Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

►**B**

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 163 del 30.6.2015, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento di esecuzione (UE) 2022/3 della Commissione del 4 gennaio 2022	L 1	3	5.1.2022

▼B

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

La classificazione dettagliata degli eventi a cui fare riferimento all'atto della segnalazione degli eventi, nell'ambito dei sistemi di segnalazione obbligatoria, di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 376/2014 è stabilita negli allegati da I a V del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dal 15 novembre 2015.

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

▼B

ALLEGATO I

EVENTI COLLEGATI ALL'IMPIEGO DELL'AEROMOBILE

Osservazioni: il presente allegato è strutturato in modo che 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. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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 il calcolo delle prestazioni che ha, o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

2) Trasporto o tentato trasporto di merci pericolose in violazione di normative vigenti, compresi l'etichettatura, l'imballaggio e la movimentazione non conformi di merci pericolose.

1.2. **Preparazione dell'aeromobile**

1) Tipo di carburante 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) Impossibilità di ottenere le prestazioni richieste o previste durante il decollo, la riattaccata o l'atterraggio.

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

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.

▼B

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 di volo.

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) Flusso del reattore (jet blast) o del rotore che ha messo o avrebbe 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 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 esterno 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 potrebbero aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

2. EVENTI DI CARATTERE TECNICO

2.1. **Struttura e sistemi**

1) Perdita di elementi strutturali 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 o potrebbe avere messo a rischio l'aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

5) Malfunzionamenti o anomalie nell'impianto di alimentazione con conseguenze sull'alimentazione e/o sulla distribuzione del carburante.

6) Malfunzionamento o anomalia in un sistema di segnalazione che possa dar luogo ad 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)].

▼B

2.2. **Sistemi di propulsione (inclusi motori, eliche e rotori) e unità di propulsione ausiliaria (APU)**

1) Guasto o malfunzionamento grave di qualsiasi parte o del controllo di un'elica, del rotore o propulsore.

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 [per esempio: ETOPS (operazioni di lungo raggio con velivoli bimotori), MEL (lista dell'equipaggiamento minimo)].

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 una parte del motore, dell'impianto 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) impossibilità 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 unità ATS (Air Traffic Service) o ATM.

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

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

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

4. EMERGENZE E AD ALTRE SITUAZIONI CRITICHE

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

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

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

7) Pressione della cabina non controllabile.

▼B

8) Quantità di carburante eccessivamente ridotta o quantità di carburante per la destinazione inferiore alla riserva finale di carburante prescritta.

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

10) Incapacità 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 ([1]).

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

3) Attivazione di un «avviso» effettivo del sistema anticollisione col 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.

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 aerei a pilotaggio remoto, aeromodelli o mezzi analoghi.

9) Colpo da fulmine che abbia comportato un danno all'aeromobile o la perdita o il malfunzionamento di un impianto dell'aeromobile.

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

11) Condizione di forte turbolenza o altra condizione che comporti lesioni agli occupanti o che renda 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 possa causare difficoltà di manovra, danni all'aeromobile o perdita o malfunzionamento di un impianto dell'aeromobile.

14) Incontro con ceneri vulcaniche.

6. SICUREZZA (SECURITY)

1) Allarme bomba o dirottamento.

2) Difficoltà nel controllare passeggeri in stato di ubriachezza, violenti o indisciplinati.

3) Individuazione di un passeggero clandestino.

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

▼B

ALLEGATO II

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

1. PRODUZIONE

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. PROGETTO

Qualsiasi guasto, malfunzionamento, anomalia o altro evento relativo a un determinato prodotto, parte o pertinenza che abbia comportato o possa comportare una condizione di insicurezza.

Osservazioni: il presente elenco si applica agli eventi che si verificano in merito ad un determinato prodotto, parte o pertinenza 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 pertinente considerata conforme al regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione ([1]).

3. MANUTENZIONE E GESTIONE DEL MANTENIMENTO DELL'AERONAVIGABILITÀ

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

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

3) Guasto o malfunzionamento di una parte del motore, dell'impianto propulsivo e/o della trasmissione che comporta una o più delle seguenti conseguenze:

a) non contenimento di componenti/detriti;

b) avaria della struttura attacco motore.

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

5) Danno, guasto o difetto alla scatola di trasmissione o dei relativi supporti che potrebbe causare una separazione del rotore durante il volo e/o un funzionamento difettoso dei comandi del rotore.

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

7) Non corretto assemblaggio o installazione di componenti dell'aeromobile rilevati durante un'ispezione o una procedura di prova non intesa specificamente a questo scopo.

8) Errata valutazione di un grave difetto, o gravi inosservanze della MEL e delle procedure previste nel quaderno tecnico di bordo.

([1]) 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).

▼B

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

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

11) Uso di prodotti, componenti o materiali di origine sconosciuta, sospetta, o uso di componenti critici inefficienti.

12) Documentazione di manutenzione o procedure fuorvianti, non corretti o insufficienti, che potrebbero causare gravi errori di manutenzione, inclusi problemi di ordine linguistico.

13) Non corretto controllo o applicazione delle limitazioni di manutenzione dell'aeromobile o della manutenzione programmata.

14) Riammissione in servizio di un aeromobile dopo manutenzione in presenza di non conformità che compromettono la sicurezza del volo.

15) Gravi danni causati ad un aeromobile durante le operazioni di manutenzione dovuti a manutenzione inadeguata o all'uso di attrezzature di supporto a terra non adeguate o inefficienti, che richiedono ulteriori interventi di manutenzione.

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

17) Ogni evento nel quale le prestazioni umane, incluso l'affaticamento del personale, hanno contribuito direttamente o potrebbero aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

18) Malfunzionamento grave, problema di affidabilità o problema ricorrente di qualità della registrazione relativo ad un impianto di registrazione dati di volo (ad esempio un registratore dei 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.

▼B

ALLEGATO III

EVENTI RELATIVI A SERVIZI DI NAVIGAZIONE AEREA E ALLE PERTINENTI INSTALLAZIONI

Osservazioni: il presente allegato è strutturato in modo che 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. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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 al suolo o in volo, tra un aeromobile ed un altro aeromobile, 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 di prevenzione delle collisioni in volo (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) Mancato rispetto dell'autorizzazione ATC da parte dell'aeromobile.

10) Mancato rispetto delle norme di gestione del traffico aereo (ATM) applicabili all'aeromobile:

a) mancato rispetto delle procedure ATM pubblicate applicabili;

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

c) mancato rispetto delle norme ATM relative al trasporto di apparecchiature ed alle operazioni correlate, come prescritto dai regolamenti applicabili.

11) Eventi causati da confusione negli indicativi di chiamata.

2. DEGRADO O PERDITA TOTALE DI SERVIZI O FUNZIONI

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

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

([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.

▼B

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

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

2) Informazioni mancanti o significativamente errate, alterate, inadeguate o fuorvianti provenienti dai servizi di supporto ([1]), incluse quelle relative alle cattive condizioni della superficie della pista.

3) Guasto al servizio di comunicazioni.

4) Guasto al servizio di sorveglianza.

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

6) Guasto al servizio di navigazione.

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

8) Notevole sovraccarico del settore o delle posizioni ATS che potrebbe comportare un deterioramento nella fornitura di servizi.

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

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

3. ALTRI EVENTI

1) Dichiarazione di situazione di emergenza (chiamate «MAYDAY» o «PAN»).

2) Interferenze esterne significative con i servizi di navigazione aerea [per esempio stazioni radiofoniche che trasmettono nella banda FM, che interferiscono con il sistema di atterraggio strumentale (ILS), VOR (radio faro omnidirezionale VHF) 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 aerei a pilotaggio remoto, aeromodelli o da mezzi analoghi.

4) Scarico di emergenza del carburante.

5) Allarme bomba o dirottamento.

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

7) Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o potrebbero aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

([1]) Per 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.

▼B

ALLEGATO IV

EVENTI RELATIVI AD AEROPORTI E SERVIZI A TERRA

1. GESTIONE DELLA SICUREZZA DI UN AEROPORTO

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo che 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. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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 ed ostacoli**

1) Una collisione o una mancata collisione a terra o in volo, con un altro aeromobile, con il suolo o con 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) L'inosservanza di un aeromobile o di un veicolo di attenersi all'autorizzazione, alle istruzioni o alle restrizioni mentre opera sull'area di movimento di un aeroporto (per esempio: errore nella pista di decollo, nella via di rullaggio o nella parte riservata di un aeroporto).

7) Oggetto estraneo presente sull'area di movimento di un aeroporto che ha 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 AIP (pubblicazione di informazioni aeronautiche) o nei NOTAM (comunicazioni ai piloti) 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) Flusso dei reattori (jet blast), effetti dovuti al flusso del rotore o dell'elica.

12) Dichiarazione di situazione di emergenza (chiamate «MAYDAY» o «PAN»).

1.2. **Degrado o interruzione 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 di servizi di traffico aereo.

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

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

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

▼B

4) Guasto al sistema di allarme di emergenza dell'aeroporto.

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

1.3. **Altri eventi**

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

2) Eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, allarme bomba).

3) Mancata comunicazione di una modifica significativa nelle condizioni operative dell'aeroporto che ha 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, non corretto o inadeguato.

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

6) Caricamento di carburante contaminato o di tipo non adeguato o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, lubrificanti e acqua potabile)

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

8) Qualsiasi evento nel quale la prestazione umana ha contribuito direttamente o potrebbe aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

2. ASSISTENZA A TERRA DI UN AEROMOBILE

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo che 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. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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 ed aeroporti**

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

2) Invasione della pista di decollo o di rullaggio.

3) Escursione dalla pista di decollo o di rullaggio.

4) Contaminazione importante della struttura, degli impianti e degli equipaggiamenti dell'aeromobile dovuto al trasporto di bagagli, posta o merci.

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

6) Oggetto estraneo presente sull'area di movimento di un aeroporto che ha 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 o avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

9) Eventi correlati alla sicurezza dell'aeroporto (per esempio: ingresso illegale, atti di sabotaggio, rischio di attentati).

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

▼B

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

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

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

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

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

1) Gestione o imbarco non conforme di passeggeri, bagagli, posta o merci, 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 rischio per gli occupanti dell'aeromobile.

3) Stivaggio o vincolo non conforme di bagagli, posta o merci che potrebbe mettere in pericolo l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza.

4) Trasporto, tentato trasporto o gestione 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 (per esempio: inconveniente o incidente con merci pericolose secondo la definizione contenuta nelle Istruzioni Tecniche dell'ICAO ([1])).

5) Non conformità concernente la riconciliazione di bagagli o passeggeri.

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

7) Fuoriuscita significativa di carburante durante le operazioni di rifornimento.

8) Carico di quantitativi di carburante inadeguati che potrebbero compromettere l'autonomia, le prestazioni, il bilanciamento o la resistenza strutturale dell'aeromobile.

9) Caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo non adeguato (inclusi ossigeno, azoto, olio e acqua potabile).

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

11) Trattamento per la rimozione/prevenzione della formazione di ghiaccio (De-icing/Anti-icing) mancante, non corretto o inadeguato.

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

13) Qualsiasi evento nel quale le prestazioni umane hanno contribuito direttamente o potrebbero aver contribuito a provocare un incidente o un inconveniente grave.

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

▼B

ALLEGATO V

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

Ai fini del presente allegato si applicano le seguenti definizioni:

a) «aeromobile diverso da aeromobile complesso a motore»: tutti gli aeromobili diversi da quelli definiti all'articolo 3, lettera j), del regolamento (CE) n. 216/2008

b) «aliante»: ha lo stesso significato di cui all'articolo 2, paragrafo 117, del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione ([1])

c) «aeromobili più leggeri dell'aria»: ha lo stesso significato di cui al punto ML 10 della sezione «Definizioni dei termini usati nel presente elenco» dell'allegato della direttiva 2009/43/CE della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio ([2])

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

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo che gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali sono normalmente osservati, in base all'esperienza, al fine di facilitarne la segnalazione. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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. **Operazioni di volo**

1) Involontaria perdita di controllo.

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

3) Incapacità 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 idoneo al volo, o per il quale non è stata completata la preparazione del volo, che ha, 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 IFR (regole del volo strumentale) o di un pilota non qualificato per volo IFR, che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

([1]) 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).

([2]) 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).

▼B

8) Rilascio involontario del carico ([1]).

1.2. **Eventi di carattere tecnico**

1) Forti vibrazioni anomale [per esempio: vibrazione (flutter) di un alettone o di un timone di profondità, o di un'elica].

2) Qualsiasi comando di volo non funzionante correttamente o scollegato.

3) Guasto o deterioramento importante della struttura dell'aeromobile.

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

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

6) Perdita di fluido che ha provocato un rischio di incendio o 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 di gestione del traffico aereo (ATM)**

1) Interazione con i servizi di navigazione aerea (per esempio: fornitura non corretta di servizi, comunicazioni contraddittorie o non rispetto dell'autorizzazione) che ha 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) Evento che dà luogo a una chiamata di emergenza.

2) Incendio, esplosione, fumo, gas o vapori tossici a bordo dell'aeromobile.

3) Sopravvenuta inabilità di un pilota con conseguente incapacità di svolgere qualsiasi mansione.

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

3) Impatto con selvaggina inclusi volatili che abbia provocato danni 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 aerei a pilotaggio remoto, modellini di aeromobile o mezzi analoghi.

5) Colpo da fulmine che causa un danno o la perdita di funzioni dell'aeromobile.

6) Condizione di forte turbolenza che ha causato 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 o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

([1]) Il presente punto si applica solo alle operazioni commerciali ai sensi dell'articolo 3, lettera i), del regolamento (CE) n. 216/2008.

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

▼B

2. ALIANTI

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo che gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali sono normalmente osservati, in base all'esperienza, al fine di facilitarne la segnalazione. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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 o potrebbe avere messo a rischio l'aliante, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

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

5) Ogni volo effettuato con un aliante non idoneo al volo, o per il quale una preparazione del volo non completa ha 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 [per esempio: vibrazione (flutter) di un alettone o del timone di profondità, o dell'elica].

2) Comando di volo non funzionante correttamente o scollegato.

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

4) Perdita di un elemento strutturale 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 (per esempio: fornitura non corretta di servizi, comunicazioni contraddittorie o deviazione dall'autorizzazione) che ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

2) Violazioni dello spazio aereo.

2.4. **Emergenze ed altre situazioni critiche**

1) 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, fumi, gas o vapori tossici a bordo dell'aliante.

4) Sopravvenuta inabilità di un pilota con conseguente incapacità di svolgere qualsiasi mansione.

2.5. **Ambiente esterno e meteorologia**

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

2) Una mancata collisione a terra o in volo, con un aeromobile, col suolo o con un ostacolo ([1]) che richiede una manovra di emergenza per evitare una collisione.

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

▼B

3) Interferenze con l'aliante da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aerei a pilotaggio remoto, aeromodelli o mezzi analoghi.

4) Colpo da fulmine che provoca un danno all'aliante.

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

Osservazioni: la presente sezione è strutturata in modo che gli eventi pertinenti sono collegati alle categorie di attività durante le quali sono normalmente osservati, in base all'esperienza, al fine di facilitarne la segnalazione. Tuttavia, tale presentazione non deve essere intesa 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 aeromobile più leggero dell'aria non aeronavigabile, o per il quale una preparazione del volo non completa ha o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

2) Spegnimento permanente non volontario della fiamma pilota.

3.2. **Eventi di carattere tecnico**

1) Avaria di 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 (per esempio: fornitura non corretta di servizi, comunicazioni contraddittorie o mancato rispetto dell'autorizzazione) che ha 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 ad altre situazioni critiche**

1) Evento che dà luogo a una chiamata di emergenza.

2) Incendio, esplosione, fumo o vapori tossici nell'aeromobile più leggero dell'aria (al di là del normale funzionamento del bruciatore).

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

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

▼B

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 mancata collisione a terra o in volo, con un aeromobile, col suolo o un ostacolo ([1]) che ha o potrebbe avere messo a rischio l'aeromobile più leggero dell'aria, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

2) Interferenze con l'aeromobile più leggero dell'aria da parte di armi da fuoco, fuochi d'artificio, aquiloni, illuminazione laser, luci ad alta potenza, laser, sistemi aerei a pilotaggio remoto, aeromodelli o mezzi analoghi.

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

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