i sistemi puramente reattivi hanno tuttavia mostrato i loro limiti per quanto concerne la possibilità di continuare a migliorare la sicurezza. In questo contesto, l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) ha incoraggiato il passaggio a un'impostazione in materia di sicurezza maggiormente proattiva e basata su elementi concreti. L'efficacia di questo sistema proattivo dipende in misura notevole dalla capacità di analizzare sistematicamente tutte le informazioni disponibili in materia di sicurezza, incluse le informazioni su eventi verificatisi nell'aviazione civile. È infatti essenziale disporre di dati per individuare i rischi a livello di sicurezza, poiché senza informazioni corrette i tentativi in tal senso risultano aleatori.

A livello di Unione europea, il passaggio a un sistema di gestione della sicurezza nel trasporto aereo più proattivo e basato su elementi concreti è già iniziato con l'adozione della direttiva 2003/42/CE¹, che impone a ciascuno Stato membro di istituire un sistema di segnalazione obbligatoria degli eventi. In virtù di questa legislazione, gli Stati membri devono raccogliere, conservare, tutelare e scambiarsi informazioni su alcuni incidenti dell'aviazione civile, mentre gli operatori del settore aeronautico hanno l'obbligo di segnalare gli eventi che si sono verificati nel corso della loro attività quotidiana. Questa legislazione è stata completata nel 2007 da due regolamenti di applicazione². Il primo ha istituito un repertorio centrale europeo (RCE), in cui sono riuniti tutti gli eventi nel settore dell'aviazione civile raccolti dagli Stati membri, e il secondo ha stabilito norme in materia di diffusione delle informazioni contenute nel RCE. Circa 600 000 eventi sono attualmente conservati nel RCE e questo numero aumenta quotidianamente.

¹ Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile. GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

² Regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile (GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3) e regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile (GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7).

1.2. Motivazione della proposta

Rendendo obbligatoria la segnalazione degli eventi, la direttiva 2003/42/CE ha posto le fondamenta di un sistema di gestione della sicurezza del trasporto aereo nell'Unione europea proattivo e basato su elementi concreti. Tuttavia l'Unione europea e i suoi Stati membri non sono al momento sufficientemente capaci di avvalersi dell'esperienza acquisita al fine di prevenire gli incidenti e la legislazione in vigore non basta a evitare che, in conseguenza della prevista crescita del traffico, aumenti il numero di incidenti e delle relative vittime.

Un certo numero di motivi, attinenti alla vigente legislazione europea, può spiegare questa situazione.

In primo luogo, e nonostante i dati siano essenziali per individuare i rischi, sembra mancare una sufficiente conoscenza di tutti gli eventi concernenti la sicurezza. Questa situazione è in una certa misura dovuta al fatto che la portata degli eventi da segnalare varia da uno Stato membro all'altro e anche che le persone provano timore a segnalare eventi (la questione della cosiddetta "just culture" o "cultura dell'equità"). In effetti, affinché l'obiettivo della segnalazione di tutti gli eventi possa essere raggiunto, le persone devono avere piena fiducia nel sistema in quanto si tratta di segnalare soprattutto errori che esse stesse possono aver commesso o contribuito a commettere. Tuttavia le persone non godono dello stesso livello di protezione nei diversi Stati membri e temono di essere sanzionate dai superiori gerarchici o di essere perseguite. Anche il fatto che a livello dell'UE non sia resa obbligatoria l'istituzione di sistemi di segnalazione spontanea, che completino i regimi obbligatori, e la scarsa chiarezza esistente riguardo agli obblighi di segnalazione e nel flusso delle informazioni contribuiscono a ostacolare la raccolta di eventi.

In secondo luogo, le informazioni sono carenti e i dati incompleti in quanto l'integrazione dei dati relativi agli eventi non è armonizzata e neppure strutturata. Questa situazione si ripercuote sulla coerenza e sulla fruibilità delle informazioni e limita il loro uso a fini di sicurezza.

In terzo luogo, vi sono ostacoli giuridici e organizzativi che impediscono un accesso adeguato alle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo. In effetti la normativa europea impone di cancellare i dati personali da alcune informazioni. Tali disposizioni hanno lo scopo di tutelare informazioni sensibili in materia di sicurezza ma in pratica ne consegue che le autorità competenti non hanno accesso a informazioni importanti per la sicurezza, come l'effettiva descrizione dell'evento.

Infine, la normativa in vigore non prevede disposizioni che indichino come gli Stati membri debbano utilizzare i dati raccolti. In seguito all'adozione della direttiva, sono stati concordati a livello internazionale principi concernenti l'analisi e il seguito da riservare alle informazioni raccolte con il sistema di segnalazione, che però non sono stati ancora recepiti nella legislazione europea. Pertanto gli Stati membri hanno seguito approcci assai diversi o addirittura divergenti.

1.3. Obiettivi della proposta

Scopo principale dell'iniziativa è contribuire a ridurre il numero di incidenti aerei e delle relative vittime, migliorando i sistemi esistenti a livello nazionale ed europeo

nonché sfruttando gli eventi verificatisi nel settore dell'aviazione civile per ovviare alle carenze in materia di sicurezza e per impedire che si ripetano.

Gli obiettivi specifici sono:

- (1) garantire la raccolta di tutti gli eventi che mettono in pericolo o rischiano di mettere in pericolo la sicurezza aerea, allo scopo di ottenere un quadro chiaro e completo dei rischi a livello di sicurezza nell'Unione europea e nei suoi Stati membri;
- (2) assicurare la completezza e l'elevata qualità dei dati ottenuti a seguito di segnalazioni e registrati nelle basi dati nazionali e nel RCE;
- (3) garantire l'accesso adeguato delle autorità preposte a tutti i dati sulla sicurezza conservati nel RCE e l'uso rigoroso di tali dati al fine di migliorare la sicurezza;
- (4) garantire l'efficace analisi degli eventi segnalati, l'identificazione e l'eventuale superamento dei rischi in materia di sicurezza nonché la valutazione dell'efficacia delle misure adottate a livello di sicurezza.

1.4. Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La proposta riguarda l'adozione di un regolamento concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile. Il nuovo regolamento è inteso a sostituire e abrogare la vigente direttiva 2003/42/CE, le relative modalità di applicazione, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e il regolamento (CE) n. 1330/2007 nonché a modificare il regolamento (UE) n. 996/2010³. Non vi sono altre disposizioni che prevedano direttamente la creazione di un quadro generale per la segnalazione di eventi nell'Unione europea.

1.5. Coerenza con le politiche e gli obiettivi dell'Unione europea

La presente iniziativa è una delle azioni necessarie nell'ambito dello spazio unico europeo dei trasporti, quale descritto nel Libro bianco della Commissione del 2011 *"Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"*⁴. È stato inoltre riportata come un'iniziativa da adottare nella comunicazione della Commissione che istituisce un sistema di gestione della sicurezza aerea in Europa⁵.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

2.1. Consultazione delle parti interessate e ricorso al parere di esperti

Nel corso della fase preparatoria sono state organizzate ampie consultazioni, nel rispetto dei principi generali e dei requisiti minimi per la consultazione delle parti interessate da parte della Commissione.

³ Regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE. Testo rilevante ai fini del SEE - GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.

⁴ COM (2011) 0144 definitivo

⁵ COM (2011) 0670 definitivo.

La Commissione ha consultato tutti i 27 Stati membri, mediante un questionario inviato il 7 aprile 2011 cui hanno risposto tutti gli Stati membri tranne uno. Essa ha inoltre effettuato alcune visite in loco negli Stati membri.

La Commissione ha consultato le parti interessate e l'opinione pubblica attraverso una consultazione pubblica tenuta dal 24 giugno al 15 settembre 2011 sul sito "*La vostra voce in Europa*". Complessivamente sono pervenute 61 risposte⁶.

In applicazione della decisione 98/500/CE⁷, il comitato per il dialogo sociale sull'aviazione civile è stato invitato a esprimere, se necessario, un parere formale sulla revisione. Inoltre, a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 996/2010, è stato chiesto il parere della rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (ENCASIA).

Tutte le parti interessate e le autorità sono state invitate a un seminario organizzato dalla Commissione e tenuto il 19 aprile 2012⁸, in cui è stata esaminata la questione della "*cultura dell'equità*".

La Commissione ha anche chiesto il parere del garante europeo della protezione dei dati. Infine, è stato condotto uno studio sull'introduzione di un sistema comune per la classificazione dei rischi degli eventi civili.

Tutti questi contributi sono stati utilizzati dalla Commissione per elaborare la valutazione d'impatto e la proposta.

2.2. Valutazione d'impatto

La valutazione d'impatto contiene una rassegna delle diverse opzioni prese in esame. Oltre all'opzione "status quo", sono stati esaminati tre pacchetti di misure al fine di stabilire come procedere alla revisione della direttiva 2003/42/CE.

Il pacchetto n. 1 è inteso a migliorare il sistema attuale, stabilendo gli elementi basilari di un dispositivo completo per la segnalazione di eventi e il contributo che questo può dare al miglioramento della sicurezza aerea, decidendo le modifiche alla legislazione strettamente necessarie e adottando raccomandazioni e orientamenti in tutti i casi in cui ciò sia possibile. Le misure previste sono quelle che hanno il minor impatto tra quelle identificate.

Il pacchetto n. 2 prevede una serie di misure più ambiziose, che implicano una sostanziale revisione della legislazione dell'UE in materia di segnalazione degli eventi. Esso mira a migliorare il sistema attuale, stabilendo le prescrizioni legislative necessarie per garantire un sistema efficace di segnalazione degli eventi a tutti i livelli e per contribuire alla riduzione degli incidenti aerei mediante procedure di analisi dei dati raccolti, l'adozione di misure adeguate e il monitoraggio dell'efficienza del sistema in termini di miglioramento della sicurezza.

Il pacchetto n. 3 è inteso a migliorare l'attuale sistema, trasferendo all'UE le competenze degli Stati membri in materia di segnalazione di eventi e prevedendo,

⁶ Una sintesi dei risultati della consultazione è disponibile al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurrence_en.htm.

⁷ Decisione della Commissione del 20 maggio 1998 che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo; GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

⁸ Una sintesi del seminario e le conclusioni adottate sono disponibili al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

come il pacchetto n. 2, prescrizioni per l'analisi degli eventi, l'adozione delle necessarie misure di sicurezza e il monitoraggio dei miglioramenti. Nell'ambito di questo pacchetto, il compito di stabilire e gestire sistemi per la segnalazione di eventi è trasferito all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA).

Tenuto conto della valutazione dei diversi pacchetti di misure, sulla base dei criteri di efficienza, di efficacia e di coerenza, si raccomanda di adottare il pacchetto di misure n. 2 in quanto i suoi benefici sarebbero notevolmente superiori ai costi sostenuti. È l'unica opzione che permette il pieno conseguimento degli obiettivi individuati, come è dimostrato nella valutazione d'impatto. Pertanto questo pacchetto di misure costituisce la base della presente proposta.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

3.1. Sintesi della proposta

3.1.1. Migliore raccolta di eventi

La proposta stabilisce l'ambito adeguato per garantire che siano segnalati tutti gli eventi che mettono in pericolo o rischiano di mettere in pericolo la sicurezza aerea.

In primo luogo, la proposta mantiene l'obbligo di istituire sistemi di segnalazione obbligatoria degli eventi (MORS) ed elenca le persone responsabili della segnalazione nonché gli eventi da segnalare nell'ambito di detti sistemi. Oltre al sistema obbligatorio, la proposta prevede l'istituzione di sistemi su base volontaria il cui obiettivo è la raccolta di eventi che non sono stati rilevati nell'ambito dei MORS.

La proposta prevede inoltre disposizioni che offrono garanzie sufficienti per incoraggiare gli operatori del settore aeronautico a trasmettere informazioni sulla sicurezza, tutelandoli, tranne in caso di grave negligenza, da eventuali sanzioni.

3.1.2. Chiarimento del flusso di informazioni

La direttiva in vigore stabilisce l'obbligo per le persone fisiche di segnalare gli eventi direttamente alle autorità degli Stati membri, mentre in realtà dette autorità ricevono la maggior parte delle segnalazioni da organizzazioni che li raccolgono da persone nell'ambito delle loro procedure di gestione della sicurezza. La proposta tiene conto di tale evoluzione e introduce nuove prescrizioni per le organizzazioni. Le organizzazioni e gli Stati membri sono tenuti a istituire sistemi di segnalazione di eventi che consentano di individuare i rischi per la sicurezza. Gli eventi raccolti da organizzazioni sono trasmessi, se opportuno, alle autorità competenti degli Stati membri o all'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA). Tutti gli eventi registrati da Stati membri, da organizzazioni e dall'AESA confluiscono nel repertorio centrale europeo.

3.1.3. Migliori qualità e completezza dei dati

La proposta include alcune disposizioni intese a migliorare la qualità e la completezza delle segnalazioni di eventi e permette quindi di identificare meglio i principali settori di rischio e le iniziative che occorre adottare.

Le segnalazioni di eventi dovranno contenere alcune informazioni minime e saranno definiti alcuni campi obbligatori, come la data, la categoria o il resoconto dell'evento. La proposta prevede inoltre l'obbligo di classificare gli eventi in funzione dei rischi che presentano, secondo un sistema comune europeo per la classificazione dei rischi. Occorre istituire procedure per il controllo della qualità dei dati, in particolare per assicurare la coerenza tra una segnalazione di evento e le indicazioni inizialmente trasmesse dall'informatore. Infine la Commissione intende aiutare gli Stati membri a raggiungere un livello più elevato per quanto riguarda la qualità e la completezza dei dati, finanziando l'elaborazione di materiale di orientamento e l'organizzazione di seminari. Scopo di questa iniziativa è garantire l'integrazione coerente e uniforme dei dati nelle basi dati.

3.1.4. Migliore scambio di informazioni

La proposta risponde all'esigenza di migliorare lo scambio di informazioni rafforzando le norme esistenti.

In tale prospettiva, l'accesso degli Stati membri e dell'AESA al repertorio centrale europeo, che contiene tutti gli eventi raccolti dagli Stati membri e dall'AESA, è esteso a tutti i dati e le informazioni contenute nella base dati. Queste nuove disposizioni consentono in particolare agli Stati membri di avere accesso a dati sulla sicurezza relativi a eventi che si sono verificati nel loro spazio aereo ma sono stati segnalati e valutati dall'autorità di un altro Stato membro.

Inoltre l'autorità che, nel valutare i dati raccolti mediante sistemi di segnalazione di eventi, rileva aspetti in materia di sicurezza che ritiene interessino un'altra autorità, deve trasmettere tempestivamente l'informazione in questione.

Infine, per facilitare lo scambio di dati e di informazioni, la proposta prescrive per tutte le segnalazioni di eventi la compatibilità con il software ECCAIRS (utilizzato da tutti gli Stati membri e per il repertorio centrale europeo) e con la tassonomia ADREP (tassonomia dell'ICAO utilizzata anche nel software ECCAIRS).

3.1.5. Maggiore protezione da usi impropri delle informazioni in materia di sicurezza

L'accesso più esteso ai dati e alle informazioni sulla sicurezza contenuti nel repertorio centrale europeo ha come corollario la necessità di garantire che questi siano utilizzati ai fini opportuni.

In tal senso la proposta rafforza le norme sull'obbligo di garantire, oltre alla riservatezza dei dati raccolti, anche che questi siano messi a disposizione e utilizzati unicamente al fine di mantenere o migliorare la sicurezza aerea.

Inoltre, la proposta cerca di attenuare gli effetti negativi che l'uso di questi dati da parte delle autorità giudiziarie può avere sulla sicurezza aerea, stabilendo l'obbligo di adottare accordi preliminari le cui disposizioni dovrebbero consentire di trovare il giusto equilibrio tra i due aspetti del pubblico interesse (giustizia e sicurezza aerea).

3.1.6. Migliore tutela degli informatori al fine di garantire la continua disponibilità delle informazioni

La proposta rafforza le norme in materia di tutela degli informatori, affinché i cittadini abbiano fiducia nel sistema e trasmettano le opportune informazioni sulla sicurezza.

A tal fine, il testo ribadisce l'obbligo di cancellare i dati personali dalle segnalazioni di eventi e limita a determinate persone l'accesso ai dati che permettono una completa identificazione. Inoltre gli Stati membri sono invitati a non avviare procedure giudiziarie, salvo in caso di negligenza grave.

È rafforzata la norma in base alla quale i dipendenti non devono subire alcun pregiudizio da parte dei loro datori di lavoro, salvo in caso di negligenza grave, a causa delle informazioni comunicate in conformità delle disposizioni del presente regolamento. Le organizzazioni sono inoltre invitate ad adottare una strategia che indichi le modalità stabilite per garantire la tutela dei dipendenti.

Infine sono istituiti organismi nazionali per permettere ai dipendenti di segnalare le infrazioni alle norme che garantiscono la loro tutela e nei casi opportuni deve essere prevista l'adozione di sanzioni.

3.1.7. Introduzione di prescrizioni in materia di analisi delle informazioni e adozione di misure di follow-up a livello nazionale

La proposta accelera la transizione in Europa verso un sistema di sicurezza maggiormente proattivo e basato su elementi concreti e prevede nuove prescrizioni che introducono nel diritto dell'UE le norme stabilite a livello internazionale in materia di analisi e di follow-up degli eventi raccolti.

Le organizzazioni e gli Stati membri sono invitati ad analizzare le informazioni raccolte mediante sistemi di segnalazione di eventi, al fine di individuare i rischi e di adottare le iniziative per ovviare alle carenze constatate in materia di sicurezza. È necessario monitorare l'efficacia di tali iniziative in termini di miglioramento della sicurezza e adottare, se necessario, ulteriori misure.

3.1.8. Rafforzamento dell'analisi a livello dell'UE

L'articolo 19 del regolamento (UE) n. 996/2010 già prevede il principio in base al quale l'AESA e gli Stati membri analizzano le informazioni contenute nel repertorio centrale europeo. Questo principio è rafforzato e l'esistente collaborazione è formalizzata nell'ambito di una rete di analisti della sicurezza aerea, presieduta dall'AESA.

L'analisi a livello dell'UE completerà le iniziative attuate a livello nazionale, in particolare grazie all'identificazione di eventuali problemi di sicurezza e dei principali settori a rischio. Il sistema comune dell'UE per la classificazione dei rischi faciliterà questo compito, classificando in base a un sistema armonizzato tutti i dati sugli eventi raccolti dagli Stati membri.

Il programma europeo di sicurezza aerea e il piano europeo per la sicurezza aerea beneficeranno entrambi dell'analisi e delle attività condotte dalla rete di analisti della sicurezza aerea.

3.1.9. Maggiore trasparenza nei confronti del pubblico

La proposta, pur rispettando la necessaria riservatezza di talune informazioni, prevede una maggiore trasparenza della sicurezza aerea per il pubblico in generale, grazie alla pubblicazione di rapporti annuali sulla sicurezza contenenti informazioni sulle iniziative adottate in applicazione del presente regolamento, tendenze e dati aggregati.

3.2. Base giuridica

La proposta si basa sull'articolo 100, paragrafo 2, del TFUE.

3.3. Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui una proposta non rientra in un ambito di competenza esclusiva dell'Unione europea. Gli obiettivi della proposta non possono essere sufficientemente conseguiti dagli Stati membri. L'azione dell'UE consente invece di raggiungere gli obiettivi della proposta.

L'azione a livello dell'Unione permetterà di raggiungere in modo più adeguato gli obiettivi della proposta per i motivi indicati di seguito. In primo luogo, è necessario armonizzare la segnalazione di eventi nonché le norme che disciplinano l'uso e la protezione delle informazioni e la tutela degli informatori; in secondo luogo, per motivi di sicurezza è necessario rafforzare il sistema dello scambio di informazioni tra gli Stati membri e garantire l'analisi di dette informazioni nonché l'adozione di iniziative di follow-up in ciascuno degli Stati membri. Inoltre questioni quali l'accesso ai dati del RCE e la messa a punto di procedure e di strumenti per l'analisi dei dati del RCE non possono essere affrontate a livello nazionale, trattandosi di una banca dati europea per la quale le misure devono essere adottate a livello dell'UE. Le iniziative a livello nazionale sono certamente necessarie ma non sufficienti a garantire il corretto funzionamento del sistema nel suo complesso e quindi a contribuire a migliorare la sicurezza aerea. In effetti gli Stati membri non possono realizzare in maniera sufficiente l'obiettivo di migliorare la sicurezza aerea, poiché i sistemi di segnalazione gestiti dagli Stati membri a livello nazionale sono meno efficienti di una rete coordinata in cui lo scambio di informazioni consente di individuare eventuali problemi di sicurezza e le principali aree a rischio nell'UE.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

3.4. Principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità. Gli oneri aggiuntivi per il settore industriale e per le autorità nazionali sono limitati a quanto necessario per migliorare l'efficienza e in generale la qualità del sistema. La proposta comporta, per l'attuazione delle disposizioni relative all'analisi e al follow-up degli eventi, costi che dovrebbero essere bilanciati dai vantaggi economici conseguiti grazie alla riduzione del numero di incidenti e di vittime.

3.5. Scelta dello strumento giuridico

Lo strumento giuridico dovrebbe avere applicazione generale. Lo strumento proposto è il regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati, in particolare per i seguenti motivi:

- la proposta stabilisce diritti e obblighi per l’Agenzia europea per la sicurezza aerea e ciò non consente l’uso di una direttiva;
- le differenze a livello di attuazione nei diversi Stati membri sono all’origine di un numero elevato di lacune e di settori problematici individuati nel vigente quadro giuridico. La diversità delle pratiche cui ha dato luogo la direttiva in vigore dimostra chiaramente che una direttiva non è lo strumento opportuno per giungere a un’applicazione uniforme e coerente della legge, in un settore in cui questa è necessaria per motivi di sicurezza.

Di conseguenza, lo strumento giuridico più appropriato è un regolamento, in quanto le opzioni alternative non sarebbero sufficienti a raggiungere gli obiettivi proposti.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Il quadro finanziario pluriennale ha già tenuto conto delle implicazioni per il bilancio derivanti dallo sviluppo di un sistema comune dell’UE per la classificazione dei rischi e dalla proroga degli stanziamenti per lo sviluppo del sistema ECCAIRS e per la gestione del repertorio centrale europeo.

L’incidenza di bilancio della presente proposta è legata alle ulteriori risorse umane necessarie all’Agenzia europea della sicurezza aerea (per la rete di analisti) e alle risorse aggiuntive per missioni e azioni di sensibilizzazione.

Le ulteriori risorse umane (2 posti stimati a 300 000 EUR/anno) e le risorse aggiuntive (missioni e azioni di sensibilizzazione valutate a 65 000 EUR/anno) saranno interamente coperte mediante la riassegnazione di risorse esistenti dell’Agenzia e pertanto non hanno alcuna incidenza sul bilancio dell’UE.

5. ELEMENTI FACOLTATIVI

5.1. Semplificazione

La proposta semplifica la legislazione in quanto sostituisce una direttiva e due regolamenti della Commissione con un unico atto - un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio - e non richiede misure nazionali di attuazione.

5.2. Abrogazione di disposizioni vigenti

L’adozione della proposta comporterà l’abrogazione della direttiva 2003/42/CE, del regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e del regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione nonché la modifica del regolamento (UE) n. 996/2010.

5.3. Spazio economico europeo

L’atto proposto riguarda una materia di competenza dello Spazio economico europeo ed è quindi opportuno estenderlo a quest’ultimo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 e abroga la direttiva 2003/42/CE, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁹,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁰,

sentito il Garante europeo della protezione dei dati¹¹,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno garantire un elevato e uniforme livello di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione nonché attuare tutte le iniziative opportune per ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti, affinché i cittadini abbiano fiducia nel trasporto aereo.
- (2) Nell'ultimo decennio il tasso di incidenti mortali nell'aviazione civile è rimasto pressoché costante, ma si teme che il previsto incremento del traffico nei prossimi decenni porti a un aumento del numero di incidenti.
- (3) Il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile¹² mira a prevenire gli incidenti facilitando lo svolgimento di inchieste sulla sicurezza tempestive, efficaci e di qualità. Il presente regolamento

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹² GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.

non dovrebbe interferire con la procedura in materia di indagini su incidenti e inconvenienti attuata dalle autorità investigative per la sicurezza nazionali, di cui al regolamento (UE) n. 996/2010.

- (4) L'esperienza ha dimostrato che spesso un certo numero di inconvenienti e diverse altre carenze rivelano l'esistenza di rischi per la sicurezza prima che un incidente si verifichi. Inoltre, nonostante la capacità di trarre insegnamenti dagli incidenti sia fondamentale, i sistemi puramente reattivi hanno mostrato i loro limiti nel continuare a migliorare la sicurezza. L'Unione e i suoi Stati membri dovrebbero passare a procedure maggiormente proattive e basate su elementi concreti, incentrate sulla prevenzione degli incidenti grazie all'analisi di tutte le informazioni disponibili in materia di sicurezza, comprese le informazioni sugli eventi verificatisi nel settore dell'aviazione civile.
- (5) Per aumentare il livello di sicurezza nel settore dell'aviazione civile, è necessario che le pertinenti informazioni siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate, scambiate, diffuse e analizzate e che le opportune misure di sicurezza siano adottate sulla base delle informazioni raccolte. Questo approccio proattivo e basato su elementi concreti dovrebbe essere adottato dalle autorità competenti in materia di sicurezza degli Stati membri, dalle organizzazioni nell'ambito del loro sistema di gestione della sicurezza e dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA).
- (6) È necessario istituire sistemi di segnalazione obbligatoria e spontanea, che consentano alle persone di segnalare particolari concernenti gli eventi, e le informazioni raccolte dovrebbero essere trasferite all'autorità competente affinché, sulla base delle notifiche, siano adottate le misure necessarie per migliorare la sicurezza dell'aviazione.
- (7) Diverse categorie di addetti dell'aviazione civile assistono a eventi rilevanti ai fini della prevenzione degli incidenti ed è quindi opportuno che li segnalino.
- (8) Per ottenere tutte le informazioni sulla sicurezza che possono contribuire al miglioramento della sicurezza aerea, è necessario incoraggiare lo sviluppo di altri metodi di raccolta dei dati in aggiunta ai sistemi previsti dal presente regolamento.
- (9) Le autorità investigative sulla sicurezza devono avere pieno accesso alle informazioni sugli eventi raccolte o alle segnalazioni di eventi registrate dai rispettivi Stati membri, in modo da stabilire quali incidenti richiedano inchieste di sicurezza e trarre da queste insegnamenti utili per la sicurezza aerea.
- (10) È fondamentale ottenere dati completi e di buona qualità, in quanto le analisi e le tendenze basate su dati inesatti possono portare a risultati fuorvianti e orientare le iniziative verso ambiti in cui non è necessario agire. Inoltre questi dati inesatti potrebbero diminuire la fiducia nelle informazioni provenienti da sistemi per la segnalazione di eventi. Al fine di garantire la qualità e la completezza delle segnalazioni, è opportuno farvi figurare informazioni minime che possono variare in funzione della categoria di evento. Inoltre è opportuno applicare procedure intese a controllare la qualità delle informazioni e garantire la coerenza tra una segnalazione e i primi dati raccolti sull'evento. Con il sostegno della Commissione, è opportuno sviluppare orientamenti adeguati che permettano segnatamente di garantire la qualità e la completezza dei dati nonché l'integrazione coerente e uniforme nelle basi di detti

dati. Dovrebbero essere inoltre organizzati, in particolare dalla Commissione, seminari aventi lo scopo di offrire la necessaria assistenza.

- (11) È necessario sviluppare un sistema comune europeo per la classificazione dei rischi, che possa agevolare l'individuazione delle iniziative da adottare con urgenza quando si verificano eventi puntuali che presentano un elevato rischio per la sicurezza. Questo sistema dovrebbe inoltre consentire di identificare i principali settori a rischio sulla base della valutazione di dati aggregati. Il sistema dovrebbe aiutare gli Stati membri a valutare gli eventi e a determinare gli ambiti in cui concentrare più efficacemente le iniziative. Dovrebbe anche, esaminando i dati aggregati da un punto di vista europeo, consentire l'identificazione dei principali settori a rischio nell'Unione e facilitare l'attività condotta nell'ambito del programma europeo di sicurezza aerea e del piano europeo per la sicurezza aerea. È opportuno prevedere un sostegno adeguato, al fine di garantire una classificazione coerente e uniforme dei rischi in tutti gli Stati membri.
- (12) Per facilitare lo scambio di informazioni, le segnalazioni di eventi devono essere conservate in banche dati che utilizzano un sistema compatibile con ECCAIRS (software utilizzato da tutti gli Stati membri e dal repertorio centrale europeo per conservare dette segnalazioni) e con la tassonomia ADREP (tassonomia dell'ICAO utilizzata anche nel software ECCAIRS).
- (13) È necessario segnalare gli eventi che coinvolgono aeromobili immatricolati in uno Stato membro o operati da un'impresa stabilita in uno Stato membro anche nel caso si siano verificati al di fuori del territorio degli Stati membri.
- (14) Le informazioni relative agli eventi vanno scambiate nell'ambito dell'Unione. Ciò dovrebbe migliorare notevolmente l'individuazione dei fattori che rappresentano o possono rappresentare un rischio e consentire agli Stati membri di ricevere tutte le necessarie informazioni sugli eventi verificatisi sul loro territorio ma segnalate a un altro Stato membro.
- (15) Lo scambio di informazioni sugli eventi dovrebbe attenersi all'obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione, non dovrebbe pertanto servire per l'attribuzione di colpe e responsabilità o per l'analisi comparativa delle prestazioni di sicurezza.
- (16) Il repertorio centrale europeo costituisce il modo più efficace per assicurare lo scambio di una grande quantità di informazioni tra tutti gli Stati membri, la Commissione e l'AESA.
- (17) Tutte le informazioni in materia di sicurezza ottenute dalle segnalazioni di eventi raccolte nell'Unione dovrebbero essere tempestivamente trasferite nel repertorio centrale europeo. Le informazioni così raccolte dovrebbero riguardare gli incidenti, ma anche gli incidenti e gli inconvenienti gravi oggetto d'inchieste condotte in conformità del regolamento (UE) n. 966/2010.
- (18) Il presente regolamento deve applicarsi alle informazioni concernenti eventi nazionali e registrate nelle basi dati nazionali.
- (19) Le informazioni in materia di sicurezza contenute nel repertorio centrale europeo devono essere messe a completa disposizione degli organismi preposti alla

regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, compresa l'AESA, e delle autorità incaricate delle inchieste su incidenti e inconvenienti nell'ambito dell'Unione.

- (20) Le parti interessate possono chiedere l'accesso a talune informazioni contenute nel repertorio centrale europeo.
- (21) I punti di contatto nazionali sono gli organismi che dispongono delle migliori conoscenze sulle parti interessate stabilite nel rispettivo Stato membro, pertanto è opportuno che ciascun punto di contatto nazionale tratti le richieste emananti dalle parti interessate stabilite sul territorio dello Stato membro in questione, mentre le richieste provenienti da parti interessate di paesi terzi o da organizzazioni internazionali devono essere trattate dalla Commissione.
- (22) Le informazioni contenute nelle segnalazioni di eventi devono essere analizzate in modo da identificare i rischi a livello di sicurezza. Sulla base di dette informazioni vanno stabilite le iniziative opportune al fine di migliorare la sicurezza aerea, da attuare tempestivamente. Le informazioni concernenti l'analisi e il follow up degli eventi devono essere comunicate alle organizzazioni e alle autorità degli Stati membri, in quanto il fatto di reagire alle segnalazioni costituisce un buon incentivo affinché le persone segnalino eventi.
- (23) È opportuno monitorare l'efficacia delle misure di sicurezza adottate ed eventualmente prendere le ulteriori misure necessarie per garantire che le carenze in materia di sicurezza siano adeguatamente risolte. Le informazioni contenute nelle segnalazioni di eventi dovrebbero essere utilizzate anche sotto forma di dati aggregati per individuare le tendenze in atto.
- (24) Quando determinano le iniziative da includere nel rispettivo programma nazionale in materia di sicurezza, e al fine di garantire che le iniziative siano basate su elementi concreti, è auspicabile che gli Stati membri utilizzino le informazioni ottenute dalle segnalazioni di eventi raccolte e dalla loro analisi.
- (25) Poiché l'obiettivo di migliorare la sicurezza aerea non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri, in quanto i sistemi di segnalazione gestiti dagli Stati membri a livello nazionale sono meno efficienti di una rete coordinata in cui lo scambio di informazioni consenta di individuare eventuali problemi di sicurezza e i principali settori a rischio nell'ambito dell'Unione, l'analisi a livello nazionale deve essere completata dall'analisi e dal follow-up a livello dell'Unione, così da garantire una migliore prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione. Questo compito deve essere svolto, a livello dell'Unione, da una rete di analisti della sicurezza aerea.
- (26) In particolare il programma europeo di sicurezza aerea e il piano europeo per la sicurezza aerea devono beneficiare del lavoro svolto dalla rete di analisti della sicurezza aerea al fine di stabilire, sulla base di elementi concreti, quali azioni attuare a livello dell'Unione.
- (27) Il pubblico deve disporre di informazioni aggregate a carattere generale sul livello di sicurezza dell'aviazione civile negli Stati membri e nell'Unione. Tali informazioni devono includere in particolare tendenze e analisi elaborate a seguito dell'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri nonché informazioni in forma aggregata sul contenuto del repertorio centrale europeo.

- (28) Il sistema di sicurezza dell'aviazione civile si basa sul feedback e sugli insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti. La segnalazione di eventi e l'utilizzazione delle relative informazioni a fini di sicurezza si basano su un rapporto di fiducia tra l'informatore e l'organismo responsabile della raccolta e della valutazione. Ciò richiede una rigida applicazione delle norme in materia di riservatezza. La protezione delle informazioni sulla sicurezza da usi impropri e l'accesso al repertorio centrale europeo limitato alle sole parti interessate, che partecipano al processo di miglioramento della sicurezza dell'aviazione civile, hanno lo scopo di garantire la continua disponibilità di dette informazioni, in modo che sia possibile adottare azioni di prevenzione corrette e tempestive e migliorare la sicurezza aerea. In questo contesto, le informazioni sensibili in materia di sicurezza devono essere adeguatamente protette e devono essere raccolte garantendo la loro riservatezza, la tutela della loro fonte e la fiducia degli addetti all'aviazione civile. È opportuno istituire misure idonee a garantire la riservatezza delle informazioni raccolte mediante i sistemi di segnalazione di eventi nonché limitare l'accesso al repertorio centrale europeo. Le legislazioni nazionali sulla libertà di informazione devono tenere conto della necessaria riservatezza di dette informazioni. Le informazioni raccolte devono essere adeguatamente protette dall'uso o dalla diffusione non autorizzati, dovendo essere utilizzate unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza aerea e non per attribuire colpe o responsabilità.
- (29) Le persone che hanno segnalato un evento in applicazione del presente regolamento devono essere adeguatamente tutelate. In questo contesto, le segnalazioni di eventi devono essere anonime e i dati relativi all'informatore non devono essere registrati nelle basi dati.
- (30) Inoltre il sistema dell'aviazione civile dovrebbe promuovere un ambiente non repressivo, che faciliti la segnalazione spontanea di eventi e contribuisca di conseguenza ad attuare il principio della «cultura dell'equità». Questo ambiente non repressivo non osta all'adozione delle iniziative necessarie per mantenere o migliorare il livello della sicurezza.
- (31) Una «cultura dell'equità» deve incoraggiare le persone a trasmettere le informazioni in materia di sicurezza, senza tuttavia esonerarle dalle loro normali responsabilità. In tale contesto, i dipendenti non devono essere sanzionati sulla base delle informazioni che hanno fornito in applicazione del presente regolamento, tranne in caso di negligenza grave.
- (32) È importante definire con precisione l'ambito di tutela degli informatori da sanzioni o conseguenze giudiziarie, stabilendo una definizione comune della negligenza grave.
- (33) È opportuno che il trattamento degli eventi segnalati sia affidato a persone all'uopo designate e operativamente indipendenti da altri servizi, al fine di contribuire all'istituzione di una «cultura dell'equità» e di rafforzare la fiducia delle persone nel sistema.
- (34) I dipendenti devono avere la possibilità di segnalare violazioni ai principi che disciplinano la loro tutela stabiliti dalla presente normativa. Gli Stati membri devono stabilire quali conseguenze incorrono coloro che infrangono i principi relativi alla tutela dell'informatore e adottare sanzioni nei casi opportuni.

- (35) Le persone possono essere indotte a non segnalare eventi per il timore che ciò costituisca un'autodenuncia e che vi possano essere conseguenze giudiziarie. Per questo motivo è opportuno che gli Stati membri evitino di ricorrere in giudizio nei confronti di un informatore sulla base della segnalazione stessa, salvo in caso di negligenza grave. Inoltre la collaborazione tra le autorità giudiziarie e quelle di sicurezza deve essere migliorata e formalizzata mediante accordi preliminari, che devono rispettare l'equilibrio tra i diversi interessi pubblici in gioco e riguardare in particolare l'accesso alle segnalazioni di eventi contenute nelle basi dati nazionali e il loro uso.
- (36) Allo scopo di garantire che siano opportunamente modificate e aggiornate le informazioni figuranti negli allegati del presente regolamento nonché di definire il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi, di aggiornare le misure relative all'integrazione nel repertorio centrale europeo e di estendere o limitare la diffusione delle informazioni ivi contenute, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. È in particolare importante che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella fase di preparazione e di elaborazione degli atti delegati la Commissione deve garantire la contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (37) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è necessario conferire alla Commissione competenze di esecuzione in merito all'applicazione del sistema comune europeo per la classificazione dei rischi e alla gestione del repertorio centrale europeo. Tali competenze devono essere esercitate in conformità del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹³.
- (38) Le norme in materia di trattamento dei dati e di tutela delle persone fisiche, definite nella direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati¹⁴, e nel regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati¹⁵, devono essere pienamente rispettate nell'applicazione del presente regolamento. Le norme in materia di accesso ai dati, definite nel regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione¹⁶, devono essere pienamente rispettate nell'applicazione del presente regolamento tranne per quanto concerne la divulgazione dei dati e delle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo, protetti da norme più rigorose in materia di accesso previste dal presente regolamento.

¹³ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

¹⁴ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

¹⁵ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

¹⁶ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

- (39) Le sanzioni devono consentire di sanzionare qualsiasi persona fisica o giuridica che, in violazione del presente regolamento, fa un uso improprio delle informazioni protette ai sensi dello stesso; penalizza chi ha segnalato un evento, tranne in caso di colpa grave; non istituisce un ambiente propizio alla raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi; non analizza le informazioni raccolte e non agisce per ovviare alle carenze, effettive o potenziali, riscontrate in materia di sicurezza; non condivide le informazioni raccolte in applicazione del presente regolamento.
- (40) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole comuni in materia di segnalazione di eventi nel settore dell'aviazione civile, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua portata e dei suoi effetti europei, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per raggiungere tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (41) Occorre pertanto modificare il regolamento (UE) n. 996/2010.
- (42) È necessario abrogare la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile¹⁷, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile¹⁸ e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione, del 24 settembre 2007, che stabilisce le modalità per la diffusione alle parti interessate delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile¹⁹.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento è inteso a migliorare la sicurezza del settore aereo, garantendo che le informazioni in materia siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate, scambiate, diffuse, analizzate e che sulla base delle informazioni raccolte siano adottate le misure di sicurezza eventualmente necessarie. Esso prevede inoltre norme concernenti l'integrazione delle informazioni raccolte in un repertorio centrale europeo e la loro divulgazione alle parti interessate, affinché queste dispongano delle informazioni di cui hanno bisogno per migliorare la sicurezza dell'aviazione civile.
2. La segnalazione di eventi ha unicamente l'obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti e non di determinare colpe o responsabilità.

¹⁷ GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

¹⁸ GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

¹⁹ GU L 295 del 14.11.2007, pag. 7.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (1) “cancellazione dei dati personali”, eliminazione dalle segnalazioni di tutti i dati personali relativi all’informatore e dei dettagli tecnici che permettono di dedurre l’identità dell’informatore o di terzi a partire dalle informazioni;
- (2) “programma europeo di sicurezza aerea”, insieme integrato delle disposizioni regolamentari adottate a livello dell’Unione, unitamente alle attività e alle procedure utilizzate per la gestione congiunta della sicurezza a livello europeo;
- (3) “piano europeo per la sicurezza aerea”, analisi delle questioni attinenti alla sicurezza e piano d’azione in materia a livello europeo;
- (4) “negligenza grave”, manifesta e deliberata violazione del dovere di diligenza, che causa direttamente prevedibili danni a persone o a beni o che diminuisce seriamente il livello di sicurezza aerea;
- (5) “inconveniente”, evento, diverso da un incidente, collegato all’impiego di un aeromobile, che pregiudica o può pregiudicare la sicurezza delle operazioni;
- (6) “parte interessata”, qualsiasi persona fisica o giuridica o qualsiasi organismo ufficiale, avente o meno una propria personalità giuridica, che è in grado di partecipare al miglioramento della sicurezza dell’aviazione civile avendo accesso alle informazioni sugli eventi scambiate tra gli Stati membri e che figura in una delle categorie di parti interessate istituite dal presente regolamento;
- (7) “cultura dell’equità”: cultura nella quale gli operatori a contatto con il pubblico non vengono sanzionati per azioni, omissioni o decisioni da essi adottate sulla base della loro esperienza e formazione, ma nella quale non sono tuttavia tollerate la colpa grave, le infrazioni intenzionali e le azioni lesive;
- (8) “evento”, qualsiasi avvenimento che è o può essere rilevante nel contesto della sicurezza aerea, segnatamente gli incidenti e gli inconvenienti gravi ai sensi dell’articolo 2, paragrafi 1 e 16, del regolamento (UE) n. 996/2010 e gli inconvenienti;
- (9) “organizzazione”, qualsiasi organizzazione che fornisce prodotti e/o servizi nel settore dell’aviazione, in particolare i gestori di aeromobili, le organizzazioni di manutenzione approvate, le organizzazioni responsabili del progetto di tipo e/o della costruzione di aeromobili, i fornitori di servizi di navigazione aerea e gli aeroporti certificati;
- (10) “punto di contatto”, autorità competente designata da ciascuno Stato membro ai sensi dell’articolo 6, paragrafo 2, quando una domanda di informazioni emana da una parte interessata stabilita in uno Stato membro, e la Commissione, quando la domanda emana da una parte interessata non stabilita nell’Unione;
- (11) “autorità investigativa per la sicurezza”, autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell’aviazione civile che conduce o controlla le inchieste in materia di sicurezza di cui all’articolo 4 del regolamento (UE) n. 996/2010;

- (12) “sistema di gestione della sicurezza (SGS)”, approccio sistematico alla gestione della sicurezza, comprese le strutture organizzative, le responsabilità, le politiche e le procedure necessarie;
- (13) “programma statale di sicurezza (PSS)”, complesso integrato di legislazioni e attività sviluppate da uno Stato membro al fine di gestire la sicurezza dell’aviazione civile.

Articolo 3

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica agli eventi che mettono in pericolo o, se non corretti, rischiano di mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. Un elenco degli inconvenienti da segnalare è riportato nell’allegato I.

Articolo 4

Obbligo di segnalazione

- 1. Un sistema di segnalazione obbligatoria è istituito da ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato membro, al fine di facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi.
- 2. Un sistema di segnalazione obbligatoria è istituito da ciascuno Stato membro per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi, inclusa la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi ottenute da organizzazioni in applicazione del paragrafo 1.
- 3. Le persone di seguito indicate segnalano gli eventi utilizzando il sistema istituito dall’organizzazione da cui dipende detta persona a norma del paragrafo 1 o il sistema istituito dagli Stati membri a norma del paragrafo 2:
 - (a) il pilota in comando di un aeromobile immatricolato in uno Stato membro o di un aeromobile immatricolato al di fuori dell’Unione ma utilizzato da un operatore per il quale uno Stato membro assicura il controllo delle operazioni o da un operatore stabilito nell’Unione;
 - (b) la persona addetta alla progettazione, alla costruzione, alla manutenzione o alla modifica di un aeromobile a turbina o di un aeromobile di trasporto pubblico, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro o sotto il controllo dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA);
 - (c) la persona che firma un certificato di revisione o di idoneità al servizio di un aeromobile a turbina o di un aeromobile di trasporto pubblico, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro o sotto il controllo dell’AESA;
 - (d) la persona che svolge una funzione per la quale deve essere autorizzata da uno Stato membro quale controllore del traffico aereo o quale addetto all’informazione di volo;

- (e) l' esercente di un aeroporto cui si applica il regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰;
 - (f) la persona che svolge una funzione connessa con l' installazione, la modifica, la manutenzione, la riparazione, la revisione, le prove di volo o l' ispezione di strutture della navigazione aerea sotto la responsabilità di uno Stato membro;
 - (g) la persona che svolge una funzione connessa con le manovre a terra, compresi il rifornimento di combustibile, la manutenzione, la preparazione dei documenti di carico, le operazioni di carico, le operazioni antighiaccio e il rimorchio in un aeroporto contemplato dal regolamento (CE) n. 1008/2008.
4. Qualsiasi persona elencata al paragrafo 3 segnala gli eventi entro il termine e in conformità delle prescrizioni di cui all' allegato II, punto 1.
 5. Ciascuna organizzazione certificata o autorizzata da uno Stato membro presenta all' autorità competente di detto Stato membro, di cui all' articolo 6, paragrafo 2, le informazioni dettagliate relative a eventi raccolte a norma del paragrafo 1.
 6. Ciascuna organizzazione certificata o autorizzata dall' AESA trasmette all' AESA le informazioni dettagliate sugli eventi raccolte a norma del paragrafo 1.

Articolo 5

Segnalazioni spontanee

1. Un sistema di segnalazione spontanea è istituito da ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato membro, allo scopo di facilitare la raccolta di informazioni dettagliate relative a eventi che potrebbero non essere rilevati dal sistema di segnalazione obbligatoria ma che l' informatore ritiene rappresentino o possano rappresentare un rischio.
2. Un sistema di segnalazione spontanea è istituito da ciascuno Stato membro per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate relative a eventi suscettibili di non essere rilevati dal sistema di segnalazione obbligatoria, ma che l' informatore ritiene rappresentino o possano rappresentare un rischio, inclusa la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi ottenute da organizzazioni in applicazione del paragrafo 1.
3. I sistemi di segnalazione spontanea consentono la raccolta di informazioni su eventi che non devono essere obbligatoriamente comunicati a norma dell' allegato I e la segnalazione di eventi da parte di persone non elencate all' articolo 4, paragrafo 3.
4. Ciascuna organizzazione certificata o autorizzata da uno Stato membro presenta all' autorità competente di detto Stato membro, di cui all' articolo 6, paragrafo 2, le informazioni dettagliate relative a eventi raccolte a norma del paragrafo 1.
5. Ciascuna organizzazione certificata o autorizzata dall' AESA trasmette all' AESA le informazioni dettagliate sugli eventi raccolte a norma del paragrafo 1.

²⁰ Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (Testo rilevante ai fini del SEE). *GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.*

6. Gli Stati membri e le organizzazioni possono istituire altri sistemi di raccolta e di trattamento dei dati in materia di sicurezza, allo scopo di ottenere informazioni dettagliate sugli eventi suscettibili di non essere registrati dai sistemi di segnalazione di cui all'articolo 4 e al presente articolo, paragrafi 1 e 2. Questi sistemi possono prevedere la segnalazione a enti diversi da quelli di cui all'articolo 6, paragrafo 2, e richiedere un'attiva partecipazione del settore industriale.

Articolo 6

Raccolta e conservazione delle informazioni

1. Ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato membro designa uno o più persone per gestire la raccolta, la valutazione, l'elaborazione, l'analisi e la conservazione delle informazioni dettagliate sugli eventi comunicate a norma degli articoli 4 e 5. Le persone designate operano separatamente e indipendentemente da altri dipartimenti dell'organizzazione.
2. Ciascuno Stato membro designa una o più autorità competenti a predisporre un sistema di raccolta, valutazione, elaborazione, analisi e conservazione delle informazioni dettagliate sugli eventi comunicate a norma degli articoli 4 e 5. Quando gestiscono le informazioni comunicate, le autorità competenti così designate sono operativamente separate e indipendenti dagli altri dipartimenti.

Questo compito può essere affidato, congiuntamente o separatamente, alle seguenti autorità:

- (a) l'autorità nazionale dell'aviazione civile; e/o
- (b) l'autorità investigativa per la sicurezza; e/o
- (c) qualsiasi altro organismo o ente indipendente incaricato di questa funzione.

Qualora designi più di un organismo o ente, uno Stato membro indica uno di essi come punto di contatto per il trasferimento delle informazioni di cui all'articolo 8, paragrafo 2.

3. Le organizzazioni conservano in una banca dati le segnalazioni di eventi stabilite in base alle informazioni sugli eventi raccolte a norma degli articoli 4 e 5.
4. Le autorità competenti di cui al paragrafo 2 conservano in una banca dati nazionale le segnalazioni di eventi stabilite in base alle informazioni sugli eventi raccolte a norma degli articoli 4 e 5.
5. Anche gli incidenti e gli inconvenienti gravi devono essere registrati in detta banca dati nazionale.
6. Per essere aiutate ad espletare i loro compiti in materia di sicurezza, le autorità degli Stati membri responsabili dell'attuazione del programma nazionale di sicurezza devono avere pieno accesso alla banca dati nazionale di cui al paragrafo 4.

7. Per poter espletare i compiti indicati all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 996/2010, le autorità investigative per la sicurezza devono avere pieno accesso alla banca dati nazionale di cui al paragrafo 4.

Articolo 7

Qualità e completezza delle segnalazioni di eventi

1. Le segnalazioni di cui all'articolo 6 devono contenere quanto meno le informazioni elencate all'allegato II, punto 2.
2. Ciascuna segnalazione di evento di cui all'articolo 6, paragrafo 4, indica la classificazione dell'evento segnalato in funzione dei rischi per la sicurezza. La classificazione è stabilita in conformità del sistema comune europeo per la classificazione dei rischi di cui al paragrafo 5.
3. Le organizzazioni e gli Stati membri istituiscono procedure di controllo della qualità dei dati, al fine segnatamente di assicurare la coerenza tra i diversi dati contenuti in una segnalazione di evento e i primi dettagli sull'evento segnalato dall'informatore.
4. Le banche dati di cui all'articolo 6, paragrafi 3 e 4, utilizzano formati standardizzati al fine di facilitare lo scambio di informazioni e costituiscono un sistema compatibile con il software ECCAIRS e con la tassonomia ADREP.
5. La Commissione sviluppa un sistema comune europeo per la classificazione dei rischi, al fine di classificare gli eventi in funzione dei rischi per la sicurezza. In questo contesto, la Commissione tiene conto della necessaria compatibilità con i meccanismi di classificazione dei rischi esistenti.
6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, se necessario, atti delegati conformemente all'articolo 18 allo scopo di definire il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi.
7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, le modalità di attuazione del sistema comune europeo per la classificazione dei rischi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
8. La Commissione sostiene le autorità competenti degli Stati membri nei loro compiti di integrazione dei dati e segnatamente, ma non esclusivamente, di integrazione delle informazioni minime di cui al paragrafo 1, di classificazione degli eventi in funzione dei rischi di cui al paragrafo 2 e di introduzione delle procedure per il controllo di qualità dei dati di cui al paragrafo 3. Questo sostegno della Commissione, concesso in particolare sotto forma di materiale di orientamento e di seminari, contribuisce ad armonizzare il processo di inserimento dei dati in tutti gli Stati membri.

Articolo 8

Repertorio centrale europeo

1. La Commissione gestisce un repertorio centrale europeo per registrare tutte le segnalazioni di eventi raccolte nell'Unione.
2. Ciascuno Stato membro concorda con la Commissione i protocolli tecnici per l'aggiornamento del repertorio centrale europeo mediante il trasferimento di tutte le informazioni sulla sicurezza contenute nelle basi dati nazionali di cui all'articolo 6, paragrafo 4.
3. L'AESA concorda con la Commissione i protocolli tecnici per il trasferimento nel repertorio centrale europeo di tutte le segnalazioni di eventi raccolte a norma del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio²¹ e delle relative norme di attuazione, nonché delle informazioni raccolte in applicazione dell'articolo 4, paragrafo 6, e dell'articolo 5, paragrafo 5.
4. Mediante atti di esecuzione, la Commissione adotta le modalità di gestione del repertorio centrale europeo di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 19, paragrafo 2.
5. Ove necessario, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 18 per aggiornare le misure concernenti l'integrazione nel repertorio centrale europeo di cui ai paragrafi 2 e 3.

Articolo 9

Scambio di informazioni

1. Gli Stati membri e l'AESA partecipano allo scambio di informazioni mettendo a disposizione delle autorità competenti degli altri Stati membri, dell'AESA e della Commissione, mediante il repertorio centrale europeo, tutte le informazioni in materia di sicurezza registrate nelle rispettive basi dati sulle segnalazioni. Le segnalazioni di eventi sono trasferite al repertorio centrale europeo entro un termine di 30 giorni dall'iniziale raccolta di informazioni sull'evento. Le segnalazioni di eventi sono aggiornate ogni qualvolta sia necessario, aggiungendo ulteriori informazioni in materia di sicurezza.
2. Anche le informazioni relative a incidenti e inconvenienti gravi sono trasferite nel repertorio centrale europeo. Nel corso dello svolgimento di un'indagine su incidenti ed inconvenienti gravi sono trasferiti nel repertorio centrale i principali dati concreti ad essi relativi. A indagine conclusa, si aggiungono tutte le informazioni, tra cui figura, se disponibile, la sintesi in inglese della relazione finale dell'indagine.

²¹ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (Testo rilevante ai fini del SEE). *GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.*

3. Se, nella raccolta delle informazioni sugli eventi o nella registrazione delle segnalazioni, uno Stato membro o l'AESA individua aspetti di sicurezza che considera interessanti per altri Stati membri o l'AESA e che potrebbero rendere necessaria l'adozione di misure di sicurezza, detto Stato membro o l'AESA comunica quanto prima tutte le pertinenti informazioni sulla sicurezza alle competenti autorità degli Stati membri o all'AESA.

Articolo 10

Diffusione delle informazioni

1. Qualsiasi ente preposto alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile o allo svolgimento delle indagini su incidenti e inconvenienti dell'aviazione civile nell'ambito dell'Unione ha accesso on line a informazioni sugli eventi contenute nel repertorio centrale europeo.
2. Le parti interessate elencate nell'allegato III possono chiedere l'accesso a talune informazioni contenute nel repertorio centrale europeo. Le parti interessate stabilite nell'Unione presentano le richieste di informazioni al punto di contatto dello Stato membro nel quale hanno sede. Le parti interessate che non sono stabilite nell'Unione presentano le richieste alla Commissione.
3. Per motivi di sicurezza, non è concesso alle parti interessate l'accesso diretto al repertorio centrale europeo.

Articolo 11

Trattamento delle richieste e decisioni

1. Le richieste sono presentate utilizzando moduli approvati dal punto di contatto e contenenti almeno le voci elencate nell'allegato IV.
2. Quando riceve una richiesta, un punto di contatto verifica che sia stata presentata da una parte interessata nonché la propria competenza al trattamento della richiesta.
3. Un punto di contatto che riceve una richiesta valuta caso per caso se la richiesta è giustificata e ammissibile. I punti di contatto possono fornire alle parti interessate informazioni in formato cartaceo oppure utilizzando sistemi di comunicazioni elettroniche protetti.
4. Se la richiesta è accolta, il punto di contatto determina la quantità e il livello di informazioni da fornire. Le informazioni sono limitate a quanto è strettamente necessario per lo scopo della richiesta, fatte salve le disposizioni degli articoli 15 e 16. Le informazioni che non si riferiscono alle apparecchiature, alle operazioni o al settore di attività della parte interessata sono fornite soltanto in forma aggregata o anonima. È possibile trasmettere alla parte interessata informazioni in forma non aggregata se detta parte presenta una giustificazione dettagliata.

5. Alle parti interessate elencate nell'allegato III, lettera b), possono essere fornite esclusivamente informazioni che si riferiscono alle loro apparecchiature, alle loro operazioni o al loro settore di attività.
6. Un punto di contatto che riceve una richiesta da una parte interessata di cui all'allegato III, lettera a), può prendere una decisione di carattere generale di fornire regolarmente informazioni a detta parte interessata. Le informazioni richieste devono riferirsi alle apparecchiature, alle operazioni o al settore di attività della parte interessata. La decisione di carattere generale non può permettere l'accesso all'intero contenuto della base dati e deve riguardare unicamente l'accesso a informazioni prive di dati personali.
7. La parte interessata utilizza le informazioni ricevute esclusivamente per gli scopi specificati nel modulo di richiesta, che devono essere compatibili con l'obiettivo indicato all'articolo 1 del presente regolamento. La parte interessata non divulga le informazioni ricevute senza il consenso scritto dell'ente che le ha fornite e adotta le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza di dette informazioni.
8. La decisione di comunicare le informazioni menzionate nel presente articolo è limitata a quanto strettamente necessario per gli scopi del destinatario.
9. Ove necessario, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 18 per aggiornare le norme in materia di divulgazione delle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo al fine di estendere o di limitare la diffusione di informazioni.

Articolo 12

Registro delle richieste e scambio di informazioni

1. I punti di contatto registrano ciascuna domanda ricevuta e l'azione in seguito intrapresa. Queste informazioni sono trasmesse alla Commissione ogni volta che una richiesta è ricevuta e/o un'azione intrapresa.
2. La Commissione mette a disposizione di tutti i punti di contatto l'elenco aggiornato delle richieste ricevute e delle azioni intraprese dai vari punti di contatto e dalla Commissione stessa.

Articolo 13

Analisi degli eventi e follow up a livello nazionale

1. Ciascuna organizzazione con sede in uno Stato membro elabora una procedura per analizzare i dati sugli eventi raccolti a norma degli articoli 4 e 5, al fine di individuare i rischi per la sicurezza associati a determinati eventi. Sulla base di tale analisi, vengono stabilite le opportune azioni correttive o preventive necessarie per migliorare la sicurezza.
2. Dopo che sono state individuate le azioni necessarie per ovviare a carenze effettive o potenziali in materia di sicurezza, ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato

membro attua tempestivamente queste iniziative e elabora una procedura per monitorare l'attuazione e l'efficacia delle risposte.

3. Se del caso, ciascuna organizzazione certificata o autorizzata da uno Stato membro comunica entro un termine di trenta giorni all'autorità competente dello Stato membro di cui all'articolo 6, paragrafo 2, i risultati delle analisi condotte in conformità del paragrafo 1 e le azioni necessarie a norma del paragrafo 2.
4. Ciascuno Stato membro elabora una procedura per l'analisi dei dati sugli eventi raccolti a norma degli articoli 4 e 5, al fine di individuare i rischi per la sicurezza associati a determinati eventi. Sulla base di tale analisi, vengono stabilite le opportune azione correttive o preventive necessarie per migliorare la sicurezza.
5. Dopo che sono state individuate le iniziative necessarie per ovviare a carenze effettive o potenziali in materia di sicurezza, ciascuno Stato membro attua tempestivamente queste iniziative e istituisce un processo per monitorare l'attuazione e l'efficacia delle risposte.
6. Ciascuno Stato membro verifica inoltre l'attuazione e l'efficacia delle risposte date dalle organizzazioni a norma del paragrafo 2. Se lo Stato membro ritiene che le risposte non consentono di ovviare alle carenze effettive o potenziali in materia di sicurezza, verifica che le ulteriori misure opportune siano adottate e attuate dall'organizzazione in esame.
7. Le informazioni relative all'analisi e al seguito da dare ai singoli eventi, indicate nel presente articolo, sono tempestivamente registrate nel repertorio centrale europeo entro un periodo di due mesi dalla data in cui sono state inserite nelle basi dati nazionali.
8. Gli Stati membri utilizzano le informazioni ottenute dall'analisi delle segnalazioni di eventi per stabilire le azioni correttive da intraprendere nell'ambito del programma nazionale in materia di sicurezza.
9. Gli Stati membri pubblicano almeno una volta l'anno una relazione sulla sicurezza contenente informazioni sul tipo di eventi registrati dai rispettivi sistemi nazionali di segnalazione obbligatoria e spontanea, al fine di informare il pubblico sul livello di sicurezza dell'aviazione civile e sulle azioni adottate per risolvere eventuali problemi di sicurezza in tale contesto.
10. Gli Stati membri possono inoltre pubblicare segnalazioni di eventi da cui sono cancellati i dati personali.

Articolo 14

Analisi e monitoraggio degli eventi a livello di Unione europea

1. La Commissione, l'AESA e le autorità competenti degli Stati membri collaborano regolarmente allo scambio e all'analisi dei dati contenuti nel repertorio centrale europeo.

2. L'attuazione della collaborazione è affidata a una rete di analisti della sicurezza aerea.
3. L'AESA sostiene le attività della rete di analisti della sicurezza aerea e tra l'altro fornisce anche assistenza a livello di preparazione e organizzazione delle sue riunioni.
4. La rete di analisti della sicurezza aerea deve contribuire al miglioramento della sicurezza aerea nell'Unione, in particolare procedendo ad analisi della sicurezza al fine di sostenere il programma europeo di sicurezza aerea e il piano europeo per la sicurezza aerea.
5. L'AESA include nel rapporto sulla sicurezza di cui all'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 216/2008 le informazioni sui risultati dell'analisi dei dati di cui al paragrafo 1.

Articolo 15

Protezione e uso adeguato delle informazioni

1. Gli Stati membri e le organizzazioni adottano le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza delle informazioni relative agli eventi da essi ricevute a norma degli articoli 4, 5 e 10.
2. Le informazioni sugli eventi possono essere utilizzate soltanto per lo scopo per il quale sono state raccolte. Gli Stati membri e le organizzazioni non devono mettere a disposizione e utilizzare informazioni per scopi diversi dal mantenimento o dal miglioramento della sicurezza aerea. Le informazioni non sono utilizzate per attribuire colpe o responsabilità.
3. Nell'adempimento degli obblighi di cui all'articolo 14, la Commissione, l'AESA e le autorità competenti degli Stati membri garantiscono la riservatezza delle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo e limitano l'uso che ne viene fatto allo stretto necessario per adempiere ai loro obblighi in materia di sicurezza. A questo proposito, dette informazioni sono utilizzate segnatamente ai fini dell'analisi delle tendenze in materia di sicurezza che possono costituire la base per le raccomandazioni anonime sulla sicurezza o le prescrizioni di aeronavigabilità, senza attribuzione di colpe o responsabilità.
4. Gli Stati membri verificano che la cooperazione tra le rispettive autorità competenti di cui all'articolo 6, paragrafo 2, e le rispettive autorità competenti a livello giudiziario sia condotta nel quadro di accordi preliminari. Detti accordi preliminari sono intesi ad assicurare il giusto equilibrio tra l'esigenza di una buona amministrazione della giustizia, da un lato, e la necessaria continua disponibilità di informazioni in materia di sicurezza, dall'altro.

Articolo 16

Tutela delle fonti di informazioni

1. Ciascuna organizzazione avente sede in uno Stato membro garantisce che tutti i dati personali, come i nomi o gli indirizzi di singoli individui, siano accessibili unicamente alle persone indicate all'articolo 6, paragrafo 1. Le informazioni prive dei dati personali sono diffuse, se opportuno, nell'ambito dell'organizzazione. Ciascuna organizzazione avente sede in uno Stato membro elabora i dati personali soltanto nella misura necessaria ai fini del presente regolamento e fatte salve le normative nazionali di attuazione della direttiva 95/46/CE.
2. Ciascuno Stato membro verifica che nessun dato personale, come i nomi o gli indirizzi di singoli individui, sia mai registrato nella base dati di cui all'articolo 6, paragrafo 4. Le informazioni prive dei dati personali sono messe a disposizione di tutte le parti interessate, in particolare per consentire a queste di adempiere ai loro obblighi a livello di miglioramento della sicurezza aerea. Ciascuno Stato membro elabora i dati personali soltanto nella misura necessaria ai fini del presente regolamento e fatte salve le normative nazionali di attuazione della direttiva 95/46/CE.
3. Gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni della legge non premeditate o involontarie di cui sono venuti a conoscenza soltanto perché segnalate in applicazione degli articoli 4 e 5, salvo in caso di negligenza grave.
4. Gli addetti che segnalano inconvenienti in conformità degli articoli 4 e 5 non devono subire da parte dei loro datori di lavoro alcuna punizione basata sulle informazioni da essi riferite, salvo in casi di negligenza grave.
5. Ciascuna organizzazione avente sede in uno Stato membro adotta norme interne che illustrano le modalità previste per garantire e attuare i principi della "cultura giusta", in particolare il principio di cui al paragrafo 4, nell'ambito di detta organizzazione.
6. Ciascuno Stato membro prevede l'istituzione di un organo competente per l'attuazione del presente articolo. Gli addetti possono segnalare a detto organismo le violazioni alle norme stabilite dal presente articolo. Se opportuno, l'organismo designato propone al rispettivo Stato membro l'adozione delle sanzioni di cui all'articolo 21 nei confronti del datore di lavoro.

Articolo 17

Aggiornamento degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare, in conformità dell'articolo 18, atti delegati concernenti gli allegati del presente regolamento, al fine di adeguare detti allegati al progresso tecnico, allinearli alla tassonomia ADREP concordata a livello internazionale, alle altre normative adottate dall'Unione e agli accordi internazionali, nonché per aggiornare l'elenco delle parti interessate e il modulo di richiesta di informazioni al repertorio centrale europeo, e al fine di garantire che resti adeguata la gamma di casi da riferire nell'ambito del sistema obbligatorio.

Articolo 18

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 7, paragrafo 6, 8, paragrafo 5, 11, paragrafo 9, e 17 è conferito alla Commissione per una durata indeterminata.
3. La delega di potere di cui agli articoli 7, paragrafo 6, 8, paragrafo 5, 11, paragrafo 9, e 17 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. Una decisione di revoca pone fine alla delega di poteri specificata nella decisione. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 7, paragrafo 6, 8, paragrafo 5, 11, paragrafo 9, e 17 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 19

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 65 del regolamento (CE) n. 216/2008. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 20

Accesso ai documenti e protezione dei dati personali

1. Ad eccezione degli articoli 10 e 11, che stabiliscono norme più rigorose in materia di accesso ai dati e alle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo, il presente regolamento si applica fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001.
2. Il presente regolamento si applica fatte salve le legislazioni nazionali di attuazione della direttiva 95/46/CE e in conformità del regolamento (CE) n. 45/2001.

Articolo 21

Sanzioni

Gli Stati membri prevedono norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri informano la Commissione nel caso in cui siano adottate sanzioni in applicazione del presente articolo.

Articolo 22

Modifica del regolamento (UE) n. 996/2010

L'articolo 19 è soppresso.

Articolo 23

Abrogazione

La direttiva 2003/42/CE, il regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e il regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione sono abrogati.

Articolo 24

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO I: ELENCO DEGLI EVENTI DA SEGNALARE NELL'AMBITO DEL SISTEMA DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORIA DI EVENTI

Parte A: Elenco degli incidenti da segnalare per quanto attiene alle operazioni di volo, alla manutenzione, alla riparazione e alla costruzione

Nota 1: pur elencando la maggior parte degli incidenti da segnalare, la presente parte non ha carattere tassativo. Occorre segnalare qualsiasi altro incidente che a parere dei soggetti interessati risponde ai criteri stabiliti.

Nota 2: la presente parte non include gli incidenti e gli inconvenienti gravi di cui al regolamento (UE) n. 996/2010. Oltre alle prescrizioni in materia di notifica degli incidenti e degli inconvenienti gravi di cui al regolamento (UE) n. 996/2010, gli incidenti e gli inconvenienti gravi devono essere segnalati anche mediante i sistemi di segnalazione obbligatoria.

Nota 3: la presente parte contiene alcuni esempi di prescrizioni per le segnalazioni riguardanti le operazioni di volo, la manutenzione e riparazione degli aeromobili e la loro costruzione.

Nota 4: sono da segnalare gli eventi che hanno recato o avrebbero potuto recare pregiudizio alla sicurezza del funzionamento o che avrebbero potuto generare una condizione di pericolo. Va fatta una segnalazione nel caso in cui si è verificato un inconveniente che non ha recato pregiudizio alla sicurezza dell'operazione ma, secondo l'informatore, potrebbe costituire un pericolo se si ripettesse in circostanze non identiche ma analoghe. La notifica di un evento considerata necessaria per una categoria di prodotti, una parte o un'attrezzatura, potrebbe non esserlo in altri casi e l'assenza o la presenza di un singolo fattore, di natura umana o tecnica, può trasformare un inconveniente in un incidente o inconveniente grave.

Nota 5: è opportuno segnalare gli eventi che riguardano aeromobili con equipaggio e anche quelli che concernono il sistema di pilotaggio a distanza.

INDICE

1: OPERAZIONI DI VOLO

2: ELEMENTI TECNICI DELL'AEROMOBILE

3: MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELL'AEROMOBILE

4: SERVIZI

1. OPERAZIONI DI VOLO

1.1. Funzionamento dell'aeromobile

(a) Manovre di scampo:

- rischio di collisione con un altro aeromobile, col suolo o con altri oggetti o per evitare una situazione pericolosa, ovvero casi in cui una tale manovra sarebbe stata necessaria;

- manovra di scampo per evitare una collisione con un altro aeromobile, col suolo o con altri oggetti;
 - manovra di scampo per evitare altre situazioni pericolose.
- (b) Incidenti al decollo o all'atterraggio (anche atterraggio precauzionale o forzato). Incidenti quali atterraggio corto, uscita fuori pista o sconfinamento laterale. Decollo ripetuto, decollo interrotto, atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa, occupata o sbagliata. Incursioni sulla pista.
 - (c) Impossibilità di ottenere le prestazioni previste durante le fasi di decollo e di salita iniziale dell'aeromobile.
 - (d) Livello criticamente basso di carburante, impossibilità di trasferire il carburante o di utilizzare tutto il carburante disponibile.
 - (e) Perdita di controllo (anche parziale o temporanea) dovuta a qualsiasi causa.
 - (f) Incidenti verificatisi a velocità prossime o superiori a V1 dovuti a situazioni pericolose o potenzialmente pericolose o che possono provocare queste stesse situazioni (ad esempio decollo interrotto, colpo di coda al decollo, caduta di regime motore, ecc.).
 - (g) Riattaccata che provochi una situazione di rischio reale o potenziale.
 - (h) Deviazione involontaria significativa dell'aeromobile rispetto alla velocità aerodinamica, alla rotta o all'altitudine prevista (oltre 300 piedi) dovuta a qualsiasi causa.
 - (i) Discesa al di sotto della quota/altitudine di decisione o quota/altitudine minima di discesa senza il controllo visivo richiesto.
 - (j) Perdita della conoscenza circa la posizione effettiva propria o di un altro aeromobile.
 - (k) Interruzione della comunicazione tra l'equipaggio di volo (CRM) o tra l'equipaggio di volo e altre parti (equipaggio di cabina, ATC, ingegneria).
 - (l) Atterraggio pesante - un atterraggio per cui si ritenga necessario un "controllo di atterraggio pesante".
 - (m) Sbilanciamento eccessivo del carburante.
 - (n) Regolazione errata di un codice SSR o della scala di un altimetro.
 - (o) Errore di programmazione o di immissione dei dati nelle apparecchiature di navigazione e di misura delle prestazioni o uso di dati errati.
 - (p) Ricezione o interpretazione errata di messaggi RTF.
 - (q) Funzionamento difettoso o anomalie nel sistema di carburante con conseguenze sull'alimentazione e/o sulla distribuzione del carburante.

- (r) Aeromobile che lascia involontariamente una superficie pavimentata.
- (s) Collisione tra un aeromobile e qualsiasi altro aeromobile, veicolo o oggetto a terra.
- (t) Uso inavvertito e/o errato di un comando.
- (u) Impossibilità di ottenere l'assetto previsto per ogni fase di volo (ad esempio: carrello e portelli di atterraggio, ipersostentatori, stabilizzatori, alule, ecc.).
- (v) Un rischio o un rischio potenziale consecutivo alla simulazione di condizioni di emergenza per scopi di addestramento, verifiche del sistema o prova.
- (w) Vibrazioni anomale.
- (x) Attivazione di un sistema primario di avviso relativo alle manovre dell'aeromobile [ad esempio avviso di assetto, avviso di stallo (vibrazione della manetta), avviso di supergiri, ecc.], salvo se:
 - (1) l'equipaggio ha incontrovertibilmente appurato che l'indicazione era falsa, a condizione che il falso avviso non abbia provocato difficoltà o rischi derivanti dalle reazioni dell'equipaggio a tale avviso, oppure
 - (2) il sistema è stato attivato per scopi di addestramento o test.
- (y) Avviso GPWS - *Ground Proximity Warning System* (sistema di avviso di vicinanza del terreno)/TAWS, quando:
 - (1) l'aeromobile scende a una distanza dal suolo inferiore a quanto previsto o annunciato; oppure
 - (2) l'avviso è emesso in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o di volo notturno ed è accertato che è stato attivato dall'elevata velocità discensionale (modo 1); oppure
 - (3) l'avviso è dovuto al mancato azionamento del carrello di atterraggio o degli ipersostentatori di atterraggio nel momento opportuno della fase di avvicinamento (modo 4); oppure
 - (4) si verifica o si sarebbe potuta verificare una difficoltà o situazione di pericolo a causa della reazione dell'equipaggio a tale avviso (ad esempio riduzione della distanza rispetto al traffico aereo circostante). In tale categoria rientrano gli avvisi di qualsiasi tipo, ossia "avviso reale", "avviso parassita" e "falso avviso".
- (z) Allarme GPWS/TAWS se la reazione dell'equipaggio ha causato o avrebbe potuto causare difficoltà o una situazione di pericolo.
- (aa) Sistema di prevenzione delle collisioni in volo ACAS RA.
- (bb) Incidenti dovuti al getto del turboreattore o alla scia dell'elica che provocano danni o lesioni gravi.

1.2. Situazioni di emergenza

- (a) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive, odori insoliti, anche dopo lo spegnimento degli incendi.
- (b) Applicazione di una procedura non standard da parte dell'equipaggio di volo o dell'equipaggio di cabina in caso di situazione di emergenza se:
 - (1) la procedura esiste ma non è applicata;
 - (2) non esiste alcuna procedura;
 - (3) la procedura esiste ma è incompleta o inadeguata;
 - (4) la procedura è errata;
 - (5) è applicata la procedura errata.
- (c) Inadeguatezza delle procedure da seguire in situazione di emergenza, anche per fini di manutenzione, addestramento o prova.
- (d) Evento che dà luogo a un'evacuazione di emergenza.
- (e) Depressurizzazione.
- (f) Uso delle apparecchiature o delle procedure di emergenza per far fronte a una determinata situazione.
- (g) Evento che dà luogo a una chiamata di soccorso ("Mayday" o "Pan").
- (h) Avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche se usati a scopi di manutenzione, addestramento o prova.
- (i) Eventi che rendono necessario l'uso di ossigeno di emergenza da parte dei membri dell'equipaggio.

1.3. Inabilità fisica dell'equipaggio

- (a) Inabilità fisica di un membro dell'equipaggio di volo, anche precedente alla partenza, se si ritiene che avrebbe potuto causare un'inabilità fisica dopo il decollo.
- (b) Inabilità fisica di un membro dell'equipaggio di cabina che gli impedisce di svolgere compiti essenziali in situazioni di emergenza.

1.4. Pregiudizio

- (a) Inconvenienti che hanno causato o avrebbero potuto causare lesioni gravi ai passeggeri o all'equipaggio ma che non possono essere segnalati come incidenti.

- (b) Evento grave che compromette la salute di membri dell'equipaggio o di passeggeri.

1.5. Meteorologia

- (a) Caduta di fulmine che provoca un danno all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.
- (b) Caduta di grandine che provoca un danno all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.
- (c) Forte turbolenza che provoca lesioni agli occupanti o che rende necessaria una "verifica della turbolenza" dell'aeromobile.
- (d) Improvviso cambiamento di vento.
- (e) Formazione di ghiaccio che causa difficoltà di manovra, danni all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.

1.6. Sicurezza

- (a) Pirateria aerea con allarme bomba e rischio di dirottamento.
- (b) Difficoltà nel controllare passeggeri in stato di ebbrezza, violenti o indisciplinati.
- (c) Individuazione di un passeggero clandestino.

1.7. Altri inconvenienti

- (a) Ripetizione di inconvenienti di un determinato tipo che, presi isolatamente, non sarebbero considerati degni di segnalazione ma la cui frequenza costituisce un rischio potenziale.
- (b) Collisione con un uccello che abbia provocato danni all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale.
- (c) Turbolenze di scia.
- (d) Effetti della fatica sull'equipaggio che si ritiene abbiano messo in pericolo o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti, a bordo dell'aeromobile o a terra.
- (e) Inconvenienti di altro tipo che si ritiene abbiano messo in pericolo o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti, a bordo dell'aeromobile o a terra.

2. ELEMENTI TECNICI DELL'AEROMOBILE

2.1. Struttura

Non tutte le avarie strutturali devono essere necessariamente segnalate. Sono i servizi di ingegneria meccanica a determinare se la gravità dell'avaria è tale da dover essere segnalata. Si riportano qui di seguito esempi rilevanti di avarie:

- (a) danni ad un elemento strutturale principale qualificato come non resistente ai danni (elemento con durata di servizio limitata). Gli elementi strutturali principali sono quelli che contribuiscono in modo determinante a sostenere il carico in volo, a terra e di pressurizzazione e il cui cedimento potrebbe provocare avarie catastrofiche per l'aeromobile;
- (b) anomalie o danni superiori ai limiti ammissibili di un elemento strutturale principale qualificato resistente ai danni;
- (c) danni o anomalie superiori ai limiti di tolleranza autorizzati di un elemento strutturale il cui cedimento potrebbe compromettere la rigidità strutturale a tal punto che i margini stabiliti di inversione dei comandi, di vibrazione autoelastica e di divergenza non possono più essere raggiunti;
- (d) danni o anomalie a un elemento strutturale che possono causare la liberazione di elementi di massa che rischiano di ferire gli occupanti dell'aeromobile;
- (e) danni o anomalie a un elemento strutturale che potrebbero compromettere il corretto funzionamento dei sistemi. Cfr. paragrafo 2 qui di seguito;
- (f) perdita di elemento strutturale dell'aeromobile durante il volo.

2.2. Sistemi

Si propongono i seguenti criteri generali applicabili a tutti i sistemi:

- (a) avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistemi, sottosistemi o apparati quando non è stato possibile effettuare in modo soddisfacente le procedure ordinarie, le esercitazioni, ecc.;
- (b) incapacità di controllo del sistema da parte dell'equipaggio, ad esempio:
 - (1) azioni non controllate,
 - (2) risposta errata o incompleta, tra cui limitazione del movimento o rigidità,
 - (3) motore imballato,
 - (4) avaria o disconnessione meccanica;
- (c) avaria o funzionamento difettoso di una o più funzioni esclusive del sistema (uno stesso sistema può integrare diverse funzioni);
- (d) interferenza all'interno di un sistema o tra sistemi diversi;

- (e) avaria o funzionamento difettoso del dispositivo di protezione o del dispositivo di emergenza di un sistema;
- (f) perdita di ridondanza del sistema;
- (g) incidenti causati da un comportamento imprevisto di un sistema;
- (h) per gli aeromobili con un unico sistema, sottosistema o apparato principale: avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistemi, sottosistemi o apparati;
- (i) per gli aeromobili con più di un sistema, sottosistema o apparato indipendente principale: avaria, funzionamento difettoso o anomalia di uno o più sistemi, sottosistemi o apparati principali;
- (j) attivazione di un sistema primario di avviso relativo ai sistemi o alle apparecchiature dell'aeromobile, salvo se l'equipaggio ha incontrovertibilmente appurato che l'indicazione era falsa, a condizione che il falso avviso non abbia provocato difficoltà o situazioni di pericolo per effetto della reazione dell'equipaggio a tale avviso;
- (k) perdita di fluidi idraulici, carburante, olio o altri liquidi che ha provocato un rischio di incendio, una contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi o delle apparecchiature dell'aeromobile o rischi per gli occupanti;
- (l) funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione che possa dar luogo ad indicazioni fuorvianti per l'equipaggio;
- (m) avarie, funzionamento difettoso o anomalie verificatisi durante una fase critica del volo e rilevanti ai fini del funzionamento del sistema;
- (n) calo significativo delle prestazioni effettive rispetto alle prestazioni approvate che ha causato una situazione pericolosa (tenendo conto della precisione del metodo di calcolo delle prestazioni), in particolare nel sistema frenante, nel consumo di carburante, ecc.;
- (o) asimmetria dei comandi di volo (ipersostentatori, alette, diruttori, ecc.).

L'appendice del presente allegato riporta esempi di incidenti da segnalare per effetto dell'applicazione dei summenzionati criteri generali a determinati sistemi.

2.3. Propulsione (motori, propulsori e rotori) e propulsori ausiliari (APU)

- (a) Spegnimento, arresto o anomalia di funzionamento di un motore.
- (b) Sovravelocità o incapacità di controllare la velocità delle parti rotanti ad alta velocità (ad esempio APU, avviatore ad aria, turboventilatore, motore, propulsore o rotore a turbina ad aria).
- (c) Avaria o funzionamento difettoso di una parte del motore o dell'apparato propulsore avente le seguenti conseguenze:
 - (1) non contenimento di componenti/detriti;

- (2) incendio interno o esterno incontrollato o fuoriuscita di gas caldo;
 - (3) spinta in direzione diversa da quella impostata dal pilota;
 - (4) sistema di inversione di spinta che non entra in funzione o entra in funzione inavvertitamente;
 - (5) impossibilità di controllarne la potenza, la spinta o il numero di giri;
 - (6) avaria della struttura del castello motore;
 - (7) avaria parziale o totale di una parte importante dell'apparato propulsore;
 - (8) emanazioni visibili dense o concentrazioni di prodotti tossici tali da provocare l'incapacità di agire dell'equipaggio o dei passeggeri;
 - (9) le procedure ordinarie non consentono di spegnere il motore;
 - (10) impossibilità di riavviare un motore in stato di servizio.
- (d) Perdita, modifica o oscillazione di potenza/spinta non controllata che è classificata come perdita della spinta o del controllo della potenza (LOTIC):
- (1) per un monomotore; oppure
 - (2) qualora sia considerata eccessiva per l'applicazione; oppure
 - (3) qualora riguardi più di un motore in un aeromobile plurimotore, e in particolare in un bimotore; oppure
 - (4) per un aeromobile plurimotore quando lo stesso tipo di motore o un motore simile è utilizzato in un'applicazione in cui l'evento sarebbe considerato pericoloso o critico.
- (e) Anomalia di una parte a durata di vita limitata che rende necessario il suo ritiro prima della scadenza della vita di servizio utile.
- (f) Anomalie della stessa origine che potrebbero causare un tasso di spegnimento in volo talmente alto da far sì che possa spegnersi più di un motore sullo stesso volo.
- (g) Un dispositivo di limitazione o di comando del motore che non entra in funzione quando viene azionato o entra in funzione inavvertitamente.
- (h) Parametri del motore fortemente eccessivi.
- (i) FOD che dà luogo a pericoli.

Eliche e trasmissioni

- (j) Avaria o funzionamento difettoso di qualsiasi parte di un'elica o dell'apparato propulsore avente le seguenti conseguenze:

- (1) sovravelocità dell'elica;
- (2) sviluppo di un'eccessiva resistenza aerodinamica;
- (3) spinta in direzione opposta a quella impostata dal pilota;
- (4) allentamento dell'elica o di una parte significativa dell'elica;
- (5) avaria avente come conseguenza uno squilibrio eccessivo;
- (6) movimento non intenzionale delle pale dell'elica al di sotto della posizione minima di calettamento prevista per la fase di volo;
- (7) impossibilità di collocare l'elica nella posizione a bandiera;
- (8) impossibilità di cambiare il calettamento dell'elica;
- (9) cambiamento non comandato del calettamento;
- (10) fluttuazione incontrollabile della coppia o della velocità;
- (11) allentamento delle parti a bassa energia.

Rotori e trasmissione

- (k) Danni o anomalie alla scatola di trasmissione/al mozzo del rotore principale che potrebbe causare una separazione del blocco rotore durante il volo e/o un funzionamento difettoso dei comandi del rotore.
- (l) Danni al rotore di coda, alla trasmissione o a sistemi equivalenti.

APU

- (m) Spegnimento o avaria dell'APU quando deve essere disponibile secondo i requisiti operativi, ad esempio ETOPS, MEL.
- (n) Impossibilità di spegnere l'APU.
- (o) Sovravelocità.
- (p) Impossibilità di azionare l'APU quando ciò è necessario per ragioni operative.

2.4. Fattori umani

Qualsiasi inconveniente in cui una caratteristica o inadeguatezza di progettazione dell'aeromobile possa aver dato luogo a un errore di impiego che potrebbe contribuire a un effetto pericoloso o catastrofico.

2.5. Altri inconvenienti

- (a) Qualsiasi inconveniente in cui una caratteristica o inadeguatezza di progettazione dell'aeromobile possa aver dato luogo a un errore di impiego che potrebbe contribuire a un effetto pericoloso o catastrofico.

- (b) Inconvenienti di norma non considerati da segnalare (ad esempio mobili ed attrezzature della cabina, sistemi idrici) ma che, viste le circostanze, hanno causato un rischio per l'aeromobile o i suoi occupanti.
- (c) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive.
- (d) Altri eventi che potrebbero rappresentare un rischio per l'aeromobile, compromettere la sicurezza dei suoi occupanti o delle persone e dei beni situati in prossimità dell'aeromobile o a terra.
- (e) Avarie o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri che rendono impossibili o inaudibili gli annunci ai passeggeri.
- (f) Perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo.

3. MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELL'AEROMOBILE

- (a) Montaggio errato di parti o componenti dell'aeromobile rilevato nel corso di un'ispezione o di una procedura di prova non destinata a questo scopo.
- (b) Danno strutturale provocato da una fuga nel sistema di sfogo dell'aria calda.
- (c) Anomalia di una parte a durata di vita limitata che rende necessario il ritiro di detta parte prima del termine della sua vita di servizio utile.
- (d) Danno o deterioramento (rottura, cricca, corrosione, delaminazione, scollamento, ecc.) di qualsiasi origine (vibrazione, perdita di rigidità o avaria strutturale) ai seguenti elementi:
 - (1) struttura primaria o elemento strutturale principale (quali definiti nel manuale di riparazione del costruttore) quando il danno o il deterioramento è superiore ai limiti autorizzati previsti nel manuale di riparazione e richiede una riparazione o una sostituzione completa o parziale dell'elemento in questione;
 - (2) struttura secondaria che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile;
 - (3) motore, elica o rotore di un aerogiro.
- (e) Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di un sistema o di un'apparecchiatura, danno o deterioramento rilevato all'atto dell'adeguamento dell'aeromobile a una direttiva sulla navigabilità o a un'altra istruzione obbligatoria emanata da un'autorità di regolamentazione:
 - (1) se l'evento è rilevato per la prima volta dall'organismo segnalante preposto alle operazioni di adeguamento;
 - (2) in occasione di successivi adeguamenti quando l'evento supera i limiti consentiti previsti dalle istruzioni e/o le procedure di riparazione/rettifica pubblicate non sono disponibili.

- (f) Avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche quando vengono usati a scopo di manutenzione o prova.
- (g) Non conformità o significative carenze di conformità rispetto alle procedure di manutenzione previste.
- (h) Prodotti, parti, pertinenze e materiali di origine sconosciuta o sospetta.
- (i) Dati o procedure di manutenzione fuorvianti, errati o insufficienti, che potrebbero causare errori di manutenzione.
- (j) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo.

4. SERVIZI

4.1. Servizi di navigazione aerea

Cfr. allegato IB - Elenco degli inconvenienti da segnalare in relazione ai servizi di navigazione aerea.

4.2. Aerodromo e relative strutture

- (a) Perdita di comunicazione radio tra il personale di terra e dei servizi del traffico aereo.
- (b) Interruzione del sistema di allarme del servizio antincendio.
- (c) Servizi di salvataggio e antincendio non conformi alle prescrizioni.
- (d) Cambiamento significativo nelle condizioni di funzionamento dell'aeroporto, che potrebbe condurre a situazioni pericolose e che non è segnalato ai servizi del traffico aereo.

4.3. Imbarco di passeggeri, bagagli e carico

- (a) Danneggiamento significativo delle strutture, dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile dovute al trasporto dei bagagli o del carico.
- (b) Imbarco non conforme di passeggeri, bagagli o carico con possibili conseguenze sulla massa e/o l'equilibrio dell'aeromobile.
- (c) Stivaggio non conforme dei bagagli o del carico (compresi i bagagli a mano) che potrebbe causare rischi per l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza.
- (d) Stivaggio non conforme dei container o di altri elementi di grandi dimensioni del carico.

- (e) Trasporto o previsto trasporto di merci pericolose in violazione della regolamentazione applicabile, compresi l'etichettatura e l'imballaggio non conformi di merci pericolose.

4.4. Manovre e servizi di assistenza a terra

- (a) Notevole fuoriuscita durante le operazioni di rifornimento di carburante.
- (b) Caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe compromettere l'autonomia, le prestazioni, l'equilibrio e la resistenza strutturale dell'aeromobile.
- (c) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo.
- (d) Non conformità o significative carenze di conformità rispetto alle procedure di assistenza a terra stabilite.
- (e) Caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo inadeguato (ad es. ossigeno e acqua potabile)

Appendice all'allegato I, parte A

I seguenti punti indicano alcuni esempi di eventi da segnalare a seguito dell'applicazione dei criteri generali ai sistemi specifici elencati nell'allegato I, parte A, punto 2.2.

1. Condizionamento d'aria/ventilazione
 - (a) avaria completa del sistema di raffreddamento avionico;
 - (b) depressurizzazione.
2. Sistema di navigazione automatica
 - (a) impossibilità di ottenere il funzionamento previsto del sistema automatico di navigazione una volta azionato;
 - (b) grosse difficoltà di controllo dell'aeromobile da parte dell'equipaggio a causa del funzionamento del sistema di navigazione automatica;
 - (c) avaria di un dispositivo di disattivazione del sistema di navigazione automatica;
 - (d) cambiamento non controllato del modo di funzionamento del sistema di navigazione automatica.
3. Comunicazioni
 - (a) avarie o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri che rendono impossibili o impercettibili gli annunci ai passeggeri;
 - (b) interruzione totale delle comunicazioni durante il volo.
4. Impianto elettrico
 - (a) avaria di un circuito di distribuzione dell'impianto elettrico (CA/CC);
 - (b) avaria totale o avaria di più di un generatore elettrico;
 - (c) avaria del generatore elettrico ausiliario (di emergenza).
5. Abitacolo/Cabina/Stiva
 - (a) perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo;
 - (b) avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi il sistema di avviso di evacuazione di emergenza e tutti i portelli di uscita;
 - (c) illuminazione di emergenza, ecc.;
 - (d) perdita della capacità di contenimento del sistema di stivaggio del carico.
6. Sistema antincendio

- (a) avvisatori di incendio, salvo gli avvisi subito individuati come falsi allarmi;
- (b) avaria o funzionamento difettoso non rilevato del sistema antincendio o del rivelatore d'incendio o di fumo che potrebbe impedire o compromettere l'individuazione/la protezione antincendio;
- (c) mancato avviso in caso di incendio effettivo o di fumi.

7. Comandi di volo

- (a) asimmetria di ipersostentatori, diruttori, alule, ecc.;
- (b) limitazione dell'escursione, rigidità o risposta errata/tardiva dei comandi di volo primari, dei sistemi di compensazione e del bloccacomandi;
- (c) escursione superficiale incontrollata dei comandi di volo;
- (d) vibrazioni delle superfici di controllo avvertite dall'equipaggio;
- (e) disconnessione o avaria meccanica dei comandi di volo;
- (f) grave interferenza con i comandi normali dell'aeromobile o degrado della qualità di volo.

8. Sistema del carburante

- (a) funzionamento difettoso dell'indicatore di quantità del carburante e conseguente mancanza di indicazioni o indicazioni errate sul carburante disponibile;
- (b) perdita di carburante che provoca una grave avaria, un rischio di incendio o un grave deterioramento;
- (c) funzionamento difettoso del sistema di scarico rapido del carburante che provoca una perdita involontaria di una quantità significativa di carburante, un rischio di incendio, un pericoloso deterioramento delle apparecchiature dell'aeromobile o un'impossibilità di scarico rapido del carburante;
- (d) funzionamento difettoso o anomalia del sistema del carburante che compromette l'alimentazione e/o la distribuzione di carburante;
- (e) impossibilità di trasferire o utilizzare tutto il carburante disponibile.

9. Impianto idraulico

- (a) avaria di un impianto idraulico (solo ETOPS);
- (b) avaria del sistema di isolamento;
- (c) avaria di uno o più circuiti idraulici;
- (d) avaria dell'impianto idraulico ausiliario;

- (e) estensione involontaria della turbina ad aria in presa dinamica.
10. Sistema di individuazione/protezione dal ghiaccio
- (a) avaria o calo di prestazioni non rilevato del sistema antighiaccio;
 - (b) avaria di più di un sistema di riscaldamento a sonda;
 - (c) impossibilità di scongelare le ali in modo simmetrico;
 - (d) accumulo anomalo di ghiaccio che compromette le prestazioni o la manovrabilità dell'aeromobile;
 - (e) visibilità dell'equipaggio fortemente compromessa.
11. Sistemi di segnalazione/avviso/registrazione
- (a) funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione quando indicazioni fuorvianti potrebbero provocare un intervento inadeguato dell'equipaggio su un determinato sistema;
 - (b) avaria della funzione di allarme rosso di un sistema;
 - (c) abitacoli in vetro: avaria o funzionamento difettoso di uno o più schermi o computer del sistema di visualizzazione/segnalazione.
12. Carrello di atterraggio/freni/pneumatici
- (a) incendio del sistema frenante;
 - (b) riduzione significativa dell'azione frenante;
 - (c) frenata asimmetrica che causa una forte deviazione dalla traiettoria;
 - (d) avaria del sistema di estensione in caduta libera L/G (anche durante le prove);
 - (e) ritrazione/estensione imprevista del carrello o dei portelli del carrello;
 - (f) scoppio di più pneumatici.
13. Sistemi di navigazione (compreso il sistema di avvicinamento di precisione) e centrali aerodinamiche
- (a) avaria totale o ripetute anomalie delle apparecchiature di navigazione;
 - (b) avaria totale o ripetute anomalie delle apparecchiature della centrale aerodinamica;
 - (c) indicazioni notevolmente errate o fuorvianti;
 - (d) notevoli errori di navigazione dovuti a dati errati o ad un errore di codificazione nella base dati;

- (e) deviazioni impreviste nella traiettoria laterale o verticale non causate da un'azione del pilota;
- (f) problemi con le strutture di navigazione a terra che danno luogo a notevoli errori di navigazione non collegati al passaggio dal sistema di navigazione inerziale a quello di radio navigazione.

14. Ossigeno per aeromobili pressurizzati

- (a) interruzione dell'alimentazione di ossigeno nell'abitacolo;
- (b) interruzione dell'alimentazione di ossigeno a un numero significativo di passeggeri (oltre il 10%) anche se l'anomalia è rilevata durante le operazioni di manutenzione, di addestramento o di prova.

15. Sistema di prelievo d'aria

- (a) allarme incendio o avviso di danno strutturale provocato da una fuga di aria calda nel sistema di prelievo;
- (b) avaria di tutti i sistemi di prelievo d'aria;
- (c) avaria del dispositivo di individuazione delle perdite del sistema di prelievo d'aria.

Parte B: Elenco degli inconvenienti da segnalare in relazione ai servizi di navigazione aerea

Nota 1: pur elencando la maggior parte degli inconvenienti da segnalare, la presente parte non ha carattere esaustivo. Deve essere segnalato qualsiasi altro inconveniente che a parere dei soggetti interessati risponde ai criteri stabiliti.

Nota 2: Questa parte non include gli incidenti e gli inconvenienti gravi di cui al regolamento (UE) n. 996/2010. Oltre alle prescrizioni in materia di notifica degli incidenti e degli inconvenienti gravi definite dal regolamento (UE) n. 996/2010, gli incidenti e gli inconvenienti gravi devono essere segnalati anche mediante i sistemi di segnalazione obbligatoria.

Nota 3: la presente parte include gli inconvenienti in relazione ai servizi di navigazione aerea (ANS) che costituiscono una minaccia reale o potenziale alla sicurezza aerea o possono compromettere la fornitura di servizi di navigazione area sicuri.

Nota 4: il contenuto della presente parte non preclude la segnalazione di inconvenienti, situazioni o condizioni che, se ripetuti in circostanze diverse ma analoghe o se non rettificati, possono costituire un rischio per la sicurezza aerea.

- (1) Mancate collisioni (che comprendono situazioni specifiche in cui un aeromobile ed un altro aeromobile/il terreno/un veicolo/una persona o oggetto siano troppo vicini gli uni agli altri):
 - (a) inosservanza della separazione minima;
 - (b) separazione inadeguata;
 - (c) rischio di volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno (Near CFIT);
 - (d) incursione sulla pista allorché era necessario un intervento preventivo.

- (2) Rischio potenziale di collisione o mancata collisione (incluse situazioni specifiche che possono condurre potenzialmente a un incidente o a una mancata collisione se un altro aeromobile si trova nelle vicinanze):
 - (a) incursione sulla pista allorché non è necessario un intervento preventivo;
 - (b) uscita di pista;
 - (c) deviazione dell'aeromobile rispetto all'autorizzazione ATC;
 - (d) deviazione dell'aeromobile rispetto alle norme di gestione del traffico aereo (ATM) applicabili:
 - (1) deviazione dell'aeromobile rispetto alle procedure ATM applicabili e pubblicate;
 - (2) penetrazione non autorizzata nello spazio aereo;

- (3) deviazione rispetto alle norme ATM relative al trasporto di apparecchiature ed alle operazioni correlate, come prescritto dai regolamenti applicabili.
- (3) inconvenienti specifici connessi all'ATM (comprendono le situazioni che incidono sulla capacità di fornire servizi di ATM, incluse le situazioni nelle quali, fortuitamente, non è stato compromesso il funzionamento sicuro dell'aeromobile).

Vi rientrano i seguenti inconvenienti:

- (a) incapacità di fornire servizi di ATM;
 - (1) incapacità di fornire servizi del traffico aereo;
 - (2) incapacità di fornire servizi di gestione dello spazio aereo;
 - (3) incapacità di fornire servizi di gestione del flusso di traffico aereo;
- (b) avaria della funzione di comunicazione;
- (c) avaria della funzione di sorveglianza;
- (d) avaria della funzione di elaborazione e distribuzione di dati;
- (e) avaria della funzione di navigazione;
- (f) sicurezza del sistema ATM.

Appendice all'allegato I, parte B

I seguenti punti indicano alcuni esempi di inconvenienti connessi all'ATM da segnalare in forza dell'applicazione dei criteri generali di cui all'allegato I, parte B, punto 3, alle operazioni degli aeromobili.

1. Informazioni notevolmente errate, inadeguate o fuorvianti provenienti dai servizi a terra, quali controllo del traffico aereo (ATS), servizio automatico di informazioni di terminale (ATIS), servizi meteorologici, basi dati di navigazione, carte, diagrammi, servizio di informazioni aeronautiche (AIS), manuali, ecc.
2. Indicazione di un'altezza dal suolo inferiore a quella prevista.
3. Indicazione di dati di riferimento errati relativi alla pressione (ossia regolazione dell'altimetro).
4. Trasmissione, ricezione o interpretazione errata di messaggi importanti che causa una situazione pericolosa.
5. Inosservanza della separazione minima.
6. Penetrazione non autorizzata nello spazio aereo.
7. Trasmissioni illecite di comunicazioni radio.
8. Avaria delle strutture al suolo o satellitari dei servizi di navigazione aerea (ANS).
9. Grave avaria dell'ATC/ATM o notevole deterioramento delle infrastrutture dell'aerodromo.
10. Aeromobili, veicoli, animali, persone o corpi estranei che ostruiscono le aree di manovra dell'aerodromo e/o gli ausili alla navigazione e che provocano o potrebbero provocare una situazione pericolosa.
11. Errori di segnalazione o segnalazione inadeguata degli ostacoli o dei pericoli sull'area di manovra che provocano una situazione pericolosa.
12. Avaria, funzionamento difettoso o assenza della segnaletica luminosa dell'aerodromo.

ALLEGATO II: ELENCO DEI TERMINI E DELLE PRESCRIZIONI APPLICABILI AL SISTEMA DI SEGNALAZIONE OBBLIGATORIA DI EVENTI

1. TERMINE PER LA COMUNICAZIONE

1.1. Norma generale

In applicazione dell'articolo 4, il periodo massimo per la notifica di un evento è di 72 ore.

1.2. Casi particolari

- (a) La segnalazione deve essere effettuata senza indugio in caso di “mancata collisione con qualunque altro oggetto volante; procedure di traffico aereo difettose o mancato rispetto delle procedure applicabili da parte dei servizi del traffico aereo o da parte dell'equipaggio di condotta; avaria degli apparati ATS”, in conformità del regolamento n. (CE) n. 859/2008²² (norma OPS 1.420, lettera d), punto 1).
- (b) La segnalazione deve essere effettuata senza indugio in caso di rischi d'impatto ed impatti con uccelli, in conformità del regolamento (CE) n. 859/2008 (norma OPS 1.420, lettera d), punto 3).
- (c) La segnalazione deve essere effettuata dopo l'atterraggio in caso di un impatto con uccelli che comporta un grave danno all'aeromobile o la perdita o il cattivo funzionamento di qualsiasi sistema essenziale, in conformità del regolamento (CE) n. 859/2008 (norma OPS 1.420, lettera d), punto 3).
- (d) La segnalazione deve essere effettuata appena possibile in caso di un atto di interferenza illecita a bordo di un aeromobile, in conformità al regolamento (CE) n. 859/2008 (norma OPS 1.420, lettera d), punto 5).
- (e) La segnalazione deve essere effettuata appena possibile in caso di una situazione di potenziale pericolo, quale un'irregolarità di funzionamento di un apparato di navigazione o di terra, un fenomeno meteorologico rilevante o una nube di cenere vulcanica incontrata in volo, in conformità del regolamento (CE) n. 859/2008 (norma OPS 1.420, lettera d), punto 6).

2. CAMPI OBBLIGATORI

2.1. Campi comuni

Ogni segnalazione di evento raccolta in applicazione degli articoli 4 e 5 deve contenere quanto meno le seguenti informazioni:

- (1) Titolo

²² Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili; *GU L 254 del 20.9.2008, pag. 1.*

- Titolo
- (2) Informazioni di classificazione
- Ente responsabile
 - Numero di fascicolo
 - Status dell'evento
- (3) Quando
- Data locale
 - Ora locale
 - Data UTC
 - Ora UTC
- (Se si seleziona una sola data/ora, va indicata in UTC)
- (4) Dove
- Stato/zona dell'evento
 - Luogo dell'evento
- (5) Classificazione
- Classe di evento
 - Categoria di evento
- (6) Gravità
- Danni più gravi
 - Livello di lesione
 - Danni causati a terzi – (campo raccomandato - non sempre pertinente)
 - Danni all'aeroporto – (campo raccomandato - non sempre pertinente)
- (7) Rapporto con l'ATM (se pertinente)
- Contributo dell'ATM
- (8) Condizioni atmosferiche (se pertinente)
- Nesso con le condizioni atmosferiche
- in caso affermativo:

- Condizioni atmosferiche
 - Condizioni di luminosità
 - Velocità del vento
 - Visibilità
 - Temperatura dell'aria
- (9) Descrizione
- Lingua della descrizione
 - Descrizione
- (10) Eventi
- Tipo di evento
 - Fase dell'evento
- (11) Classificazione dei rischi

2.2. Campi specifici

Nel caso in cui un aeromobile sia coinvolto nell'evento, occorre indicare le seguenti informazioni:

- (1) Identificazione dell'aeromobile
- Stato di registrazione
 - Marca/modello/serie
 - Numero di serie dell'aeromobile
 - Registrazione dell'aeromobile
- (2) Operazione di un aeromobile
- Operatore
 - Tipo di operatore
- (3) Descrizione dell'aeromobile
- Categoria di aeromobile
 - Tipo di propulsione
 - Numero di motori

- Gruppo di massa
- (4) Cronistoria del volo
- Ultimo punto di partenza
 - Destinazione prevista
 - Fase di volo
 - Evento a terra
 - Tipo di atterraggio (campo raccomandato - non sempre pertinente)
 - Luogo di atterraggio (campo raccomandato - non sempre pertinente)
- (5) ATS
- Regole di volo applicabili
 - Tipo di traffico in corso

ALLEGATO III: ELENCO DELLE PARTI INTERESSATE

- (a) Parti interessate che possono ricevere informazioni sulla base di una decisione caso per caso a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, oppure sulla base di una decisione generale a norma dell'articolo 11, paragrafo 6.
1. *Costruttori*: progettisti e costruttori di aeromobili, motori, eliche e parti e pertinenze di aeromobili; progettisti e costruttori di sistemi di gestione del traffico aereo (ATM) e di loro componenti; progettisti e costruttori di sistemi e componenti per servizi di navigazione aerea (ANS); progettisti e costruttori di apparecchiature e sistemi utilizzati nell'area lato volo degli aerodromi.
 2. *Manutenzione*: organismi impegnati nella manutenzione o revisione di aeromobili, motori, eliche e parti e pertinenze di aeromobili; nell'installazione, nella modifica, nella manutenzione, nella riparazione, nella revisione, nelle prove di volo o nell'ispezione di strutture della navigazione aerea; oppure nella manutenzione o revisione di sistemi, componenti e apparecchiature di sistemi utilizzati nell'area lato volo degli aerodromi.
 3. *Operatori*: avioilinee e gestori di aeromobili e associazioni di avioilinee e gestori; gestori di aerodromi e associazioni di gestori di aerodromi.
 4. Fornitori di servizi di navigazione aerea e fornitori di funzioni specifiche di ATM.
 5. *Fornitori di servizi di aerodromo*: organismi incaricati dei servizi di assistenza a terra prestati agli aeromobili, che comprendono il rifornimento di combustibili, la manutenzione, la preparazione del foglio di carico, le operazioni di carico, le operazioni antighiaccio e il rimorchio in un aerodromo, nonché servizi di soccorso e antincendio o altri servizi di emergenza.
 6. Organismi per l'addestramento in campo aeronautico.
 7. *Organizzazioni di paesi terzi*: autorità nazionali dell'aviazione e autorità d'indagine sugli incidenti di paesi terzi.
 8. Organizzazioni dell'aviazione internazionale.
 9. *Ricerca*: laboratori, centri o organismi di ricerca pubblici o privati; oppure università impegnate in ricerche o studi in materia di sicurezza dell'aviazione.
- (b) **Parti interessate che possono ricevere informazioni sulla base di una decisione caso per caso a norma dell'articolo 11, paragrafi 4 e 5**
1. *Piloti* (su iniziativa personale).
 2. *Controllori del traffico aereo* (su iniziativa personale) e altro personale degli ATM/ANS che svolgono compiti collegati alla sicurezza.
 3. Ingegneri/tecnici/personale addetto all'elettronica nell'ambito della sicurezza del traffico aereo/gestori nel campo dell'aviazione (o degli aerodromi) (su iniziativa personale).

4. Organi di rappresentanza professionale del personale che svolge compiti legati alla sicurezza.

**ALLEGATO IV: RICHIESTA DI INFORMAZIONI AL REPERTORIO CENTRALE
EUROPEO**

1. Nome:

Funzione/posizione

Impresa:

Indirizzo:

Numero di telefono:

E-mail:

Data:

Attività dell'impresa:

Categoria di parte interessata in cui si rientra (cfr. allegato III del regolamento (UE) n.../... del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile):

2. **Informazioni richieste** (si prega di formulare la richiesta nel modo più preciso possibile, indicando la data/il periodo al quale si è interessati):

--

3. Motivo della richiesta:

--

4. Indicare a quali scopi le informazioni saranno utilizzate:

--

5. Data per la quale sono richieste le informazioni:

6. Il modulo compilato dovrà essere inviato, tramite e-mail, a: (punto di contatto)

7. Accesso alle informazioni

Il punto di contatto non è tenuto a rendere disponibile alcuna informazione richiesta. Può farlo solo se è certo che la richiesta è compatibile con il regolamento (UE) n. .../... del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile. Il richiedente si impegna personalmente e impegna l'organizzazione alla quale appartiene a limitare l'utilizzazione delle informazioni ai soli scopi descritti al punto 4. Si ricorda inoltre che le informazioni fornite in seguito alla presente richiesta sono rese disponibili esclusivamente ai fini della sicurezza del volo, secondo quanto disposto dal regolamento (UE) n. .../..., e non per altri scopi, come attribuire colpe o responsabilità, o per finalità commerciali.

Al richiedente non è consentito rivelare a terzi le informazioni che ha ricevuto senza il consenso scritto dell'ente che le ha fornite.

In caso di mancata osservanza delle prescrizioni di cui sopra, al richiedente potrà essere precluso l'accesso ad altre informazioni contenute nel repertorio centrale europeo e potranno essere irrogate le sanzioni eventualmente previste.

8. Data, luogo e firma:

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, recante modifica del regolamento (UE) n. 996/2010 e abrogazione della direttiva 2003/42/CE, del regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione e del regolamento (CE) n. 1330/2007 della Commissione

1.2. Settore interessato nella struttura ABM/ABB²³:

0602: Trasporto interno, aereo e marittimo

1.3. Natura della proposta

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria**²⁴
- La proposta/iniziativa riguarda **la proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. *Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta*

Promuovere trasporti sicuri e affidabili (obiettivo specifico n. 2 per il trasporto terrestre, aereo e marittimo, piano di gestione della DG MOVE per il 2012).

Le politiche della DG MOVE hanno lo scopo di fornire ai cittadini e alle imprese d'Europa servizi di trasporto competitivi, sostenibili, affidabili e sicuri. Il settore dei trasporti è un elemento chiave della strategia Europa 2020 della Commissione.

Nel contesto dell'obiettivo generale di fornire ai cittadini e alle imprese d'Europa servizi di trasporto competitivi, che favoriscono la crescita e l'occupazione, la proposta di regolamento concernente la segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile, che rientra nell'attività ABB "Trasporto terrestre, aereo e marittimo", contribuisce direttamente al conseguimento dell'obiettivo specifico di promuovere di trasporti sicuri e affidabili.

²³ ABM: Activity Based Management (gestione per attività) – ABB: Activity Based Budgeting (bilancio per attività).

²⁴ A norma dell'articolo 49, paragrafo 6, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

1.4.2. *Obiettivo specifico e attività ABM/ABB interessata*

Obiettivo specifico

Potenziare e formalizzare le iniziative a livello dell'Unione in materia di segnalazione di eventi e in particolare l'analisi delle informazioni sulla sicurezza contenute nel repertorio centrale europeo, al fine di determinare i principali settori di rischio nell'Unione.

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea avrà il compito di coordinare le attività.

Attività ABM/ABB interessata

Capitolo 0602: Trasporto interno, aereo e marittimo

1.4.3. *Risultati e incidenza previsti*

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

L'analisi di dati contenuti nel repertorio centrale europeo a livello dell'Unione e la formalizzazione della rete di analisti dovrebbero comportare i seguenti vantaggi:

- individuazione di eventuali problemi per la sicurezza dell'aviazione e dei principali settori di rischio a livello dell'Unione;
- possibilità per l'Unione europea di orientare le proprie iniziative secondo una prospettiva basata su dati;
- sostegno per il programma europeo di sicurezza aerea (EASP) e il piano europeo per la sicurezza aerea (EASp);
- sostegno agli Stati membri per il rispetto dei loro obblighi, in particolare offrendo loro accesso a una più vasta serie di dati.

1.4.4. *Indicatori di risultato e di incidenza*

Precisare gli indicatori che permettono di seguire la realizzazione della proposta/iniziativa.

N/P

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità da coprire nel breve e lungo termine*

Contribuire al conseguimento di un maggior livello di sicurezza dell'aviazione civile.

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

L'azione dell'UE coordina e completa le azioni degli Stati membri.

1.5.3. *Principali insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

N/P

1.5.4. *Coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

N/P

1.6. Durata e incidenza finanziaria

Proposta/iniziativa di **durata limitata**

– Proposta/iniziativa in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA

– Incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

– Attuazione con un periodo di avviamento dal 2014 al AAAA,

– seguito da un funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione prevista²⁵

Gestione centralizzata diretta da parte della Commissione

Gestione centralizzata indiretta con delega delle funzioni di esecuzione a:

– agenzie esecutive

– organismi creati dalle Comunità²⁶ (Agenzia europea per la sicurezza aerea)

– organismi pubblici nazionali/organismi investiti di attribuzioni di servizio pubblico

– persone incaricate di attuare azioni specifiche di cui al titolo V del trattato sull'Unione europea, che devono essere indicate nel pertinente atto di base ai sensi dell'articolo 49 del regolamento finanziario

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione decentrata con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (**specificare**)

Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".

Osservazioni

²⁵ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁶ A norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario.

Il conseguimento dell'obiettivo specifico n. 1 richiederà in particolare ulteriori risorse umane per l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, stimate in due persone (300 000 EUR/anno, di cui 2 x 130 000 EUR sulla linea di bilancio "*Spese di personale*" e 2 x 20 000 EUR sulla linea di bilancio "*Spesa per infrastrutture e spesa di funzionamento*"). Un ulteriore stanziamento per missioni di 40 000 EUR sarà utilizzato per sostenere gli Stati membri in loco e 25 000 EUR saranno destinati al sostegno delle attività di divulgazione, come convegni e seminari nell'intera Europa.

Pertanto la stima degli ulteriori costi di bilancio complessivi per l'EASA ammonta a 365 000 EUR, da coprire interamente mediante la riassegnazione di risorse esistenti dell'Agenzia.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Ogni anno, il lavoro dell'AESA è oggetto di controllo e valutazione a livello di relazione generale annuale (per l'anno precedente) e di programma di lavoro (per l'anno successivo). Questi due documenti sono adottati dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e trasmessi al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, alla Corte dei conti e agli Stati membri.

Ogni cinque anni una valutazione esterna indipendente permette di stabilire in che misura l'AESA abbia espletato le proprie mansioni e di determinare l'impatto delle norme comuni e del lavoro dell'Agenzia sul livello generale di sicurezza aerea.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

N/P

2.2.2. Modalità di controllo previste

Ogni anno, il lavoro dell'AESA è oggetto di controllo e valutazione a livello di relazione generale annuale (per l'anno precedente) e di programma di lavoro (per l'anno successivo). Questi due documenti sono adottati dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia e trasmessi al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione, alla Corte dei conti e agli Stati membri.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e di tutela in vigore o previste.

Il direttore esecutivo provvede all'esecuzione del bilancio dell'Agenzia. Ogni anno sottopone alla Commissione, alla Corte dei conti e al consiglio di amministrazione dell'Agenzia i conti dettagliati, che riportano entrate e spese, dell'anno precedente. Inoltre, il responsabile dell'audit interno della Commissione esercita, nei confronti dell'AESA, le stesse competenze che gli sono attribuite nei confronti dei servizi della Commissione e l'Agenzia dispone di un sistema di audit interno simile a quello della Commissione.

Il regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio per la lotta antifrode (OLAF)²⁷, e l'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 relativo alle indagini interne svolte dall'OLAF si applicano senza alcuna restrizione nei confronti dell'AESA.

²⁷ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubriche del quadro finanziario pluriennale e linee di bilancio di spesa interessate (nuovo quadro finanziario pluriennale 2014-2020)

- Linee di bilancio di spesa esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio (2014-2020).

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero [Denominazione.....]	SD/SND (²⁸)	di paesi EFTA ²⁹	di paesi candidati ³⁰	di paesi terzi	ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, lettera a bis), del regolamento finanziario
1	Sovvenzioni 06.02.02 AESA (nuovo)	Diss./ non-diss.	SI	NO ³¹	NO	NO

²⁸ SD = Stanziamenti dissociati / SND = Stanziamenti non dissociati.

²⁹ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³⁰ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

³¹ Partecipazione dei paesi terzi europei associati all'Agenzia (Svizzera, Norvegia e Islanda).

3.2. Incidenza prevista sulle spese

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese³²

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:		1	Crescita intelligente e inclusiva					TOTALE
DG: MOVE			Anno N ³³	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Anno n + 4 e succ. (durata indeterminata)	
• Stanziamenti operativi								
Linea di bilancio: nuova 06.02.02	Impegni	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamenti	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici ³⁴								
TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	=1+1a+3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamenti	=2+2a+3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTALE degli stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamenti	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTALE degli stanziamenti di natura amministrativa finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)						
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Pagamenti	=5+6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Questi importi sono coperti mediante riassegnazione.

³³ Nell'ipotesi che l'anno N sia il 2014, anno di probabile adozione.

³⁴ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:	5	“Spese amministrative” ³⁵
--	----------	--------------------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
	DG: <.....>					
• Risorse umane						
• Altre spese amministrative						
TOTALE DG <...>						
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale						

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ³⁶	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
	TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale					

³⁵

Spese amministrative per la DG MOVE.

³⁶

L'anno N è l'anno in cui inizia essere attuata la proposta/iniziativa.

3.2.2. Incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzazione di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzazione di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito:

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓	Anno N ³⁷	Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Anno n + 4 e succ. (durata indeterminata)		TOTALE
		Numero del risultato	Costo	Numero del risultato	Costo	Numero del risultato	Costo	Numero del risultato	Costo	
RISULTATI										
OBIETTIVO SPECIFICO N. 1 ³⁹ ...		Costo medio del risultato rimutato								
Risultato	Cfr. *	0,365		0,365		0,365		0,365		
COSTO TOTALE		0,365		0,365		0,365		0,365		

* Il risultato non è quantificabile ed è definito come "contributo al miglioramento della sicurezza aerea".

³⁷

Nell'ipotesi che l'anno N sia il 2014, anno di probabile adozione.

³⁸

I risultati si riferiscono ai prodotti e servizi che saranno forniti (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti, ecc.).

³⁹

Quale descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivo specifico...".

3.2.3. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.3.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁴⁰	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	---------------

RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
Totale parziale RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								

Esclusa la RUBRICA 5⁴¹ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese di natura amministrativa								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰ L'anno N è l'anno di inizio dell'attuazione della proposta/iniziativa.

⁴¹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzazione di risorse umane per la DG MOVE
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzazione di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
• Posti della tabella dell'organico (posti di funzionari e di agenti temporanei)							
XX 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)							
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)							
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)							
10 01 05 01 (ricerca diretta)							
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)⁴²							
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)							
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL e END nelle delegazioni)							
XX 01 04 yy ⁴³	- in sede ⁴⁴						
	- nelle delegazioni						
XX 01 05 02 (AC, END e INT – Ricerca indiretta)							
10 01 05 02 (AC, END e INT – Ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

XX è il settore politico o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato, dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura di assegnazione annuale, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁴² AC = agente contrattuale; INT = personale interinale (*intérimaire*); JED = giovane esperto in delegazione (*Jeune Expert en Délégation*); AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato.

⁴³ Entro il massimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

⁴⁴ Principalmente per i fondi strutturali, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per la pesca (FEP).

3.2.4. *Compatibilità con il futuro quadro finanziario pluriennale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale 2014-2020⁴⁵.
- La proposta/iniziativa implica una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale⁴⁶.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa non prevede il cofinanziamento da parte di terzi
- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanziamenti in milioni di EUR (al terzo decimale)

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁴⁵ Il dibattito sul quadro finanziario pluriennale (2014-2020) è ancora in corso.

⁴⁶ Si vedano i punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

- La proposta/iniziativa non ha alcuna incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁴⁷					inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3				
Articolo									

Per quanto riguarda le entrate varie con destinazione specifica, precisare le linee di spesa interessate.

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

⁴⁷

Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), gli importi indicati devono essere importi netti, cioè importi lordi da cui viene detratto il 25% per spese di riscossione.