2026/1821

28.7.2026

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/1821 DELLA COMMISSIONE

del 27 luglio 2026

recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati, per quanto riguarda i sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS), gli eventi U-space, gli eventi relativi alla sicurezza delle informazioni e la soppressione di determinati eventi relativi alla sicurezza aerea dai requisiti di segnalazione obbligatoria

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

(1) A norma dell'articolo 4, paragrafo 5, primo comma, del regolamento (UE) n. 376/2014, la Commissione è tenuta ad adottare un elenco per la classificazione di eventi a cui fare riferimento all'atto di segnalare eventi, nell'ambito dei sistemi di segnalazione obbligatoria di cui a detto regolamento e che rientrano nelle categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del medesimo regolamento.

(2) Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione ([2]) stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014

(3) La valutazione del regolamento (UE) n. 376/2014 ([3]) effettuata dalla Commissione nel 2020 ha concluso che gli eventi che coinvolgono i sistemi aeromobili senza equipaggio («UAS») rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento, ma che è necessaria chiarezza in merito a quali di essi costituiscano eventi da segnalare obbligatoriamente.

(4) Vi è oggi, in relazione agli eventi UAS, un'esperienza operativa sufficiente a consentire l'individuazione di potenziali rischi significativi per la sicurezza aerea (intesa come «*safety*», in contrapposizione a «*security*») e determinare gli opportuni obblighi di segnalazione.

(5) Date le differenze tecnologiche e operative tra gli UAS e gli aeromobili con equipaggio, è opportuno inserire un allegato distinto per gli UAS in cui figurino gli eventi specifici relativi alle operazioni UAS, così da differenziare gli eventi propri degli UAS mantenendo nel contempo l'integrità delle classificazioni esistenti per gli aeromobili con equipaggio.

([1]) GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione, del 29 giugno 2015, che stabilisce un elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 163 del 30.6.2015, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj).

([3]) Documento di lavoro dei servizi della Commissione - Valutazione del regolamento (UE) n. 376/2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, [SWD(2021) 30 final], https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/aviation-safety-evaluation-confirms-continued-relevance-eu-rules-follow-procedures-following-safety-2021-02-18_en?prefLang=it.

(6) La segnalazione obbligatoria di eventi relativi all'impiego di UAS dovrebbe essere limitata alle operazioni UAS che presentano un rischio significativo per la sicurezza (*safety*) aerea, in linea con l'approccio basato sul rischio stabilito nell'ambito del regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]). In base all'articolo 56, paragrafi 1 e 5, di detto regolamento, le operazioni UAS per cui sono prescritti un certificato o una dichiarazione per la progettazione hanno un profilo di rischio intrinsecamente più elevato a causa di ambienti operativi complessi, di aeromobili con prestazioni più elevate o di interazioni con l'aviazione con equipaggio. Per le operazioni UAS di tale tipo la segnalazione obbligatoria degli eventi relativi alla sicurezza è necessaria al fine di garantire l'individuazione e l'attenuazione dei rischi.

(7) Per converso, le operazioni UAS per cui non sono prescritti un certificato o una dichiarazione sono esentate dalla segnalazione dell'elenco di eventi. Questo approccio mirato garantisce che gli obblighi di segnalazione rimangano proporzionati al livello di rischio, pur assicurando il rispetto dell'attuale quadro dell'Unione in materia di sicurezza (*safety*) aerea.

(8) È importante tenere anche conto dei rischi concernenti i nuovi scenari, come le operazioni UAS nello spazio aereo U-space ([5]). Dato che le operazioni U-space sono per loro natura rischiose, in particolare in ambienti urbani e densamente popolati, eventi quali una collisione o una perdita di controllo potrebbero rappresentare una minaccia significativa per la sicurezza delle persone e dei beni a terra, nonché per gli altri utenti dello spazio aereo. L'atteso aumento delle operazioni UAS nell'ambito dello U-space amplifica tali rischi e rende la segnalazione di cui al regolamento (UE) n. 376/2014 essenziale per l'individuazione tempestiva dei pericoli, l'attenuazione dei rischi e la prevenzione di incidenti e inconvenienti.

(9) Il regolamento (UE) n. 376/2014 prevede esplicitamente la segnalazione di alcuni eventi nel settore dell'aviazione connessi alla sicurezza (*security*) che possono incidere sulla sicurezza (*safety*) delle operazioni. Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 include pertanto nei suoi allegati eventi relativi alla sicurezza (*security*). Il regolamento (UE) 2026/247 della Commissione ([6]) ha istituito il meccanismo e il processo per la comunicazione, la classificazione, il trattamento, la conservazione, la protezione, l'analisi e l'aggregazione delle informazioni sugli inconvenienti di sicurezza (*security*) aerea, in particolare per quanto riguarda gli atti di interferenza illecita, a livello dell'UE. Alla luce di questo sistema dell'UE di segnalazione di eventi relativi alla sicurezza (*security*), è stata valutata la possibilità di sopprimere alcuni eventi di sicurezza aerea che sono affrontati in modo più appropriato dalle autorità preposte alla sicurezza (*security*).

(10) Alcuni eventi relativi alla sicurezza (*security*) (ad esempio gli incendi e le interferenze laser) hanno una duplice implicazione, ossia riguardano sia la sicurezza (*safety*) che la sicurezza (*security*), e dovrebbero essere segnalati sia alle autorità preposte all'una che all'altra nell'ambito dei rispettivi quadri legislativi. Questa doppia segnalazione è ritenuta necessaria in quanto la sola segnalazione del primo tipo potrebbe non consentire che l'informazione sia utilizzata a fini del secondo, per il quale deve essere resa disponibile altrettanto tempestivamente. Inoltre l'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 376/2014 limita l'uso dei dati relativi agli eventi segnalati esclusivamente ai miglioramenti in materia di sicurezza (*safety*), vietandone la condivisione con altri soggetti, comprese le autorità preposte alla sicurezza (*security*).

(11) Le segnalazioni di allarmi bomba o dirottamenti, di eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto e di non conformità alle norme in materia di riconciliazione di bagagli o passeggeri in conformità del regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 dovrebbero essere mantenute fino a quando inizieranno ad applicarsi, il 1º gennaio 2028, le disposizioni sulla comunicazione degli eventi di sicurezza aerea di cui all'allegato, punto 19, del regolamento (UE) 2026/247.

(12) Poiché gli inconvenienti relativi alla sicurezza delle informazioni intesa come «*security*» possono incidere sul funzionamento normale e sicuro dei sistemi, delle apparecchiature e delle infrastrutture digitali, nell'elenco degli eventi da segnalare sono stati aggiunti eventi generici relativi alla sicurezza delle informazioni.

([4]) Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([5]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/664 della Commissione, del 22 aprile 2021, relativo a un quadro normativo per lo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 161, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

([6]) Regolamento (UE) 2026/247 della Commissione, del 2 febbraio 2026, che modifica il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle specifiche dei programmi nazionali per il controllo della qualità nel settore della sicurezza dell'aviazione civile (GU L, 2026/247, 3.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/247/oj).

(13) Per garantire il funzionamento continuo, sicuro e affidabile dei sistemi, delle apparecchiature e delle infrastrutture digitali, nell'ambito del quadro per la segnalazione di eventi in materia di sicurezza (*safety*) devono essere segnalati determinati eventi relativi alla sicurezza (*security*) delle informazioni. Sebbene non tutti gli eventi relativi a tale sicurezza delle informazioni (ad esempio gli attacchi deliberati contro sistemi e dati critici) rientrino in questo ambito, gli inconvenienti accidentali o non intenzionali (come le infezioni da malware, la compromissione di informazioni o dati o le perturbazioni del sistema causate da lacune in materia di sicurezza) possono comportare rischi per la sicurezza (*safety*) e giustificare un'indagine per evitare che si ripetano. È stato pertanto inserito un riferimento ampio e generico per individuare tali eventi senza dettagli prescrittivi.

(14) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 127 del regolamento (UE) 2018/1139,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 è così modificato:

(1) l'allegato I è sostituito dall'allegato I del presente regolamento;

(2) l'allegato II è sostituito dall'allegato II del presente regolamento;

(3) l'allegato III è sostituito dall'allegato III del presente regolamento;

(4) l'allegato IV è sostituito dall'allegato IV del presente regolamento;

(5) l'allegato V è sostituito dall'allegato V del presente regolamento;

(6) il testo che figura nell'allegato VI del presente regolamento è aggiunto come allegato VI.

Articolo 2

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 27 luglio 2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

«*ALLEGATO I*

EVENTI COLLEGATI ALLE OPERAZIONI DEGLI AEROMOBILI CON EQUIPAGGIO

Osservazioni: il presente allegato è strutturato in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

1. OPERAZIONI DI VOLO

1.1. **Preparazione del volo**

(1) Uso di dati non corretti o errato inserimento dati negli equipaggiamenti utilizzati per la navigazione o per i calcoli delle prestazioni che ha o messo avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Trasporto o tentato trasporto di merci pericolose in modo non conforme alle normative vigenti, compresi l'etichettatura, l'imballaggio e la movimentazione errati di merci pericolose.

1.2. **Preparazione dell'aeromobile**

(1) Tipo di carburante/energia non corretto o carburante contaminato.

(2) Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (de-icing/anti-icing) mancante, errato o inadeguato.

1.3. **Decollo e atterraggio**

(1) Escursione dalla via di rullaggio o dalla pista.

(2) Invasione effettiva o potenziale della via di rullaggio o della pista.

(3) Invasione dell'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO).

(4) Qualsiasi decollo abortito.

(5) Incapacità di raggiungere le prestazioni richieste o previste durante il decollo, la riattaccata o l'atterraggio.

(6) Decollo, avvicinamento o atterraggio effettivo o tentato con impostazione non corretta della configurazione.

(7) Impatto della coda, della pala/estremità alare o della gondola durante il decollo o l'atterraggio.

(8) Avvicinamento proseguito contrariamente ai criteri di avvicinamento stabilizzato dell'operatore aereo.

(9) Proseguimento di avvicinamento strumentale al di sotto dei minimi pubblicati con riferimenti visivi insufficienti.

(10) Atterraggio precauzionale o forzato.

(11) Atterraggio corto o lungo.

(12) Atterraggio duro.

1.4. **Fase di volo**

(1) Perdita di controllo.

(2) Assetto inusuale dell'aeromobile, che supera la normale inclinazione longitudinale e laterale, o velocità inadeguata per le condizioni.

(3) Uscita dal livello di volo assegnato.

(4) Attivazione delle protezioni dell'inviluppo di volo, tra cui l'avviso di stallo, la vibrazione della barra di comando (stick shaker), la spinta della barra di comando (stick pusher) e delle protezioni automatiche.

(5) Deviazione involontaria dalla traiettoria prevista o assegnata di almeno il doppio delle prestazioni di navigazione richieste o 10 miglia nautiche.

(6) Superamento dei limiti previsti nel manuale di volo dell'aeromobile.

(7) Operazioni con impostazione non corretta dell'altimetro.

(8) Presenza di getti del reattore o turbolenze causate dal rotore o dall'elica che hanno messo o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(9) Errata interpretazione di una modalità automatica o di qualsiasi informazione della cabina di pilotaggio fornita all'equipaggio di condotta che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

1.5. **Altri tipi di eventi**

(1) Rilascio involontario del carico o di altri equipaggiamenti esterni.

(2) Perdita di consapevolezza situazionale (inclusi la consapevolezza ambientale, la consapevolezza di modalità e sistema, il disorientamento spaziale e la perdita della nozione temporale).

(3) Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o avrebbero potuto contribuire a provocare un incidente o un inconveniente grave.

2. EVENTI DI CARATTERE TECNICO

2.1. **Struttura e sistemi**

(1) Perdita di qualsiasi parte della struttura dell'aeromobile durante il volo.

(2) Perdita di un impianto.

(3) Perdita della ridondanza di un sistema.

(4) Fuoriuscita di fluido che ha provocato un rischio di incendio o di una possibile contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi o delle apparecchiature dell'aeromobile o che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(5) Malfunzionamenti o difetti del sistema di alimentazione del carburante con conseguenze sull'alimentazione e/o sulla distribuzione del carburante.

(6) Malfunzionamento o difetto di un sistema di segnalazione che possa dar luogo a indicazioni fuorvianti per l'equipaggio.

(7) Funzionamento anomalo dei comandi di volo come comandi di volo asimmetrici o bloccati (ad esempio: dispositivi che servono a modificare la portanza (flap/slat), la resistenza (spoiler), il controllo di assetto (alettoni, timoni di profondità, timone di direzione)].

2.2. **Propulsione (motori, propulsori e rotori) e propulsori ausiliari (APU)**

(1) Guasto o malfunzionamento significativo di qualsiasi parte o del controllo di un'elica, del rotore o del gruppo motopropulsore.

(2) Danno o guasto al rotore principale/di coda o alla trasmissione e/o a sistemi equivalenti.

(3) Spegnimento, arresto in volo di un motore o dell'APU quando necessario per il volo (ad esempio: operazioni con tempo di diversione esteso (EDTO), lista degli equipaggiamenti minimi (MEL)].

(4) Superamento dei valori limite di funzionamento operativo del motore, compresa eccedenza di velocità o incapacità di controllare la velocità di qualsiasi componente rotante ad alta velocità (ad esempio: APU, sistema di avviamento ad aria, air cycle machine, motore a turbina, elica o rotore).

(5) Guasto o malfunzionamento di qualsiasi parte del motore, del gruppo motopropulsore, dell'APU o della trasmissione con una o più delle seguenti conseguenze:

a) mancata attivazione dopo comando del sistema di inversione di spinta («thrust reversing system»);

b) incapacità di controllare la potenza, la spinta o il numero di giri;

c) non contenimento di componenti/detriti.

3. INTERAZIONE CON SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA (ANS) E GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO (ATM)

(1) Autorizzazione del controllo del traffico aereo (ATC) non sicura.

(2) Interruzione prolungata delle comunicazioni con l'unità dei servizi di traffico aereo (ATS).

(3) Istruzioni contraddittorie provenienti da diverse unità ATS in grado di causare una perdita di separazione.

(4) Errata interpretazione di comunicazioni radio che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(5) Deviazione intenzionale dalle istruzioni ATC che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(6) Incontro con aeromobile senza equipaggio durante il transito nello spazio aereo U-space ([1]).

4. EMERGENZE E ALTRE SITUAZIONI CRITICHE

(1) Qualsiasi evento che dà luogo a una dichiarazione di situazione di emergenza («MAYDAY») o stato di urgenza («chiamata PAN»).

(2) Ogni tipo di combustione, fusione, fumo, esalazioni, innesco di arco elettrico, surriscaldamento, incendio o esplosione.

(3) Aria contaminata nella cabina di pilotaggio o nel compartimento passeggeri che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(4) Errore da parte dell'equipaggio di cabina o dell'equipaggio di condotta nell'applicazione di una corretta procedura «non-normal» o di emergenza per affrontare una situazione di emergenza.

(5) Uso di qualsiasi apparecchiatura di emergenza o procedura «non-normal» che incide sulle prestazioni di volo o di atterraggio.

(6) Guasto a un impianto o a un equipaggiamento di emergenza o di salvataggio che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(7) Pressione della cabina non controllabile.

(8) Quantità di carburante/energia eccessivamente ridotta o quantità di carburante/energia a destinazione inferiore alla riserva finale di carburante/energia prescritta.

(9) Ogni utilizzo dell'impianto di ossigeno d'emergenza da parte dell'equipaggio.

(10) Sopravvenuta inabilità di un membro dell'equipaggio di condotta o di cabina che comporta la riduzione dell'organico al di sotto del minimo certificato.

(11) Affaticamento dell'equipaggio che incide o potrebbe incidere sulla sua capacità di svolgere in condizioni di sicurezza le proprie mansioni di volo.

5. AMBIENTE ESTERNO E METEOROLOGIA

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo ([2]).

(2) Avviso di risoluzione del sistema anticollisione di bordo (ACAS RA).

(3) Attivazione di un «avviso» effettivo del sistema anticollisione con il suolo come il Ground Proximity Warning System (GPWS - Sistema di avviso di prossimità del terreno)/Terrain Awareness and Warning System (TAWS - Sistema di avviso e rappresentazione del terreno).

(4) Impatto con fauna compresi i volatili.

(5) Danni provocati da oggetti estranei o detriti (FOD).

(6) Impreviste cattive condizioni della superficie della pista.

(7) Turbolenze di scia.

(8) Interferenze con l'aeromobile da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aeromobili senza equipaggio ([3]) (UAS) o mezzi analoghi.

(9) impatto di un fulmine che ha comportato un danno all'aeromobile o la perdita o il malfunzionamento di un impianto dell'aeromobile.

(10) Impatto con grandine che ha comportato un danno all'aeromobile o la perdita o il malfunzionamento di un impianto dell'aeromobile.

([1]) Conformemente alla definizione di cui all'articolo 2, punto 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2021/664, ossia «"spazio aereo U-space": una zona geografica UAS designata dagli Stati membri, all'interno della quale le operazioni UAS sono consentite solo con l'ausilio di servizi U-space».

([2]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.

([3]) Conformemente alla definizione di cui all'articolo 3, punto 3, del regolamento delegato (UE) 2019/945 della Commissione, del 12 marzo 2019, relativo ai sistemi aeromobili senza equipaggio e agli operatori di paesi terzi di sistemi aeromobili senza equipaggio (GU L 152, 11.6.2019, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj) «*Unmanned aircraft system* – ("UAS"): un aeromobile senza equipaggio, quale definito all'articolo 3, punto 30), del regolamento (UE) 2018/1139, e la sua unità di controllo e monitoraggio».

(11) Condizione di forte turbolenza o altra condizione che ha comportato lesioni agli occupanti o reso necessaria una «ispezione per turbolenza» dell'aeromobile.

(12) «Windshear» significativo o temporale che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(13) Formazione di ghiaccio che ha comportato difficoltà di manovra, un danno all'aeromobile o la perdita o il malfunzionamento di un impianto dell'aeromobile.

(14) Incontro con ceneri vulcaniche.

6. SICUREZZA (SECURITY)

(1) Difficoltà nel controllare passeggeri in stato di alterazione, violenti o indisciplinati.

(2) Individuazione di un passeggero clandestino.

(3) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

(4) Allarme bomba o dirottamento (applicabile fino al 31 dicembre 2027).»

ALLEGATO II

«*ALLEGATO II*

EVENTI RELATIVI ALLE CONDIZIONI TECNICHE, ALLA MANUTENZIONE E ALLA RIPARAZIONE DELL'AEROMOBILE

Osservazioni: gli eventi elencati nel presente allegato sono pertinenti anche per gli UAS per cui sono prescritti un certificato o una dichiarazione per la progettazione a norma dell'articolo 56, paragrafi 1 e 5, del regolamento (UE) 2018/1139.

1. FABBRICAZIONE

Prodotti, componenti o parti rilasciati dall'impresa di produzione con deviazioni dai dati di progettazione applicabili che potrebbero comportare una potenziale condizione di non sicurezza, individuate di concerto con il titolare del certificato di omologazione del tipo o dell'approvazione del progetto.

2. PROGETTAZIONE

Qualsiasi guasto, malfunzionamento, difetto o altro evento relativo a un determinato prodotto, parte o pertinenza che ha comportato o può comportare una condizione di insicurezza.

Osservazioni: il presente elenco si applica agli eventi che si verificano in merito a un determinato prodotto, parte, pertinenza o all'unità di controllo e monitoraggio (CMU) ([1]) oggetto del certificato di omologazione del tipo, del certificato di omologazione ristretto, del certificato del tipo supplementare, di autorizzazione ETSO, di approvazione di progettazione di modifica maggiore o di qualsiasi altra approvazione o dichiarazione pertinente considerata conforme al regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione ([2]).

3. MANUTENZIONE E GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

(1) Gravi danni strutturali (ad esempio: incrinature, deformazioni permanenti, delaminazione, scollamento, bruciatura, usura eccessiva o corrosione) rilevati durante la manutenzione dell'aeromobile o del componente.

(2) Grave fuoriuscita o contaminazione di fluidi (ad esempio: fluidi idraulici, carburante, olio, gas o altri fluidi).

(3) Guasto o malfunzionamento di qualsiasi parte del motore, del gruppo motopropulsore e/o della trasmissione con una o più delle seguenti conseguenze:

a) non contenimento di componenti/detriti;

b) guasto alla struttura attacco motore.

(4) Danno, guasto o difetto dell'elica, che potrebbe causare la separazione dell'elica o di una parte importante di essa durante il volo e/o un malfunzionamento dei comandi dell'elica.

(5) Danno, guasto o difetto della scatola di trasmissione o dei relativi supporti, che potrebbe causare la separazione del rotore durante il volo e/o un malfunzionamento dei comandi del rotore.

(6) Malfunzionamento significativo di un impianto o di un equipaggiamento critico per la sicurezza, inclusi gli equipaggiamenti e gli impianti di emergenza, occorso durante i controlli manutentivi, o mancata attivazione di questi sistemi dopo la manutenzione, compresa la CMU.

(7) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

(8) Assemblaggio o installazione non corretti di componenti dell'aeromobile o della CMU, rilevati durante un'ispezione o una procedura di prova non intesa specificamente a questo scopo.

([1]) Conformemente alla definizione di cui all'articolo 3, punto 38, del regolamento (UE) 2019/945: «"unità di controllo e monitoraggio" (*control and monitoring unit* - CMU): il dispositivo di controllo e monitoraggio remoto di aeromobili senza equipaggio, quale definito all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2018/1139».

([2]) Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

(9) Errata valutazione di un grave difetto, o gravi inosservanze della lista dell'equipaggiamento minimo (MEL) e delle procedure previste nel quaderno tecnico di bordo.

(10) Gravi danni al sistema di interconnessione dei cavi elettrici (EWIS).

(11) Difetto di una parte critica a vita limitata che rende necessario il ritiro di detta parte prima del termine del suo limite di vita.

(12) Uso di prodotti, equipaggiamenti non installati, componenti o materiali di origine sconosciuta, sospetta, o uso di componenti critici inefficienti.

(13) Documentazione o procedure di manutenzione fuorvianti, non corrette o insufficienti, che potrebbero causare errori di manutenzione significativi, inclusi problemi di ordine linguistico.

(14) Controllo o applicazione non corretti delle limitazioni o delle procedure di manutenzione dell'aeromobile o della manutenzione programmata, compreso della CMU.

(15) Riammissione in servizio di un aeromobile o della CMU dopo la manutenzione in presenza di non conformità che compromettono la sicurezza del volo.

(16) Gravi danni causati a un aeromobile, a una parte o alla CMU durante le operazioni di manutenzione dovuti a manutenzione errata o all'uso di attrezzature di supporto a terra non adeguate o inefficienti, che richiedono ulteriori interventi di manutenzione.

(17) Identificazione di eventi di combustione, fusione, fumo, innesco di arco elettrico, surriscaldamento o incendio.

(18) Ogni evento nel quale le prestazioni umane, incluso l'affaticamento del personale, hanno contribuito direttamente o avrebbero potuto contribuire a provocare un incidente o un inconveniente grave.

(19) Malfunzionamento significativo, problema di affidabilità o problema ricorrente di qualità della registrazione relativo a un impianto di registrazione dati di volo (ad esempio un registratore dati di volo, un sistema di registrazione delle comunicazioni dei dati o un registratore delle voci di cabina di pilotaggio) o assenza delle informazioni necessarie a garantire l'efficienza di un sistema di registrazione di volo, compresi quelli installati nella CMU.

(20) Uso o potenziale uso di una configurazione o installazione non approvata della CMU.»

ALLEGATO III

«*ALLEGATO III*

EVENTI RELATIVI AI SERVIZI E ALLE INSTALLAZIONI DI NAVIGAZIONE AEREA

Osservazioni: il presente allegato è strutturato in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

1. EVENTI RELATIVI AD AEROMOBILI

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, tra un aeromobile e un altro aeromobile o UAS, il suolo o un ostacolo ([1]), compresa la condizione di rischio di volo controllato contro il terreno (quasi CFIT).

(2) Inosservanza dei minimi di separazione ([2]).

(3) Separazione inadeguata ([3]).

(4) Avviso di risoluzione del sistema anticollisione di bordo (ACAS RA).

(5) Impatto con fauna compresi i volatili.

(6) Escursione dalla via di rullaggio o dalla pista.

(7) Invasione effettiva o potenziale della via di rullaggio o della pista.

(8) Invasione dell'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO).

(9) Deviazione dall'autorizzazione o dalle istruzioni del controllo del traffico aereo (ATC) da parte dell'aeromobile.

(10) Deviazione dalle norme applicabili di gestione del traffico aereo (ATM) da parte dell'aeromobile:

a) deviazione dalle procedure ATM pubblicate applicabili da parte dell'aeromobile;

b) violazione dello spazio aereo inclusa la penetrazione non autorizzata dello spazio aereo;

c) deviazione dalle norme ATM relative al trasporto di apparecchiature e alle operazioni correlate, come prescritto dai regolamenti applicabili.

(11) Penetrazione dell'aeromobile con equipaggio in uno spazio aereo U-space attivo designato all'interno di uno spazio aereo controllato.

(12) Eventi causati da confusione negli indicativi di chiamata.

2. DEGRADO O PERDITA TOTALE DI SERVIZI O FUNZIONI

(1) Incapacità di fornire servizi di gestione del traffico aereo o di svolgere funzioni ATM:

a) incapacità di fornire servizi di traffico aereo o di svolgere le corrispondenti funzioni;

b) incapacità di fornire servizi di gestione dello spazio aereo o di svolgere le corrispondenti funzioni;

c) incapacità di fornire servizi di gestione dei flussi di traffico aereo e delle capacità di traffico aereo o di svolgere le corrispondenti funzioni.

(2) Incapacità di fornire o eseguire la riconfigurazione dinamica dello spazio aereo (DAR) U-space.

(3) Informazioni mancanti o significativamente errate, alterate, inadeguate o fuorvianti provenienti dai servizi di supporto ([4]), incluse quelle relative alle cattive condizioni della superficie della pista.

([1]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.

([2]) Si fa riferimento a una situazione in cui non sono stati mantenuti i minimi di separazione prescritti tra aeromobili o tra un aeromobile e lo spazio aereo nel quale sono prescritti minimi di separazione.

([3]) In assenza di minimi di separazione prescritti, una situazione in cui si ritiene che la distanza tra aeromobili sia insufficiente per consentire ai piloti di garantire una separazione sicura.

([4]) Ad esempio: servizi di traffico aereo (ATS), servizio automatico di informazioni di regione terminale (ATIS), servizi meteorologici, banche dati di navigazione, carte, grafici, servizio di informazioni aeronautiche (AIS), manuali.

(4) Guasto al servizio di comunicazioni.

(5) Guasto al servizio di sorveglianza.

(6) Guasto alla funzione o al servizio di elaborazione e distribuzione di dati.

(7) Guasto al servizio di navigazione.

(8) Guasto alla sicurezza del sistema ATM che ha avuto o avrebbe potuto avere un impatto negativo diretto sulla sicura fornitura del servizio.

(9) Sovraccarico significativo del settore o delle posizioni dei servizi di traffico aereo (ATS) che potrebbe comportare un deterioramento nella fornitura di servizi.

(10) Ricezione o interpretazione errata di comunicazioni significative, tra cui la mancanza di comprensione della lingua utilizzata, che ha avuto o potrebbe avere un impatto negativo diretto sulla sicura fornitura del servizio.

(11) Interruzione prolungata delle comunicazioni con un aeromobile o con altre unità ATS.

3. ALTRI EVENTI

(1) Dichiarazione di situazione di emergenza («MAYDAY») o stato di urgenza (chiamata «PAN»).

(2) Interferenze esterne significative con i servizi di navigazione aerea (ad esempio stazioni radiofoniche che trasmettono nella banda FM, che interferiscono con il sistema di atterraggio strumentale (ILS), radiofaro omnidirezionale VHF (VOR) e di comunicazione).

(3) Interferenze con un aeromobile, un'unità ATS o una trasmissione di comunicazioni radio, comprendenti quelle causate da armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS) o da mezzi analoghi.

(4) Scarico di emergenza del carburante.

(5) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

(6) Affaticamento che incide o potrebbe incidere sulla capacità di svolgere in condizioni di sicurezza le funzioni di traffico aereo o di navigazione aerea.

(7) Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o avrebbero potuto contribuire a provocare un incidente o un inconveniente grave.

(8) Allarme bomba o dirottamento (applicabile fino al 31 dicembre 2027).»

ALLEGATO IV

«*ALLEGATO IV*

EVENTI RELATIVI AGLI AEROPORTI E AI SERVIZI A TERRA

1. GESTIONE DELLA SICUREZZA DI UN AEROPORTO

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

1.1. **Eventi relativi ad aeromobili e ostacoli**

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, tra un aeromobile e un altro aeromobile, il suolo o un ostacolo ([1]).

(2) Impatto con fauna compresi i volatili.

(3) Escursione dalla via di rullaggio o dalla pista.

(4) Invasione effettiva o potenziale della via di rullaggio o della pista.

(5) Invasione o uscita dall'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO).

(6) Inosservanza dell'autorizzazione, delle istruzioni o delle restrizioni da parte dell'aeromobile o del veicolo mentre opera sull'area di movimento di un aeroporto (ad esempio: errore nella pista, nella via di rullaggio o nella parte riservata di un aeroporto).

(7) Oggetto estraneo sull'area di movimento dell'aeroporto che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(8) Presenza di ostacoli nell'aeroporto o nelle vicinanze dell'aeroporto che non figurano nelle pubblicazioni di informazioni aeronautiche (AIP) o negli avvisi agli aeronaviganti (NOTAM) e/o che non sono contrassegnati o illuminati adeguatamente.

(9) Interferenza nel push-back, nel power-back o nel rullaggio da parte di veicoli, attrezzature o persone.

(10) Passeggeri o persone non autorizzate lasciati senza sorveglianza sul piazzale.

(11) Getto del reattore, flusso indotto verso il basso del rotore (downwash) o effetto del getto dell'elica.

(12) Dichiarazione di situazione di emergenza («MAYDAY») o stato di urgenza (chiamata «PAN»).

1.2. **Degrado o perdita totale di servizi o funzioni**

(1) Interruzione o malfunzionamento delle comunicazioni tra:

a) aeroporto, veicolo o altro personale di terra e unità dei servizi di traffico aereo o unità di servizio di gestione del piazzale;

b) unità di servizio di gestione del piazzale e aeromobile, veicolo o unità dei servizi di traffico aereo.

(2) Guasto, malfunzionamento o difetto significativo di equipaggiamenti o sistemi aeroportuali che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile o i suoi occupanti.

(3) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

(4) Carenze significative nell'illuminazione, nella marcatura o nella segnaletica dell'aeroporto.

(5) Guasto al sistema di allarme di emergenza dell'aeroporto.

(6) Servizi di salvataggio e antincendio non disponibili come previsto dai requisiti in vigore.

([1]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.

1.3. **Altri eventi**

(1) Incendio, fumo, esplosioni nelle installazioni, nei dintorni e negli impianti aeroportuali che hanno messo o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Operazioni UAS non autorizzate nell'aeroporto o nelle sue vicinanze che mettono in pericolo o possono mettere in pericolo l'operazione in condizioni di sicurezza degli aeromobili.

(3) Mancata comunicazione di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(4) Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (de-icing/anti-icing) mancante, errato o inadeguato.

(5) Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.

(6) Caricamento di carburante/energia o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non corretto (inclusi ossigeno, azoto, olio e acqua potabile).

(7) Mancata sistemazione di cattive condizioni della superficie della pista.

(8) Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o avrebbero potuto contribuire a provocare un incidente o un inconveniente grave.

(9) Eventi relativi alla sicurezza dell'aeroporto (ad esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba) (applicabile fino al 31 dicembre 2027).

2. ASSISTENZA A TERRA DI UN AEROMOBILE

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

2.1. **Eventi relativi ad aeromobili e aeroporti**

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, tra un aeromobile e un altro aeromobile, il suolo o un ostacolo ([2]).

(2) Invasione della pista o della via di rullaggio.

(3) Escursione dalla pista o dalla via di rullaggio.

(4) Contaminazione significativa della struttura, degli impianti e degli equipaggiamenti dell'aeromobile dovuta al trasporto di bagagli, posta o carico.

(5) Interferenza nel push-back, nel power-back o nel rullaggio da parte di veicoli, attrezzature o persone.

(6) Oggetto estraneo sull'area di movimento dell'aeroporto che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(7) Passeggeri o persone non autorizzate lasciati senza sorveglianza sul piazzale.

(8) Incendio, fumo, esplosioni nelle installazioni, nei dintorni e negli impianti aeroportuali che hanno messo o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(9) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

(10) Eventi relativi alla sicurezza dell'aeroporto (ad esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba) (applicabile fino al 31 dicembre 2027).

2.2. **Degrado o perdita totale di servizi o funzioni**

(1) Interruzione o guasto delle comunicazioni con aeromobile, veicolo, unità dei servizi di traffico aereo o unità di servizio di gestione del piazzale.

(2) Guasto, malfunzionamento o difetto significativo di equipaggiamenti o sistemi aeroportuali che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile o i suoi occupanti.

(3) Carenze significative nell'illuminazione, nella marcatura o nella segnaletica dell'aeroporto.

([2]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.

2.3. **Eventi specifici relativi ai servizi di assistenza a terra**

(1) Gestione o imbarco non corretto di passeggeri, bagagli, posta o carico, che può avere conseguenze significative sulla massa e/o il bilanciamento dell'aeromobile (inclusi errori significativi nei calcoli del foglio di carico).

(2) Rimozione dei dispositivi di imbarco che comporta un possibile pericolo per gli occupanti dell'aeromobile.

(3) Stivaggio o vincolo non corretto di bagagli, posta o carico che può mettere in qualsiasi modo in pericolo l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza.

(4) Trasporto, tentato trasporto o movimentazione di merci pericolose che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo la sicurezza delle operazioni o ha portato a una condizione di non sicurezza (ad esempio: inconveniente o incidente con merci pericolose secondo la definizione contenuta nelle Istruzioni tecniche dell'ICAO ([3])).

(5) Non conformità alle procedure prescritte di assistenza e servizi a terra dell'aeromobile, in particolare per quanto riguarda le procedure di rimozione di ghiaccio, di rifornimento di carburante, di ricarica o di carico, incluso un posizionamento non corretto o la rimozione di attrezzatura.

(6) Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.

(7) Caricamento di quantitativi di carburante/energia non corretti che può avere conseguenze significative sull'autonomia, le prestazioni, il bilanciamento o la resistenza strutturale dell'aeromobile.

(8) Caricamento di carburante/energia o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non corretto (inclusi ossigeno, azoto, olio e acqua potabile).

(9) Guasto, malfunzionamento o difetto di un'apparecchiatura utilizzata per l'assistenza a terra, che ha comportato o potrebbe comportare un danno all'aeromobile (ad esempio: barra di traino o GPU (gruppo per l'alimentazione a terra)].

(10) Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (de-icing/anti-icing) mancante, errato o inadeguato.

(11) Danni all'aeromobile causati da attrezzature di assistenza a terra o da veicoli, compresi danni non comunicati precedentemente.

(12) Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o avrebbero potuto contribuire a provocare un incidente o un inconveniente grave.

(13) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

(14) Non conformità concernente la riconciliazione di bagagli o passeggeri (applicabile fino al 31 dicembre 2027).»

([3]) Istruzioni tecniche per la sicurezza del trasporto aereo di merci pericolose (ICAO — DOC 9284).

ALLEGATO V

«*ALLEGATO V*

EVENTI RELATIVI AD AEROMOBILI CON EQUIPAGGIO DIVERSI DAGLI AEROMOBILI A MOTORE COMPLESSI, COMPRESI ALIANTI E VEICOLI PIÙ LEGGERI DELL'ARIA

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

a) «aeromobile diverso da un aeromobile a motore complesso»: tutti gli aeromobili diversi da quelli definiti nell'allegato I, punto 129, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1020 della Commissione ([1]);

b) «aliante»: ha il significato di cui all'articolo 2, punto 117, del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ([2]);

c) «veicoli più leggeri dell'aria»: ha il significato di cui al punto ML10 dell'allegato, sezione «Definizioni dei termini usati nel presente elenco», della direttiva 2009/43/CE della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]).

1. AEROMOBILI CON EQUIPAGGIO DIVERSI DAGLI AEROMOBILI A MOTORE COMPLESSI ESCLUSI ALIANTI E VEICOLI PIÙ LEGGERI DELL'ARIA

Osservazione 1: la presente sezione è strutturata in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

Osservazione 2: nel presente allegato V figurano gli eventi e le altre informazioni in materia di sicurezza che devono essere segnalati nell'impiego di aeromobili con equipaggio diversi dagli aeromobili a motore complessi, compresi alianti e veicoli più leggeri dell'aria.

1.1. **Operazioni di volo**

(1) Involontaria perdita di controllo.

(2) Atterraggio al di fuori dell'area di atterraggio prevista.

(3) Incapacità di raggiungere o mancato raggiungimento delle prestazioni richieste dell'aeromobile, previste in condizioni normali, durante il decollo, la salita o l'atterraggio.

(4) Invasione di pista.

(5) Escursione di pista.

(6) Qualsiasi volo effettuato con un aeromobile non aeronavigabile, o per il quale non è stata completata la preparazione del volo, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(7) Volo non previsto in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) di aeromobile non certificato in base alle regole del volo strumentale (IFR) o di un pilota non qualificato per volo IFR, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(8) Rilascio involontario del carico ([4]).

([1]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1020 della Commissione, del 24 maggio 2023, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda le operazioni con elicotteri nell'ambito del servizio medico di emergenza (GU L 137 del 25.5.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1020/oj).

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GU L 281 del 13.10.2012, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([3]) Direttiva 2009/43/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, che semplifica le modalità e le condizioni dei trasferimenti all'interno della Comunità di prodotti per la difesa (GU L 146 del 10.6.2009, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/43/oj).

([4]) Il presente punto si applica solo alle operazioni commerciali ai sensi dell'articolo 3, punto 24, del regolamento (UE) 2018/1139, che definisce «"trasporto aereo commerciale": l'esercizio di un aeromobile finalizzato al trasporto di passeggeri, merci o posta effettuato dietro compenso o ad altro titolo oneroso».

1.2. **Eventi di carattere tecnico**

(1) Forti vibrazioni anomale (ad esempio: vibrazione (flutter) di un alettone o del timone di profondità, o dell'elica).

(2) Comando di volo non correttamente funzionante o scollegato.

(3) Guasto o deterioramento sostanziale della struttura dell'aeromobile.

(4) Perdita di qualsiasi parte della struttura o di una attrezzatura dell'aeromobile durante il volo.

(5) Guasto di un motore, rotore, elica, sistema di alimentazione del carburante o altri sistemi essenziali.

(6) Fuoriuscita di fluido che ha provocato un rischio di incendio o di una possibile contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi o delle apparecchiature dell'aeromobile o un rischio per gli occupanti.

1.3. **Interazione con servizi di navigazione aerea (ANS) e gestione del traffico aereo (ATM)**

(1) Interazione con servizi di navigazione aerea (ad esempio: fornitura di servizi non corretti, comunicazioni contraddittorie o deviazione dall'autorizzazione) che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Violazione dello spazio aereo.

1.4. **Emergenze e altre situazioni critiche**

(1) Qualsiasi evento che dà luogo a una chiamata di emergenza.

(2) Incendio, esplosione, fumo, gas tossici o esalazioni tossiche a bordo dell'aeromobile.

(3) Sopravvenuta inabilità del pilota con conseguente incapacità di svolgere qualsiasi funzione.

1.5. **Ambiente esterno e meteorologia**

(1) Una collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo ([5]).

(2) Una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo ([6]), che richiede una manovra di emergenza per evitare una collisione.

(3) Impatto con fauna, compresi i volatili, che ha comportato un danno all'aeromobile o la perdita o il malfunzionamento di un servizio essenziale.

(4) Interferenze con l'aeromobile da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS) o mezzi analoghi.

(5) impatto di un fulmine che ha comportato un danno o la perdita di funzioni dell'aeromobile.

(6) Condizione di forte turbolenza che ha comportato lesioni agli occupanti dell'aeromobile o la necessità di una ispezione dei danni subiti dall'aeromobile dopo un volo in turbolenza.

(7) Formazione di ghiaccio, incluso il ghiacciamento del carburatore, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

1.6. **Sicurezza delle informazioni**

(1) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].

1.7. **Eventi relativi allo U-space**

(1) Penetrazione in uno spazio aereo U-space designato in uno spazio aereo non controllato senza dispositivo di visibilità elettronica attivo ([7]).

(2) Malfunzionamento significativo, problema di affidabilità o problema ricorrente di qualità relativo a dispositivi o installazioni di visibilità elettronica.

(3) Incontro ravvicinato con aeromobile senza equipaggio durante il transito nello spazio aereo U-space.

([5]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.
([6]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.
([7]) Visibilità elettronica per gli aeromobili con equipaggio nello spazio aereo U-space ai sensi del regolamento di esecuzione (UE) 2021/666 della Commissione, del 22 aprile 2021, che modifica il regolamento (UE) n. 923/2012 per quanto riguarda i requisiti dell'aviazione con equipaggio operante nello spazio aereo U-space (GU L 139 del 23.4.2021, pag. 187, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/666/oj).

2. ALIANTI

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

2.1. **Operazioni di volo**

(1) Involontaria perdita di controllo.

(2) Un evento in cui il pilota di aliante non è stato in grado di sganciare il cavo a verricello o la fune di aerotraino e ha dovuto farlo utilizzando le procedure di emergenza.

(3) Ogni sganciamento del cavo del verricello o della fune di aerotraino se tale operazione ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aliante e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(4) Nel caso di un aliante a motore, un guasto al motore durante il decollo.

(5) Qualsiasi volo effettuato con un aliante non aeronavigabile, o per il quale una preparazione del volo non completa ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aliante e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

2.2. **Eventi di carattere tecnico**

(1) Forti vibrazioni anomale (ad esempio: vibrazione (flutter) di un alettone o del timone di profondità, o dell'elica).

(2) Comando di volo non correttamente funzionante o scollegato.

(3) Guasto o deterioramento sostanziale della struttura dell'aliante.

(4) Perdita di qualsiasi parte della struttura o di una attrezzatura dell'aliante durante il volo.

2.3. **Interazione con servizi di navigazione aerea (ANS) e gestione del traffico aereo (ATM)**

(1) Interazione con servizi di navigazione aerea (ad esempio: fornitura di servizi non corretti, comunicazioni contraddittorie o deviazione dall'autorizzazione) che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aliante e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Violazioni dello spazio aereo.

2.4. **Emergenze e altre situazioni critiche**

(1) Qualsiasi evento che dà luogo a una chiamata di emergenza.

(2) Qualsiasi situazione in cui non sia disponibile un'area di atterraggio sicura.

(3) Incendio, esplosione, fumo, gas tossici o esalazioni tossiche a bordo dell'aliante.

(4) Sopravvenuta inabilità del pilota con conseguente incapacità di svolgere qualsiasi funzione.

2.5. **Ambiente esterno e meteorologia**

(1) Una collisione a terra o in volo, con un aeromobile, con il suolo o con un ostacolo ([8]).

(2) Una mancata collisione a terra o in volo, con un aeromobile, con il suolo o con un ostacolo ([9]), che richiede una manovra di emergenza per evitare una collisione.

(3) Interferenze con l'aliante da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS) o mezzi analoghi.

(4) impatto di un fulmine che ha comportato un danno all'aliante.

2.6. **Eventi relativi allo U-space**

(1) Penetrazione in uno spazio aereo U-space designato in uno spazio aereo non controllato senza dispositivo di visibilità elettronica attivo.

(2) Malfunzionamento significativo, problema di affidabilità o problema ricorrente di qualità relativo a dispositivi o installazioni di visibilità elettronica.

(3) Incontro ravvicinato con aeromobile senza equipaggio durante il transito nello spazio aereo U-space.

([8]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.
([9]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.

3. VEICOLI PIÙ LEGGERI DELL'ARIA (PALLONI E DIRIGIBILI)

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

3.1. **Operazioni di volo**

(1) Qualsiasi volo effettuato con un veicolo più leggero dell'aria non aeronavigabile, o per il quale una preparazione del volo non completa ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo il veicolo più leggero dell'aria e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Spegnimento permanente non volontario della fiamma pilota.

3.2. **Eventi di carattere tecnico**

(1) Guasto a una delle seguenti parti o controlli: tubo pescante (dip tube) del cilindro carburante, puleggia di involucro, fune di manovra, fune di fissaggio, perdita della tenuta della valvola sul bruciatore, perdita della tenuta della valvola sulla bombola carburante, moschettone, danneggiamento a tubazione carburante, valvola di sollevamento gas, involucro o pallone interno (ballonet), soffiatore, valvola di rilascio della pressione (pallone a gas), verricello (palloni a gas frenati).

(2) Fuoriuscita o perdita significativa del gas di sollevamento (ad esempio: porosità, valvole del gas di sollevamento fuori sede).

3.3. **Interazione con servizi di navigazione aerea (ANS) e gestione del traffico aereo (ATM)**

(1) Interazione con servizi di navigazione aerea (ad esempio: fornitura di servizi non corretti, comunicazioni contraddittorie o deviazione dall'autorizzazione) che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo il veicolo più leggero dell'aria e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Violazione dello spazio aereo.

3.4. **Emergenze e altre situazioni critiche**

(1) Qualsiasi evento che dà luogo a una chiamata di emergenza.

(2) Incendio, esplosione, fumo o esalazioni tossiche nel veicolo più leggero dell'aria (al di là del normale funzionamento del bruciatore).

(3) Caduta di occupanti del veicolo più leggero dell'aria dal cestello o dalla piattaforma.

(4) Sopravvenuta inabilità del pilota con conseguente incapacità di svolgere qualsiasi funzione.

(5) Manovra involontaria avente l'effetto di sollevare o trascinare personale di assistenza a terra, causando lesioni o il decesso di una persona.

3.5. **Ambiente esterno e meteorologia**

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un aeromobile, con il suolo o con un ostacolo ([10]) che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo il veicolo più leggero dell'aria e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(2) Interferenze con il veicolo più leggero dell'aria da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS) o mezzi analoghi.

(3) Incontro imprevisto con condizioni meteorologiche avverse che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo il veicolo più leggero dell'aria e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

3.6. **Eventi relativi allo U-space**

(1) Penetrazione in uno spazio aereo U-space designato in uno spazio aereo non controllato senza dispositivo di visibilità elettronica attivo.

(2) Malfunzionamento significativo, problema di affidabilità o problema ricorrente di qualità relativo a dispositivi o installazioni di visibilità elettronica.

(3) Incontro ravvicinato con aeromobile senza equipaggio durante il transito nello spazio aereo U-space.»

([10]) Un ostacolo può essere costituito anche da un veicolo.

ALLEGATO VI

«*ALLEGATO VI*

EVENTI COLLEGATI ALLE OPERAZIONI DEL SISTEMA AEROMOBILE SENZA EQUIPAGGIO (UAS)

Osservazione 1: il presente allegato è strutturato in modo tale per cui gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati, al fine di facilitarne la segnalazione. Questo elenco non deve tuttavia essere inteso nel senso che gli eventi non devono essere segnalati quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

Osservazione 2: nel presente allegato figurano gli eventi e le altre informazioni in materia di sicurezza che devono essere segnalati nell'impiego di UAS per cui sono prescritti un certificato o una dichiarazione per la progettazione a norma dell'articolo 56, paragrafi 1 e 5, del regolamento (UE) 2018/1139.

Osservazione 3: gli eventi nell'ambiente U-space elencati al punto 6 devono essere segnalati dai piloti e dagli operatori UAS remoti che effettuano operazioni nello spazio aereo U-space.

1. OPERAZIONI DI VOLO

1.1. **Pianificazione del volo e preparazione dell'UAS**

(1) L'operazione UAS è pianificata in un volume operativo che supera le limitazioni descritte nelle autorizzazioni rilasciate o i privilegi del certificato di operatore di UAS leggero (LUC).

(2) Pianificazione inadeguata dell'operazione UAS e delle relative misure di attenuazione che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo qualsiasi aeromobile o altra persona (ad esempio: procedure di crisi e di emergenza, volume operativo, requisito di performance delle misure di attenuazione tattiche (Tactical Mitigation Performance Requirement - TMPR) ([1])).

(3) Uso di dati non corretti o errato inserimento dati nell'UAS o negli equipaggiamenti utilizzati per la navigazione o per i calcoli delle prestazioni che ha causato un malfunzionamento o un guasto dell'UAS, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo qualsiasi aeromobile o persona.

(4) Configurazione dell'UAS diversa dalle istruzioni definite o autorizzate dal fabbricante o dall'autorità competente (ad esempio: carico utile, configurazione del software ecc.) che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio o qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

(5) Trasporto o tentato trasporto di merci pericolose in modo non conforme alle normative vigenti, compresi l'etichettatura, l'imballaggio e la movimentazione errati di merci pericolose.

(6) Fonte di energia (compreso il carburante) errata, inadeguata o degradata.

(7) Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (de-icing/anti-icing) mancante, errato o inadeguato.

1.2. **Decollo e atterraggio - Operazioni da/verso aeroporti o vertiporti**

(1) Invasioni di pista, invasione dell'area di avvicinamento finale e di decollo (FATO).

(2) Escursioni di pista.

(3) Qualsiasi decollo abortito.

(4) Decollo, avvicinamento o atterraggio effettivo o tentato con impostazione non corretta della configurazione.

(5) Impatto della coda, della pala/estremità alare o della gondola durante il decollo o l'atterraggio.

(6) Presenza di getti del reattore o flussi indotti verso il basso o verso l'esterno (downwash o outwash) prodotti dal rotore o dall'elica che hanno messo o avrebbero potuto mettere in pericolo qualsiasi aeromobile o persona.

(7) Atterraggio duro, corto o lungo.

(8) Danni provocati da oggetti estranei o detriti (FOD) o cattive condizioni della superficie dell'area di decollo e atterraggio.

([1]) Il TMPR è costituito dalle misure utilizzate nelle valutazioni dei rischi relativi ai droni per prevenire le collisioni in volo mediante la gestione del rischio aereo residuo.

1.3. **Decollo e atterraggio - Operazioni al di fuori di aeroporti o vertiporti**

(1) Decollo, atterraggio al di fuori dell'area di atterraggio prevista.

(2) Misure di sicurezza (security e safety) inadeguate nell'area di terra che hanno o avrebbero potuto mettere in pericolo qualsiasi persona.

1.4. **Fase di volo**

(1) Perdita di controllo dell'operazione.

(2) Perdita prolungata del riferimento visivo per operazioni entro la distanza di visibilità (VLOS) (ad esempio: a causa di condizioni meteorologiche avverse o di ostacoli).

(3) Perdita di consapevolezza situazionale (ad esempio: condizioni ambientali, consapevolezza di modalità e sistema, carico di lavoro eccessivo, disorientamento spaziale, orizzonte temporale e interazione impropria con i dispositivi di controllo remoto degli aeromobili senza equipaggio (unità di controllo e monitoraggio - CMU ([2]))].

(4) Gestione non corretta del carburante o dell'energia (ad esempio: quantità di carburante/energia eccessivamente ridotta o quantità di carburante/energia a destinazione inferiore alla riserva finale di carburante/energia prescritta).

(5) Incapacità di raggiungere o mancato raggiungimento delle prestazioni richieste dell'aeromobile, previste in condizioni normali, durante il decollo, la salita o l'atterraggio.

(6) Superamento delle limitazioni dell'aeromobile definite dal fabbricante.

(7) Operazioni con impostazione non corretta dell'altimetro.

(8) Errata interpretazione della modalità di funzionamento automatica dell'UAS o di qualsiasi informazione fornita dalla CMU all'equipaggio remoto che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo qualsiasi aeromobile o persona.

(9) Incapacità di trasmettere l'identificazione remota o l'identificazione dell'aeromobile.

(10) Rilascio involontario del carico o di altri equipaggiamenti esterni.

(11) Deviazioni dal volume operativo autorizzato che superano le limitazioni descritte nelle autorizzazioni operative rilasciate o nei privilegi del certificato di operatore di UAS leggero (LUC) o nel piano di volo autorizzato dell'UAS, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

a) operazione UAS non autorizzata su assembramenti di persone;

b) violazione dello spazio aereo;

c) infrazioni relative a zone geografiche, in cui le operazioni UAS non sono consentite o per cui non è stata ottenuta la necessaria autorizzazione di volo.

1.5. **Ulteriori eventi per operazioni UAS con occupanti a bordo**

(1) Disagio fisico, sopravvenuta inabilità dell'equipaggio, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio o qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

(2) Aria contaminata nel compartimento passeggeri che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo gli occupanti o qualsiasi altra persona.

(3) Difficoltà nel controllare passeggeri in stato di alterazione, violenti o indisciplinati.

(4) Individuazione di un passeggero clandestino.

2. EVENTI DI CARATTERE TECNICO

2.1. **Struttura e sistemi**

(1) Perdita di qualsiasi parte dell'aeromobile senza equipaggio durante il volo.

(2) Fuoriuscita di fluido che ha provocato un rischio di incendio o di una possibile contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi o delle apparecchiature dell'aeromobile senza equipaggio o che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

(3) Malfunzionamento o funzionamento anomalo dei comandi di volo.

([2]) Conformemente alla definizione di cui all'articolo 3, punto 38, del regolamento delegato (UE) 2019/945, ossia «"unità di controllo e monitoraggio" (*control and monitoring unit* - CMU): il dispositivo di controllo e monitoraggio remoto di aeromobili senza equipaggio, quale definito all'articolo 3, punto 32), del regolamento (UE) 2018/1139».

(4) Malfunzionamento, perdita o deterioramento significativo del collegamento di comando e controllo, comprese avarie che ne compromettono la disponibilità, le prestazioni, la continuità, l'integrità o la sicurezza, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo qualsiasi aeromobile o persona.

(5) Malfunzionamento del sistema anticollisione.

(6) Malfunzionamento del sistema automatico di crisi o di emergenza o del sistema che impedisce all'aeromobile senza equipaggio di uscire dal volume operativo (ad esempio: ritorno alla base, atterraggio automatico, geolocalizzazione, sistema di terminazione del volo).

(7) Qualsiasi altro guasto, perdita, malfunzionamento, danno dell'aeromobile senza equipaggio o dei suoi sistemi che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

(8) Qualsiasi guasto, perdita, malfunzionamento, danno della CMU che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio o qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

2.2. **Propulsione (motori, propulsori e rotori) e propulsori ausiliari (APU)**

(1) Spegnimento, arresto in volo di un motore o perdita di unità di sollevamento/spinta o dell'APU quando necessario per il volo.

(2) Superamento dei valori limite di funzionamento operativo del motore, compresa eccedenza di velocità o incapacità di controllare la velocità di qualsiasi componente rotante ad alta velocità (ad esempio: APU, sistema di avviamento ad aria, air cycle machine, motore a turbina, elica o rotore).

(3) Guasto o malfunzionamento di qualsiasi parte del motore, di unità di sollevamento/spinta, dell'APU o della trasmissione con una o più delle seguenti conseguenze:

a) mancata attivazione dopo comando del sistema di inversione di spinta («thrust reversing system»);

b) incapacità di controllare la potenza, la spinta o il numero di giri;

c) non contenimento di componenti/detriti.

3. INTERAZIONE CON ATM/ANS

(1) Autorizzazione o istruzioni del controllo del traffico aereo (ATC) non sicure.

(2) Interruzione prolungata delle comunicazioni con l'unità dei servizi di traffico aereo (ATS).

(3) Istruzioni contraddittorie provenienti da diverse unità ATS in grado di causare una perdita di separazione.

(4) Errata interpretazione di comunicazioni radio che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio o qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

(5) Deviazione intenzionale dalle istruzioni ATC che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio o qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

(6) Uscita dalla quota o dal livello di volo assegnati.

4. EMERGENZE E ALTRE SITUAZIONI CRITICHE

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo.

(2) Una manovra di emergenza effettuata dall'UAS per prevenire una collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo.

(3) Qualsiasi evento che dà luogo a una dichiarazione di situazione di emergenza.

(4) Attivazione di una procedura di emergenza per terminare il volo.

(5) Mancata applicazione delle corrette procedure di crisi o di emergenza.

(6) Ogni tipo di combustione, fusione, fumo, esalazioni, innesco di arco elettrico, surriscaldamento, incendio o esplosione sull'UAS.

(7) Ogni tipo di combustione, fusione, fumo, esalazioni, innesco di arco elettrico, surriscaldamento, incendio o esplosione sulla CMU.

(8) Sopravvenuta inabilità dell'equipaggio remoto che controlla la CMU, che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo qualsiasi aeromobile o persona.

5. AMBIENTE ESTERNO E METEOROLOGIA

(1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con un ostacolo.

(2) Avviso di risoluzione del sistema anticollisione di bordo (ACAS RA).

(3) Attivazione di un «avviso» effettivo del sistema anticollisione con il suolo come il GPWS — Ground Proximity Warning System (Sistema di avviso di prossimità del terreno)/TAWS (Sistema di avviso e rappresentazione del terreno).

(4) Impatto con fauna, compresi i volatili, che ha messo in pericolo l'aeromobile senza equipaggio.

(5) Danni provocati da oggetti estranei o detriti (FOD).

(6) Impreviste cattive condizioni della superficie della pista.

(7) Turbolenze di scia che hanno messo o avrebbero potuto mettere in pericolo un aeromobile o una persona.

(8) Interferenze con l'aeromobile senza equipaggio da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aeromobili senza equipaggio (UAS), sistemi di contrasto degli UAS o mezzi analoghi.

(9) Condizione ambientale grave che ha comportato un danno all'aeromobile, difficoltà di manovra o la perdita o il malfunzionamento di un impianto dell'aeromobile (esempi: impatto di un fulmine, forte turbolenza, windshear, condizioni di formazione di ghiaccio, ceneri vulcaniche ecc.).

6. EVENTI RELATIVI ALLO U-SPACE

(1) Operazioni UAS all'interno dello spazio aereo U-space non conformi alle condizioni operative e ai vincoli dello spazio aereo applicabili o effettuate con un sistema aeromobile senza equipaggio non conforme alle capacità e ai requisiti di prestazione UAS prescritti.

(2) Informazioni, istruzioni o servizi mancanti, errati, ritardati o fuorvianti forniti da un fornitore di servizi U-space (USSP), che hanno messo o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile senza equipaggio o qualsiasi altro aeromobile o altra persona.

(3) Non conformità all'autorizzazione di volo (ad esempio: assenza di un'autorizzazione di volo, mancata attivazione dell'autorizzazione di volo, deviazioni dell'autorizzazione di volo nello spazio o nel tempo)

(4) Uscita non autorizzata dallo spazio aereo U-space.

(5) Uso improprio dei servizi U-space con conseguente perdita di consapevolezza situazionale.

(6) Incapacità di eseguire la procedura di riconfigurazione dinamica dello spazio aereo (DAR).

(7) Distanza insufficiente tra l'aeromobile senza equipaggio e qualsiasi aeromobile con equipaggio.

(8) Incontro con aeromobili con equipaggio in uno spazio aereo U-space attivo designato in uno spazio aereo controllato.

(9) Incontro con un aeromobile con equipaggio non visibile in uno spazio aereo U-space designato in uno spazio aereo non controllato.

(10) Incontro con un aeromobile senza equipaggio non cooperativo nello spazio aereo U-space.

7. ALTRI EVENTI

(1) Ogni evento nel quale le prestazioni umane, incluso l'affaticamento del personale, la formazione/qualificazione inadeguata del personale dell'operatore e la comunicazione tra equipaggi hanno contribuito direttamente o avrebbero potuto contribuire a provocare un incidente o un inconveniente grave.

8. SICUREZZA DELLE INFORMAZIONI

(1) Comportamento anomalo di un sistema dovuto a un inconveniente relativo alla sicurezza delle informazioni (ad esempio: informazioni o dati compromessi, infezione da malware, attacco distribuito di negazione del servizio (DDoS)].»