



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 19.12.2000
COM(2000) 847 definitivo

2000/0343 (COD)

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

È ampiamente riconosciuto che il trasporto aereo è tra i modi di trasporto più sicuri. Nei 49 disastri aerei verificatisi nel mondo negli ultimi dieci anni su voli commerciali, le vittime sono state in media 1243 l'anno. L'Europa vanta risultati più positivi in quanto, pur generando circa un terzo del traffico aereo globale, registra appena il 10% degli incidenti. Nella Comunità, il traffico aereo commerciale dei vettori comunitari causa in media 52 vittime l'anno (fonte: Airclaims). Gli esperti del settore riconoscono tuttavia che il tasso globale di incidenti aerei è in fase di stabilizzazione e che, di conseguenza, in mancanza di iniziative volte a migliorare la situazione, la crescita del traffico aereo condurrà ad un aumento del numero assoluto di incidenti mortali ogni anno. Una simile prospettiva è inaccettabile ed è pertanto necessario esplorare nuove vie per migliorare la sicurezza aerea. A tal fine la Commissione propone che la Comunità si doti del quadro giuridico necessario per raccogliere e diffondere sulla più ampia scala possibile informazioni sugli inconvenienti che si verificano nel settore dell'aviazione affinché tutte le parti interessate possano trarre insegnamenti da quanto accaduto per migliorare le proprie prestazioni e dar vita ad un sistema più sicuro.

1. PRECEDENTI INIZIATIVE COMUNITARIE

Prima ancora che l'emendamento all'articolo 75 del trattato¹ confermasse la competenza della Comunità in materia di sicurezza dei trasporti, la Commissione si era costantemente prodigata per migliorare la sicurezza del trasporto aereo. Il primo atto legislativo comunitario in questo settore risale infatti al 1980, allorché fu adottata la direttiva sulle indagini in caso di incidenti aerei². Successivamente la Commissione ha adottato una comunicazione sulle iniziative comunitarie riguardanti gli inconvenienti e gli incidenti nell'aviazione civile³ in cui proponeva una politica di prevenzione articolata su tre fronti: indagini sugli incidenti, dichiarazione obbligatoria di taluni eventi e sistemi di segnalazione in forma riservata.

L'adozione, nel novembre 1994, della direttiva relativa alle indagini sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile⁴ ha rappresentato il primo risultato tangibile di queste iniziative. La direttiva mira a migliorare la sicurezza aerea provvedendo affinché ogni incidente o inconveniente grave sia oggetto di indagine al fine esclusivo di evitare il suo riprodursi. L'approccio presenta tuttavia limitazioni dovute al fatto che, a causa del numero fortunatamente minimo di incidenti, le possibilità di trarre utili insegnamenti sono rare e che tali indicazioni possono essere tratte solo a disastro avvenuto.

La Commissione propone ora di integrare questa prima iniziativa con un approccio proattivo fondato sia su sistemi di dichiarazione obbligatoria sia su sistemi di segnalazione in forma riservata di inconvenienti, difetti o disfunzioni che possono mettere a repentaglio le operazioni dell'aviazione civile e che vengono di norma designati col termine generico di "eventi" in inglese "occurrences". Poiché gli incidenti sono in genere preceduti da uno o più di questi "eventi precursori", una

¹ Ora articolo 71 CE.

² Direttiva 80/1266/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980 sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati Membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei. GU L 375 del 31.12.1980.

³ Documento SEC(91) 1419 def. del 4.9.1991

⁴ Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile. GU L 319 del 12.12.1994.

migliore conoscenza di tali circostanze anomale può contribuire ad eliminare alcuni fattori causali e quindi a prevenire l'incidente.

2. OBBLIGO DI DICHIARAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

2.1. Situazione attuale

Il capitolo 7 dell'allegato 13 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale raccomanda che "Gli Stati devono istituire sistemi ufficiali di dichiarazione per facilitare la raccolta di informazioni su carenze effettive o potenziali in materia di sicurezza" (7.3) [trad. non ufficiale]. Alla luce di tale raccomandazione la Commissione ha esaminato il grado di attuazione delle "SARP"⁵ dell'ICAO sui sistemi di dichiarazione obbligatoria degli eventi. In uno studio effettuato per conto della Commissione, l'IFALPA⁶ ha appurato che soltanto alcuni Stati membri procedono ad una raccolta delle dichiarazioni obbligatorie sugli eventi e un numero ancora inferiore conserva, estrae o analizza i relativi dati.

A livello dei singoli Stati però il numero di eventi significativi potrebbe non essere sufficiente a fornire indicazioni tempestive su un serio rischio potenziale o ad identificare le tendenze. L'efficienza di un sistema di segnalazione e la qualità dell'informazione sulla sicurezza che ne deriva sarebbero maggiori se ogni Stato membro potesse accedere ad una base di dati più ampia costituita mediante uno scambio di informazioni sugli eventi. Ciò è confermato da un'altra raccomandazione contenuta nel citato documento dell'ICAO⁷: "*Ove praticabile, gli Stati devono istituire sistemi, comprese basi dati... Tali basi dati devono usare formati compatibili per facilitare lo scambio di dati*" (7.4) [trad. non ufficiale].

Tuttavia ciò non avviene ancora in quanto l'interconnessione tra le basi dati esistenti non è garantita.

2.2. Fattibilità di un sistema comunitario di notificazione obbligatoria degli inconvenienti

Il Centro comune di ricerca della Commissione (CCR) è stato incaricato di sviluppare uno strumento che consenta agli Stati membri di raccogliere le segnalazioni di eventi e di scambiare dati senza dover modificare i rispettivi sistemi nazionali, nonché di mettere a disposizione degli Stati membri che non dispongono di una base dati o che non raccolgono le segnalazioni sugli eventi i mezzi per tale raccolta e scambio.

Il CCR ha avviato un progetto pilota chiamato ECCAIRS (*European Co-ordination Centre for Aircraft Incident Reporting Systems* - Centro di coordinamento europeo per i sistemi di segnalazione degli inconvenienti nell'aviazione) posto sotto la supervisione di un comitato direttivo esterno composto da rappresentanti di Danimarca, Francia, Germania, Italia, Portogallo, Svezia, Regno Unito, dell'ICAO e della Commissione.

⁵ Standards and Recommended Practices / Norme e procedure raccomandate.

⁶ *International Federation of Air Line Pilots Associations* (Federazione internazionale delle associazioni dei piloti delle linee aeree).

⁷ Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Al termine della fase di attuazione, il comitato direttivo ha concluso che "la fattibilità è stata dimostrata In caso di decisione politica di attuare un sistema coordinato, ... ECCAIRS potrebbe costituire la base per tale sistema. ... ECCAIRS rappresenterebbe un elemento portante essenziale per l'istituzione di tali tecniche (avanzate di analisi) in quanto ha la capacità di riunire grandi quantità di dati provenienti da fonti diverse" [trad. non ufficiale].

Nel marzo 1998 la Commissione ha organizzato un seminario di presentazione del sistema ECCAIRS che ha riscosso grande successo presso la maggior parte degli esponenti dei vari settori del trasporto aereo (autorità dell'aviazione civile, organismi che indagano sugli incidenti, gestione del traffico aereo, costruttori, compagnie aeree, rappresentanti del personale, istituti di ricerca, specialisti della sicurezza, ecc.). In quanto sistema di livello europeo, ECCAIRS aumenterebbe notevolmente l'efficacia dei sistemi nazionali perché consentirebbe di costituire una rete che dà agevole accesso a dati relativi ad un'area geografica molto più estesa. Anche la futura organizzazione europea per la sicurezza dell'aviazione si avvarrà di questo tipo di dati per svolgere adeguatamente le proprie funzioni.

Il sistema ECCAIRS è inoltre pienamente compatibile con il sistema ADREP (*Accident/incident Reporting*) dell'ICAO e consentirebbe pertanto agli Stati membri di segnalare automaticamente gli eventi migliorando con l'osservanza degli obblighi di dichiarazione stabiliti dalla Convenzione di Chicago, che oggi è lungi dall'essere soddisfacente. Va inoltre rilevato che vari paesi terzi hanno espresso interesse per il sistema ECCAIRS e che la Comunità potrebbe pertanto guidare il processo di normalizzazione delle modalità di segnalazione di incidenti/inconvenienti, a vantaggio della sicurezza aerea in altre regioni del mondo.

Nel frattempo anche JAA ed EUROCONTROL hanno avviato iniziative volte ad armonizzare a livello europeo i requisiti cui debbono rispondere le relazioni tecniche. La Commissione ha partecipato alle attività dei gruppi di lavoro dedicati a tali iniziative e i risultati dei lavori figurano negli allegati alla presente direttiva che elencano gli eventi da segnalare. Viene garantita in tal modo la coerenza complessiva delle disposizioni in materia di segnalazione di eventi.

Convinta della possibilità di introdurre a livello comunitario un sistema di dichiarazione obbligatoria degli eventi, la Commissione ha elaborato uno strumento che può fungere sia da sistema centralizzato per gli Stati membri che non intendono sviluppare la propria base dati sia da sistema decentrato per facilitare lo scambio e l'integrazione delle informazioni degli Stati che dispongono di una base dati.

2.3. Istituzione del quadro di riferimento necessario

La Commissione considera pertanto pienamente coerente con il disposto dell'articolo 80, paragrafo 2 del trattato un'iniziativa della Comunità diretta ad istituire un sistema comunitario per le dichiarazioni obbligatorie nel settore dell'aviazione, per mezzo del quale vengano raccolte, registrate, scambiate e diffuse informazioni in merito ad eventi pericolosi o potenzialmente pericolosi.

Le autorità dell'aviazione civile e i soggetti pubblici e privati preposti alla sicurezza aerea potranno trarre utili insegnamenti da questi dati e valutare le implicazioni sotto il profilo della sicurezza di ogni evento, preso singolarmente ed in relazione ad eventi simili che avvengono in tutta la Comunità, e predisporre quindi in tempo utile

gli interventi necessari. Inoltre, ad altri soggetti operanti nel settore della sicurezza aerea potranno essere messe a disposizione di volta in volta informazioni pertinenti affinché se ne avvalgano per contribuire al miglioramento della sicurezza aerea.

A tal fine, tuttavia, tutti gli Stati membri devono dar prova di fiducia reciproca in merito allo status delle informazioni che saranno scambiate. In caso contrario, i paesi per i quali queste informazioni rivestono carattere di riservatezza non le comunicheranno ad altri paesi dove esse potrebbero diventare di dominio pubblico. Occorre pertanto concordare un regime comune per la diffusione delle informazioni. A causa della delicatezza dei dati e del rischio che dati grezzi possano indurre nell'opinione pubblica false congetture sulla sicurezza dell'aviazione, si ritiene più prudente qualificare come "riservate" tutte le informazioni dettagliate e limitarne l'accesso ai soli organismi ufficiali. Tuttavia, poiché tali informazioni devono essere messe a disposizione dei professionisti del settore perché le usino per migliorare la sicurezza dell'aviazione (operatori, costruttori, progettisti, organismi di formazione, ...) è necessario autorizzare la Commissione a definire un approccio organico e a decidere in merito alla diffusione selettiva di tali informazioni alle parti interessate affinché queste dispongano dei dati necessari per svolgere i loro compiti e contribuire a migliorare tanto il proprio livello quanto il livello globale di sicurezza. Inoltre, per venire incontro all'esigenza legittima dell'opinione pubblica di conoscere il livello generale della sicurezza nell'aviazione, si procederà regolarmente alla pubblicazione di dati statistici consolidati.

Un ultimo aspetto riguarda i testimoni degli eventi. Queste persone potrebbero non essere motivate a segnalarli se rischiano sanzioni per il loro eventuale coinvolgimento negli stessi. Se ciò avvenisse, verrebbe meno una fonte di informazione indispensabile per migliorare la sicurezza nell'aviazione. È quindi necessario concordare un regime comune di tutela delle fonti di informazione.

Va sottolineato, per concludere, tuttavia che i sistemi di dichiarazione obbligatoria vanno tenuti distinti dai sistemi di segnalazione interni istituiti da costruttori, compagnie aeree o organismi di manutenzione, (i quali fanno parte dei sistemi interni di monitoraggio) per adempiere agli obblighi di sicurezza. L'intento della Commissione non è di sostituire questi sistemi con altri, bensì di avvalersi di tali procedure interne per circoscrivere⁸ gli eventi da segnalare e filtrare il grande numero di eventi non rilevanti che altrimenti inonderebbero i sistemi di dichiarazione obbligatoria.

3. SEGNALAZIONE DI INCONVENIENTI IN FORMA RISERVATA

3.1. Situazione attuale

L'esperienza insegna che i sistemi di segnalazione obbligatoria garantiscono risultati positivi in materia di raccolta di informazioni su avarie tecniche ed altri tipi di inconvenienti che non investono la responsabilità di coloro che li segnalano. L'errore umano, invece, anche se causato da un'errata progettazione dell'abitacolo o da procedure complesse, è raramente segnalato ed è poco probabile che venga

⁸ È attualmente allo studio la possibilità di interconnettere i sistemi interni di comunicazione di costruttori, compagnie aeree o organismi di manutenzione e i sistemi di segnalazione obbligatoria al fine di consentire una trasmissione automatizzata delle informazioni pertinenti.

comunicato spontaneamente. Sapendo che il fattore umano incide in maniera più o meno significativa sull'80% circa degli incidenti aerei, un sistema di segnalazione che garantisca l'anonimato degli informatori sarebbe un essenziale strumento di prevenzione.

Nel settembre 1999 l'ICAO ha tenuto a Montreal una riunione sulle indagini e sulla prevenzione degli incidenti (*Accident Investigation and Prevention (AIG) Divisional Meeting*) nella quale gli esperti in materia di sicurezza aerea di 83 Stati contraenti e di 11 organismi osservatori hanno passato in rassegna le norme e le procedure raccomandate dell'ICAO e in particolare quelle dell'allegato 13. I lavori hanno portato, in particolare, alle seguenti conclusioni:

"Occorre che gli Stati istituiscano un sistema di segnalazione facoltativa degli inconvenienti⁹ per facilitare la raccolta di informazioni che potrebbero non figurare in un sistema di dichiarazione obbligatoria.

I sistemi di segnalazione facoltativa non devono essere sanzionatori [shall be non-punitive] e devono garantire la protezione delle fonti di informazione.

Nota 1.- È indispensabile che un sistema di segnalazione facoltativa si inquadri in un contesto non sanzionatorio.

Nota 2.- Gli Stati sono invitati ad agevolare e promuovere i sistemi di segnalazione facoltativa degli eventi che potrebbero incidere sulla sicurezza dell'aviazione adattando, se del caso, le rispettive disposizioni legislative e regolamentari e le pertinenti politiche. [trad. non ufficiale].

Purtroppo sono rari gli Stati membri che hanno adottato le misure necessarie per istituire tali sistemi di segnalazione in forma riservata.

Secondo la Commissione, è necessario che la Comunità definisca il quadro di riferimento necessario per istituire un sistema di segnalazione in forma riservata degli inconvenienti capace di incoraggiare la comunicazione volontaria delle anomalie osservate nel campo dell'aviazione che si ritiene rappresentino un rischio reale o potenziale, e che contribuisca in tal modo a migliorarne il livello di sicurezza del sistema dell'aviazione.

3.2. Fattibilità di un sistema comunitario per la segnalazione degli inconvenienti in forma riservata

Come indicato nello studio dell'IFALPA citato al punto 5 l'unico modo per ottenere la fiducia degli informatori nella riservatezza del sistema di segnalazione consiste nel dissociare, sin dalla fase di registrazione dei dati, il contenuto delle informazioni dalla persona che le ha fornite in modo che nessuno, durante le fasi di diffusione ed analisi dell'informazione, possa risalire alla sua identità.

⁹ Nella terminologia ICAO tali sistemi sono detti "facoltativi" in contrapposizione ai sistemi di dichiarazione obbligatoria. In Europa si fa di norma riferimento ai sistemi di segnalazione "in forma riservata" per evitare confusioni con i sistemi di segnalazione interni istituiti da costruttori, compagnie aeree o organismi di manutenzione.

Per valutare la fattibilità di questo approccio la Commissione ha finanziato l'istituzione di un sistema di segnalazione in forma riservata in Germania. Tale sistema, battezzato EUCARE, ha funzionato come prototipo di ricerca dal 1993 al 1999. Il suo funzionamento è stato posto sotto la sorveglianza di un comitato direttivo composto di esperti degli Stati membri e presieduto dalla Commissione. Sulla scorta dei risultati di questa esperienza il comitato direttivo ha elaborato un capitolato d'onori che descrive in modo particolareggiato in che modo strutturare un sistema di segnalazione in forma riservata per ottenere la fiducia di tutte le parti interessate. Il coinvolgimento in questa iniziativa ha consentito alla Commissione di partecipare alle riunioni del Consiglio internazionale dei sistemi di sicurezza dell'aviazione, associazione a cui fanno capo i sistemi di segnalazione in forma riservata di tutto il mondo, e di beneficiare in tal modo dell'esperienza acquisita in altre regioni del mondo.

È stato inoltre realizzato uno studio¹⁰ inteso a valutare la fattibilità giuridica di un sistema di segnalazione in forma riservata in paesi in cui l'ordinamento giuridico discende dal Codice napoleonico, e in particolare Francia e Spagna. Lo studio giunge alla conclusione che "*... non esistono significativi impedimenti giuridici all'istituzione di un sistema di segnalazione facoltativa degli inconvenienti nell'aviazione. ... La Comunità potrebbe ... istituire un quadro giuridico generale applicabile ad un sistema normalizzato di segnalazione facoltativa degli inconvenienti nell'aviazione ... Sotto il profilo squisitamente giuridico sembra possibile ipotizzare un sistema retto da principi operativi che non debbano necessariamente inquadarsi nella prassi giuridica di ogni Stato membro e che richiedano pertanto apposite deroghe all'ordinamento penale*" [trad. non ufficiale].

È pertanto ipotizzabile istituire a livello comunitario un sistema di segnalazione degli inconvenienti in forma riservata; sia gli Stati membri che la Commissione hanno del resto acquisito conoscenze ed esperienze sufficienti per facilitare la creazione di una rete di sistemi di segnalazione in forma riservata principalmente mirati alla tutela del fattore umano.

3.3. Istituzione del quadro di riferimento necessario

Poiché il fattore umano è intimamente legato ad aspetti quali la cultura, la comunicazione e le consuetudini locali, gli Stati membri sembrano trovarsi nella posizione più adeguata per organizzare i sistemi di segnalazione in forma riservata a livello nazionale. Potrebbe tuttavia essere difficile garantire, a livello nazionale, la riservatezza delle informazioni in una cerchia ristretta come quella dell'aviazione. Anzi, è probabile che siano gli organismi regionali o locali quelli che si guadagnano più agevolmente la fiducia dei potenziali informatori.

La fiducia, inoltre, sembra più facile da ottenere se le relazioni non sono gestite da organismi ufficiali o amministrativi e se le parti interessate possono partecipare alla vigilanza su tali organismi in modo da garantire la tutela della riservatezza. Ciò induce a individuare in una fondazione che riunisca tutte le parti interessate e benefici di sovvenzioni degli enti statali e dell'industria la forma organizzativa più adeguata per gli organismi responsabili delle segnalazioni in forma riservata.

¹⁰ Studio "Legal problems posed by implementation of a Community voluntary incident reporting system in the field of air safety", del Prof. Lucien Rapp.

Funzionano già con successo organismi di questo tipo, istituiti congiuntamente dalle autorità nazionali e dall'industria.

La Commissione ritiene pertanto che la scelta migliore per la Comunità consista nel favorire l'istituzione delle necessarie strutture da parte delle stesse parti interessate ovvero nel facilitare l'ampliamento a livello comunitario delle attività degli organismi esistenti.

A tal fine è necessario superare gli ostacoli giuridici posti in evidenza dagli studi di fattibilità. È assolutamente indispensabile garantire l'anonimato delle segnalazioni in tutta la Comunità cancellando da esse tutti i dati personali ed evitare che gli informatori e le persone addette alla cancellazione di tali dati possano essere accusate di falsificazione o distruzione di prove qualora l'incidente sia successivamente oggetto di un'indagine giudiziaria. La Commissione propone pertanto che gli Stati membri adattino le rispettive disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative per consentire la cancellazione dei dati personali dalle segnalazioni di eventi che non rientrano nei sistemi di dichiarazione obbligatoria.

La Commissione valuterà, se del caso, in che modo impiegare il bilancio comunitario destinato al miglioramento della sicurezza aerea per sostenere le nuove fondazioni e le fondazioni esistenti che possiedono i requisiti necessari, (posti in evidenza nello studio EUCARE), per guadagnare la fiducia delle parti interessate.

4. CONCLUSIONI

Per conseguire l'obiettivo di una più elevata sicurezza aerea sono giustificati maggiori sforzi sul piano della prevenzione. I livelli di sicurezza possono migliorare grazie ad una conoscenza più approfondita ed un'analisi più accurata di vasti campioni di dati relativi agli inconvenienti e alle altre circostanze che, pur non presentando un carattere di gravità, sono indicatrici di carenze o disfunzioni che, qualora non vengono corrette o si producano contemporaneamente, potrebbero essere causa di incidenti.

Per ottenere vasti campioni di dati è necessario dettare le regole che consentano di segnalare il maggior numero possibile di inconvenienti, di scambiare le pertinenti informazioni e di metterle a disposizione di coloro che sono in grado di analizzarle e di trarne le adeguate conclusioni. Una siffatta disciplina postula l'istituzione di sistemi di dichiarazione obbligatoria e di sistemi di segnalazione in forma riservata, nonché la condivisione delle informazioni secondo regole di riservatezza e diffusione concordate in comune.

Tali sono gli obiettivi della proposta allegata.

SUSSIDIARIETÀ / PROPORZIONALITÀ

La Commissione ha esaminato se la proposta sia compatibile con il principio di sussidiarietà in relazione agli aspetti illustrati di seguito.

a) Quali sono gli obiettivi della proposta in relazione agli obblighi della Comunità e qual è la dimensione comunitaria del problema?

L'obiettivo principale della proposta è migliorare la sicurezza del trasporto aereo sulla base dell'articolo 80, paragrafo 2 del trattato, ai sensi del quale la Comunità può prendere opportune disposizioni in questo settore, peraltro già disciplinato da una vasta legislazione comunitaria.

b) La competenza per le attività previste dalla proposta incombe unicamente alla Comunità oppure si tratta di una competenza condivisa con gli Stati membri?

L'azione prevista non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

c) Quale soluzione si configura come la più efficace tra misure comunitarie e misure nazionali, qual è il valore aggiunto dell'azione comunitaria proposta e quali sono i costi di non intervento?

I sistemi di segnalazione gestiti dagli Stati membri a livello nazionale sono meno efficienti di una rete coordinata basata su uno scambio di informazioni che consenta di identificare tempestivamente eventuali problemi per la sicurezza. Si è già verificato il caso che un inconveniente accaduto in uno Stato membro non sia stato portato a conoscenza degli altri Stati membri e che circostanze simili abbiano portato ad un incidente mortale.

Inoltre, senza una base giuridica comune che appresti una tutela per le segnalazioni degli inconvenienti in forma riservata, questo strumento - determinante per il miglioramento della sicurezza aerea - non avrebbe alcuna possibilità di svilupparsi per mancanza di regole transfrontaliere certe che garantiscano agli informatori e alle persone responsabili della cancellazione dei dati personali dalle segnalazioni di eventi la non perseguibilità in uno Stato membro per aver partecipato a segnalazioni in forma riservata in un altro Stato membro.

d) Quale tipo di azione può varare la Comunità?

Per favorire l'istituzione di sistemi di segnalazione in tutti gli Stati membri, la Comunità potrebbe fornire incentivi sotto forma di sostegno finanziario e costituire una banca dati centrale. Queste iniziative, pur necessarie, non sarebbero sufficienti in quanto gli Stati membri si sono dotati di politiche diverse in materia di cancellazione dei dati personali e di divulgazione al pubblico delle informazioni sulla sicurezza. L'unico modo di superare queste difficoltà consiste nell'emanare un provvedimento comunitario che istituisca un regime comune in questo settore.

e) È necessaria una regolamentazione uniforme oppure è sufficiente elaborare una direttiva che definisca gli obiettivi generali e affidi le modalità di esecuzione agli Stati membri?

In questo settore l'uniformità non è necessaria; è sufficiente ricorrere ad una direttiva quadro che stabilisca i principi generali che gli Stati membri applicheranno con un certo margine di discrezionalità.

Sulla base di queste considerazioni la Commissione è giunta alla conclusione che la presente proposta è coerente con i principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

COMMENTO AGLI ARTICOLI

Articolo 1

Questo articolo definisce lo scopo della direttiva.

Articolo 2

Questo articolo definisce il campo di applicazione della direttiva. Esso prevede che l'obbligo di segnalazione viga anche al di fuori della Comunità in quanto lo Stato di immatricolazione o di esercizio di un aeromobile deve essere a conoscenza di tutti gli eventi riguardanti tale aeromobile, a prescindere dal luogo in cui si sono verificati.

Articolo 3

Questo articolo contiene le necessarie definizioni.

Articolo 4

Questo articolo elenca le categorie di addetti alle operazioni di trasporto pubblico soggette all'obbligo di segnalazione degli eventi. L'articolo prevede la possibilità che le segnalazioni provengano anche da altri settori dell'aviazione civile e che vengano aggiunte nuove categorie di informatori e di eventi.

Articolo 5

Questo articolo stabilisce che le segnalazioni di eventi siano raccolte, valutate, trattate e registrate in una banca dati. Gli Stati membri devono a tal fine designare un'autorità competente; può trattarsi dell'autorità dell'aviazione civile oppure dell'organismo che indaga sugli incidenti.

Articolo 6

Questo articolo stabilisce che gli Stati membri procedano ad uno scambio di informazioni per facilitare il quale la Commissione ha messo a disposizione un apposito software che consentirà loro di ottemperare a questo obbligo. Gli Stati che usano già un altro software devono garantirne la compatibilità con quello della Commissione, anche se va osservato che la compatibilità tra il software della Commissione e quelli usati negli Stati membri è stata predisposta fin dall'inizio.

Articolo 7

Questo articolo stabilisce l'obbligo di diffondere le informazioni ricavate dalle segnalazioni allo scopo di migliorare la sicurezza. Le informazioni raccolte e scambiate saranno messe a disposizione delle autorità nazionali dell'aviazione civile che ne faranno uso nella loro ordinaria attività di regolamentazione della sicurezza e degli organismi preposti alle indagini su incidenti ed inconvenienti dell'aviazione civile. Le varie categorie di informatori possono avere accesso alle informazioni del loro livello di competenza per accertarsi dell'utilità della loro partecipazione e trarre insegnamenti dall'esperienza dei loro colleghi. Altri soggetti impegnati nel miglioramento della sicurezza nell'aviazione (centri di ricerca, organismi di formazione, università) possono a loro volta ricevere determinate informazioni utili per le loro

attività. La divulgazione di tali informazioni avverrà caso per caso e in funzione della necessità di conoscenza da parte dei destinatari. Si terrà conto inoltre del legittimo interesse del pubblico ad essere informato sul livello di sicurezza della navigazione aerea mediante la regolare pubblicazione di apposite comunicazioni e, se ritenuto necessario, di estratti di segnalazioni reali rese anonime mediante la cancellazione dei dati personali.

Articolo 8

Questo articolo definisce lo status delle informazioni oggetto di scambio ai sensi della direttiva e mira a tutelare gli informatori e le informazioni da essi fornite per stimolare una segnalazione basata sulla libertà e la fiducia che vada a vantaggio della sicurezza. L'articolo mira inoltre a creare un ambiente "non accusatorio", sostituendo l'intervento correttivo preventivo alla reazione sanzionatoria.

Articolo 9

Questo articolo stabilisce che gli Stati membri modifichino la normativa interna in modo da istituire un sistema di segnalazioni in forma riservata.

Articolo 10

Questo articolo istituisce un comitato incaricato di assistere la Commissione nell'attuazione delle disposizioni della direttiva.

Articoli 11, 12 e 13

Articoli di natura procedurale.

Proposta

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione¹¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale¹²,

visto il parere del Comitato delle regioni¹³,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ultimo decennio il tasso di incidenti nell'aviazione civile è rimasto pressoché costante e si teme che il previsto incremento del traffico porti ad un aumento inaccettabile del numero di incidenti nel prossimo futuro.
- (2) La direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile mira a prevenire gli incidenti facilitando il pronto svolgimento delle indagini.
- (3) L'esperienza ha dimostrato che, prima del verificarsi di un incidente, vari inconvenienti e numerose altre carenze rivelano l'esistenza di rischi per la sicurezza.
- (4) Per migliorare la sicurezza nell'aviazione civile occorre una migliore conoscenza di tali eventi per facilitare l'analisi e la sorveglianza delle tendenze al fine di promuovere interventi correttivi.
- (5) Quando l'evento riguarda un aeromobile immatricolato in uno Stato membro o gestito da una società con sede in uno Stato membro è opportuno che esso venga segnalato anche se si è verificato al di fuori del territorio della Comunità.
- (6) È opportuno che ogni Stato membro istituisca un sistema di segnalazioni obbligatorie.

¹¹ GUC del , pag. .

¹² GUC del , pag. .

¹³ GUC del , pag. .

¹⁴ GUC del , pag. .

- (7) Diverse categorie di addetti dell'aviazione civile assistono ad eventi rilevanti ai fini della prevenzione degli incidenti ed è quindi opportuno che li segnalino.
- (8) L'individuazione dei rischi potenziali risulterebbe notevolmente più efficace grazie ad uno scambio di informazioni sugli eventi.
- (9) È necessario un software di supporto per lo scambio di informazioni tra i diversi sistemi di segnalazione.
- (10) Le informazioni sulla sicurezza devono essere messe a disposizione degli organismi preposti alla regolamentazione della sicurezza nell'aviazione civile o alle indagini su incidenti ed inconvenienti nella Comunità nonché, ove opportuno, di coloro che ne possono trarre insegnamento e decidere o predisporre gli interventi necessari per migliorare la sicurezza.
- (11) La delicatezza delle informazioni sulla sicurezza è tale che l'unica maniera per garantire la loro raccolta è tutelarne la riservatezza, provvedere alla protezione delle fonti e ottenere la fiducia degli addetti dell'aviazione civile.
- (12) È opportuno che il pubblico riceva informazioni di carattere generale sul livello di sicurezza nell'aviazione civile.
- (13) I sistemi di segnalazione obbligatoria devono essere integrati da sistemi di segnalazione in forma riservata che consentano principalmente di raccogliere informazioni su inconvenienti riconducibili al fattore umano.
- (14) È opportuno emanare provvedimenti legislativi che consentano di istituire sistemi di segnalazione in forma riservata.
- (15) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva devono essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁶.
- (16) È necessario garantire la coerenza rispetto agli obblighi in materia di relazioni tecniche stabiliti dagli esperti nazionali in sede EUROCONTROL e JAA; l'elenco degli eventi che devono essere segnalati tiene conto dei lavori di questi due organismi europei.
- (17) Conformemente ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità sanciti dall'articolo 5 del trattato, l'obiettivo dell'azione proposta, ossia il miglioramento della sicurezza aerea, non può essere realizzato in modo sufficiente dagli Stati membri. Infatti, poiché i sistemi di segnalazione a livello nazionale sono meno efficienti di una rete coordinata di scambio di informazioni che consenta la tempestiva individuazione dei potenziali problemi di sicurezza, l'obiettivo può essere meglio conseguito a livello comunitario. La presente direttiva si limita al minimo necessario per conseguire tale obiettivo e non va al di là di quanto necessario a tale fine,

¹⁵ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo

La presente direttiva intende contribuire al miglioramento della sicurezza aerea provvedendo affinché le informazioni essenziali per la sicurezza siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate e diffuse ai fini di facilitarne l'analisi ed il controllo effettivi.

L'istituzione di sistemi di segnalazione degli eventi ha per unico obiettivo la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti e non mira a determinare colpe o responsabilità.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica agli eventi che si sono verificati nel territorio della Comunità.
2. La presente direttiva si applica altresì agli eventi verificatisi al di fuori del territorio della Comunità che hanno coinvolto aeromobili immatricolati in uno Stato membro o gestiti da un'impresa avente sede in uno Stato membro.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva:

per "*cancellazione dei dati personali*" si intende la cancellazione dalle segnalazioni di tutti i dati personali dell'informatore e dei dati tecnici che potrebbero far risalire all'identità dell'informatore o di terzi;

per "*evento*" si intendono gli incidenti, gli inconvenienti e gli inconvenienti gravi quali definiti all'articolo 3, lettere a), j) e k) della direttiva 94/56/CE, nonché altri difetti o disfunzioni di un aeromobile, delle sue apparecchiature, delle apparecchiature a terra e di qualsiasi elemento del sistema di navigazione aerea usato o destinato ad essere usato ai fini o in connessione con il funzionamento di un aeromobile o con la fornitura di un servizio di controllo del traffico aereo o di ausilio alla navigazione per un aeromobile;

per "*evento da segnalare*" si intende un evento che metta in pericolo oppure, se non corretto, rischi di mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. Negli allegati I e II figura un elenco non tassativo di eventi da segnalare.

Articolo 4

Obbligo di segnalazione

1. Gli Stati membri stabiliscono che gli eventi da segnalare siano comunicati all'autorità competente di cui all'articolo 5, paragrafo 1 da chiunque:
 - a) sia l'esercente o il comandante di un aeromobile a turbina o di un aeromobile di trasporto pubblico usato o gestito sotto il controllo della competente autorità dell'aviazione civile;
 - b) sia addetto alla costruzione o alla manutenzione dell'aeromobile o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso;
 - c) firmi un certificato di revisione o di idoneità al servizio di un aeromobile o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso;
 - d) svolga una funzione per la quale sia necessaria la qualifica di controllore del traffico aereo;
 - e) svolga la funzione di esercente di un aerodromo aperto agli aeromobili di trasporto pubblico;
 - f) svolga una funzione connessa con l'installazione, la modifica, la manutenzione, la riparazione, la revisione, le prove di volo o l'ispezione delle apparecchiature a terra usate o destinate ad essere usate ai fini o in connessione con la fornitura di un servizio di controllo del traffico aereo o di ausilio alla navigazione per un aeromobile;
 - g) svolga una funzione connessa con le manovre a terra, compresi il rifornimento di combustibile, la manutenzione, la preparazione dei documenti di carico, le operazioni di carico, le operazioni antighiaccio e il rimorchio.
2. Gli Stati membri incoraggiano la segnalazione facoltativa di eventi da parte di chiunque eserciti, in altre operazioni dell'aviazione civile, funzioni simili a quelle elencate nel paragrafo 1.
3. La Commissione, in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può decidere di aggiungere al paragrafo 1 nuove categorie di informatori e di adattare gli allegati al fine di estendere o modificare gli esempi in essi riportati.

Articolo 5

Raccolta e conservazione delle informazioni

1. Gli Stati membri designano un'autorità incaricata di predisporre un sistema di raccolta, valutazione, elaborazione e registrazione delle segnalazioni di eventi.

Tale competenza può essere affidata alle seguenti autorità:

- a) l'autorità nazionale dell'aviazione civile, a condizione che sia debitamente garantita l'indipendenza di questa funzione rispetto ad ogni altro compito di detta autorità;
 - b) l'organismo o ente investigativo istituito in virtù dell'articolo 6 della direttiva 94/56/CE.
2. Le segnalazioni raccolte conformemente all'articolo 4 sono registrate in una base dati.
 3. Gli Stati membri provvedono affinché siano registrate in questa base dati anche le informazioni sulla sicurezza ricavate dall'analisi delle segnalazioni in forma riservata di cui all'articolo 9.

Articolo 6

Scambio di informazioni

1. Gli Stati membri procedono ad uno scambio di informazioni e mettono a disposizione delle autorità competenti degli altri Stati membri e della Commissione tutte le pertinenti informazioni sulla sicurezza registrate nella base dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

Tale base dati è compatibile con il software di cui al paragrafo 2.

2. La Commissione sviluppa un software specifico ai fini della presente direttiva. Gli Stati membri possono avvalersene per il funzionamento delle rispettive basi dati.
3. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, la Commissione può stabilire opportune misure per facilitare lo scambio di informazioni previsto al paragrafo 1.

Articolo 7

Diffusione delle informazioni

1. Ogni organismo preposto alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile o allo svolgimento delle indagini su incidenti e inconvenienti dell'aviazione civile verificatisi nella Comunità ha accesso alle informazioni sugli eventi raccolte e scambiate conformemente agli articoli 5 e 6 per poterne trarre insegnamenti in materia di sicurezza.
2. Conformemente alla procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, la Commissione può decidere di divulgare determinate informazioni alle categorie di informatori elencate all'articolo 4, paragrafo 1 o ad altre parti interessate. Tali decisioni possono essere generali o individuali e sono dettate dalla necessità di:
 - fornire alle persone e/o agli organismi le informazioni necessarie per correggere le carenze e migliorare la sicurezza dell'aviazione, ovvero

- consentire l'analisi degli eventi da parte di organismi specializzati nella sicurezza dell'aviazione o in questioni ad essa direttamente legate.

Fatto salvo il disposto dell'articolo 8, la decisione di diffondere le informazioni menzionate nel presente paragrafo può limitarsi a quanto strettamente necessario per i destinatari di tali informazioni.

3. Gli Stati membri pubblicano almeno una volta l'anno una relazione sulla sicurezza contenente informazioni sui tipi di eventi registrati dai rispettivi sistemi nazionali di segnalazione obbligatoria al fine di informare il pubblico in merito al livello di sicurezza dell'aviazione. Gli Stati membri possono pubblicare anche segnalazioni di eventi da cui siano stati cancellati i dati personali.

Articolo 8

Tutela della riservatezza delle informazioni

1. Le informazioni scambiate in conformità dell'articolo 6 e diffuse in conformità dell'articolo 7, paragrafi 1 e 2 sono riservate e sono usate unicamente per fini che rientrano nelle attività dei partecipanti e dei destinatari.
2. Indipendentemente dal tipo o dalla classificazione dell'evento, l'identità e l'indirizzo di una persona non vengono mai registrati nella base dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2.
3. Le autorità competenti non divulgano l'identità dell'informatore o di una persona menzionata nella segnalazione salvo quando siano tenute a farlo nell'ambito di un'indagine giudiziaria o quando l'interessato autorizzi la divulgazione.
4. Gli Stati membri si astengono dal perseguire violazioni della legge non premeditate o involontarie di cui sono venuti a conoscenza soltanto perché segnalate nell'ambito di un sistema nazionale di dichiarazione obbligatoria di eventi.
5. Gli Stati membri modificano le proprie disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative affinché gli addetti che segnalano debitamente ed accuratamente gli inconvenienti di cui sono a conoscenza non subiscano alcun pregiudizio da parte dei loro datori di lavoro.
6. L'applicazione del presente articolo lascia impregiudicate le norme nazionali in materia di accesso alle informazioni da parte delle autorità giudiziarie.

Articolo 9

Segnalazioni in forma riservata

Gli Stati membri adattano le proprie disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative per consentire la cancellazione dei dati personali dalle segnalazioni spontanee di eventi per i quali non vi è obbligo di segnalazione effettuate da organismi preposti alla raccolta, all'analisi e alla diffusione delle informazioni sulle carenze osservate nel settore della navigazione aerea e che l'informatore ritiene rappresentino o possano rappresentare un rischio ai soggetti in grado di utilizzare tali informazioni per migliorare il livello di sicurezza dell'aviazione.

Articolo 10

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile¹⁷.
2. Quando venga fatto riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di cui agli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, salvo il disposto dell'articolo 8 della stessa.
3. Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

Articolo 11

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano entro il le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie all'applicazione della presente direttiva e ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano le suddette disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 12

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

¹⁷ GUL 373 del 31.12.1991, pag. 4.

Articolo 13

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

Esempi di eventi da segnalare

NOTA: pur elencando la maggior parte degli eventi da segnalare, il presente allegato non ha carattere tassativo e i soggetti interessati sono pertanto tenuti a comunicare qualsiasi altro evento che a loro giudizio risponda ai criteri stabiliti.

(A) OPERAZIONI DI VOLO

(i) Funzionamento dell'aeromobile

- a) Manovra di scampo per evitare una collisione con un aeromobile, col suolo o con altri oggetti o per evitare una situazione pericolosa, ovvero casi in cui una tale manovra sarebbe stata necessaria
- b) Incidenti al decollo o all'atterraggio (anche atterraggio precauzionale o forzato). Incidenti quali atterraggio corto, uscita fuori pista o sconfinamento laterale. Decollo ripetuto, decollo interrotto, atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa, occupata o sbagliata
- c) Impossibilità di ottenere le prestazioni previste durante le fasi di decollo e di salita iniziale dell'aeromobile
- d) Livello criticamente basso di carburante, impossibilità di trasferire il carburante o di utilizzare tutto il carburante disponibile
- e) Perdita di controllo (anche parziale o temporanea) dovuta a qualsiasi causa
- f) Eventi verificatisi a velocità prossime o superiori a V_1 dovuti a situazioni pericolose o potenzialmente pericolose o che possono provocare queste stesse situazioni (ad es. decollo interrotto, colpo di coda al decollo, caduta di regime motore, ecc.)
- g) Riattaccata che provochi una situazione di rischio reale o potenziale
- h) Deviazione significativa dell'aeromobile rispetto alla velocità aerodinamica, alla rotta o all'altitudine prevista (oltre 300 piedi nello spazio aereo non RSVM) dovuta a qualsiasi causa
- i) Discesa al di sotto della quota/altitudine di decisione o quota/altitudine minima di discesa senza il controllo visivo richiesto
- j) Atterraggio pesante - un atterraggio per cui si ritenga necessario un "controllo di atterraggio pesante"
- k) Sbilanciamento eccessivo del carburante
- l) Regolazione errata di un codice SSR o della scala di un altimetro che ha causato o avrebbe potuto causare una situazione di pericolo
- m) Errore di programmazione o di immissione dei dati nelle apparecchiature di navigazione e di misura delle prestazioni o uso di dati errati che ha causato o avrebbe potuto causare una situazione di pericolo
- n) Ricezione o interpretazione errata di messaggi RTF che ha provocato o avrebbe potuto provocare una situazione di pericolo
- o) Funzionamento difettoso o anomalie nel sistema di carburante con conseguenze significative sull'alimentazione e/o sulla distribuzione del carburante

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

(ii) Situazioni di emergenza

- a) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive anche dopo lo spegnimento degli incendi
- b) Applicazione di una procedura non standard da parte dell'equipaggio di volo o dell'equipaggio di cabina in caso di situazione di emergenza
- c) Inadeguatezza delle procedure da seguire in situazione di emergenza, anche per fini di manutenzione, addestramento o prova
- d) Evacuazione di emergenza
- e) Depressurizzazione
- f) Uso delle apparecchiature o delle procedure di emergenza, in volo o a terra, per far fronte ad una determinata situazione
- g) Chiamata di soccorso ('Mayday' o 'Pan')
- h) Avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche se usati a scopi di manutenzione, addestramento o prova
- i) Eventi che rendono necessario l'uso di ossigeno da parte dell'equipaggio di volo

(iii) Inabilità fisica dell'equipaggio

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

(iv) Lesioni

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

(v) Condizioni meteorologiche

- a) Caduta di fulmine che provoca un danno grave all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale
- b) Caduta di grandine che provoca un danno grave all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale
- c) Forte turbolenza che provoca lesioni agli occupanti o che rende necessaria una "verifica della turbolenza" dell'aeromobile
- d) Gradiente del vento che causa notevoli difficoltà di manovra

(vi) Sicurezza

- a) Pirateria aerea con allarme bomba e rischio di dirottamento
- b) Difficoltà nel controllare passeggeri in stato di ebbrezza, violenti o indisciplinati che dà luogo ad una situazione di pericolo
- c) Individuazione di un passeggero clandestino

(vii) Altri eventi

- a) Ripetizione di eventi di un determinato tipo che, presi isolatamente, non sarebbero considerati degni di segnalazione ma la cui frequenza costituisce un rischio potenziale
- b) Collisione con un uccello che abbia provocato gravi danni all'aeromobile, l'avaria o il funzionamento difettoso di un servizio essenziale
- c) Turbolenze di scia che causano notevoli difficoltà di manovra
- d) Eventi di altro tipo che si ritiene abbiano messo in pericolo avrebbero potuto mettere in pericolo l'aeromobile e i suoi occupanti

(B) ELEMENTI TECNICI DELL'AEROMOBILE

viii) Struttura

- a) Avarie strutturali dell'aeromobile non classificate come incidenti

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

- (1) Danni ad un elemento strutturale principale qualificato come non resistente ai danni (elemento con durata di servizio limitata). Gli elementi strutturali principali sono quelli che contribuiscono in modo determinante a sostenere il carico in volo, a terra e di pressurizzazione e il cui cedimento potrebbe provocare avarie catastrofiche per l'aeromobile
- (2) Esempi di elementi strutturali dei grandi aeromobili sono elencati nel documento AC/ACJ 25.571(a) "Damage tolerance and fatigue evaluation of structure" e nella documentazione ACJ relativa agli aerogiri
- (3) Anomalie o danni superiori ai limiti ammissibili di un elemento strutturale principale qualificato resistente ai danni, rilevati nel corso di un'ispezione ordinaria
- (4) Danni o anomalie superiori ai limiti di tolleranza autorizzati di un elemento strutturale il cui cedimento potrebbe compromettere la rigidità strutturale a tal punto che i margini stabiliti di inversione dei comandi, di vibrazione autoelastica e di divergenza non possono più essere raggiunti
- (5) Danni o anomalie ad un elemento strutturale che possono causare la liberazione di elementi di massa che rischiano di ferire gli occupanti dell'aeromobile
- (6) Danni o anomalie ad un elemento strutturale che potrebbero compromettere il corretto funzionamento dei sistemi
- (7) Perdita di elemento strutturale dell'aeromobile durante il volo

ix) Sistemi

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

- a) Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistemi, sottosistemi o apparati quando non è stato possibile effettuare in modo soddisfacente le procedure ordinarie, le esercitazioni, ecc.
- b) Incapacità di controllo del sistema da parte dell'equipaggio, ad esempio:

- (1) Azioni non controllate
 - (2) Risposta errata o incompleta, tra cui limitazione del movimento o rigidità
 - (3) Motore imballato
 - (4) Avaria o disconnessione meccanica
- c) Avaria o funzionamento difettoso di una o più funzioni esclusive del sistema (uno stesso sistema può integrare diverse funzioni)
 - d) Interferenza all'interno di un sistema o tra sistemi diversi
 - e) Avaria o funzionamento difettoso del dispositivo di protezione o del dispositivo di emergenza di un sistema
 - f) Perdita di ridondanza del sistema oltre i limiti consentiti
 - g) Eventi causati da un comportamento imprevisto di un sistema
 - h) Per gli aeromobili con un unico sistema, sottosistema o apparato principale
 - (1) Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di sistemi, sottosistemi o apparati
 - i) Per gli aeromobili con più di un sistema, sottosistema o apparato indipendente principale
 - (1) Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di uno o più sistemi, sottosistemi o apparati principali
 - j) Attivazione di un sistema primario di avviso relativo ai sistemi o alle apparecchiature dell'aeromobile, salvo se l'equipaggio ha incontrovertibilmente appurato che l'indicazione era falsa, a condizione che il falso avviso non abbia provocato difficoltà o situazioni di pericolo per effetto della reazione dell'equipaggio a tale avviso
 - k) Perdita di fluidi idraulici, carburante, olio o altri liquidi che ha provocato un rischio di incendio, una contaminazione pericolosa della struttura, dei sistemi o delle apparecchiature dell'aeromobile o rischi per gli occupanti
 - l) Funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione che possa dar luogo ad indicazioni fuorvianti per l'equipaggio
 - m) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie verificatisi durante una fase critica del volo e rilevanti ai fini del funzionamento del sistema
 - n) Calo significativo delle prestazioni effettive rispetto alle prestazioni approvate che ha causato una situazione pericolosa (tenendo conto della precisione del metodo di calcolo delle prestazioni), in particolare nel sistema frenante, nel consumo di carburante, ecc.
 - o) Asimmetria dei comandi di volo (ipersostentatori, alette, diruttori, ecc.)

L'allegato II riporta esempi di eventi da segnalare per effetto dell'applicazione dei summenzionati criteri generali a determinati sistemi

x) Sistemi di propulsione e propulsori ausiliari (APU) (motori, propulsori, rotori e propulsori ausiliari)

- a) Motori

Monomotori o bimotores

- (a) Spegnimento, arresto o grave anomalia di funzionamento di un motore

Trimotori ed aeromobili a più di tre motori

- (b) Spegnimento, arresto o grave anomalia di funzionamento di più di un motore

Tutti i tipi di aeromobili

- (c) Spegnimento, arresto o grave anomalia di funzionamento di un motore durante una fase critica del volo (ad es. V1, avvicinamento, atterraggio), in circostanze eccezionali o quando sopravvengono conseguenze eccezionali (ad es. avaria non controllata, incendio, problemi di manovrabilità dell'aeromobile, ecc.)
- (d) Avaria non controllata, supervelocità eccessiva o incapacità di controllare la velocità delle parti rotanti ad alta velocità (ad es. propulsore ausiliario, avviatore ad aria, turboventilatore, motore, propulsore o rotore a turbina ad aria)
- (e) Avaria o funzionamento difettoso di una parte del motore o dell'apparato propulsore avente le seguenti conseguenze:
 - (1) non contenimento di detriti ad alta energia
 - (2) incendio interno od esterno prolungato o fuoriuscita di gas caldo
 - (3) rottura della struttura o dei componenti del motore o avaria parziale o totale di una parte importante dell'apparato propulsore
 - (4) funzionamento difettoso del motore che causa emanazioni visibili o emanazioni tossiche o nocive invisibili nel sistema di condizionamento d'aria della cabina
- (f) Perdita, modifica o oscillazione di potenza/spinta non controllate:
 - (1) riguardanti più di un motore in un aeromobile plurimotore, e in particolare in un bimotore,
 - (2) considerate eccessive in un monomotore o
 - (3) riguardanti un aeromobile plurimotore quando lo stesso tipo di motore o un motore simile è utilizzato in un'applicazione monomotore
- (g) Anomalia che rende necessario il ritiro di una parte a durata di vita limitata prima della scadenza della vita di servizio utile
- (h) Anomalie della stessa origine che potrebbero causare un tasso di spegnimento in volo talmente alto da far sì che possa spegnersi più di un motore sullo stesso volo
- (i) Spinta in direzione diversa da quella impostata dal pilota o sistema di inversione di spinta che non entra in funzione o entra in funzione inavvertitamente
- (j) Grave mancanza di risposta all'azionamento della manetta da parte del pilota su un'applicazione monomotore
- (k) Un dispositivo di limitazione o di comando del motore non entra in funzione quando viene azionato o entra in funzione inavvertitamente

- l) Parametri del motore fortemente eccessivi
- m) Le procedure ordinarie non consentono di spegnere il motore, di controllarne la potenza, la spinta o il numero di giri
- n) Impossibilità di riavviare un motore in stato di servizio

b) Eliche e trasmissioni

- (1) Danni o anomalie che potrebbero causare la separazione completa o parziale di una pala e/o forti vibrazioni
- (2) Danni o anomalie alla scatola di trasmissione/al mozzo dell'elica che potrebbe causare una separazione del blocco elica durante il volo e/o un funzionamento difettoso dei comandi dell'elica
- (3) Azionamento imprevisto dell'inversione di spinta
- (4) Cambiamento imprevisto del calettamento automatico
- (5) Supervelocità eccessiva
- (6) Perdita della capacità di controllo del calettamento

c) APU (propulsore ausiliario)

- (1) Spegnimento dell'APU quando viene utilizzato conformemente all'elenco delle apparecchiature minime (MEL)
- (2) Impossibilità di spegnere l'APU
- (3) Supervelocità eccessiva
- (4) Impossibilità di azionare l'APU quando ciò è necessario per ragioni operative

xi) ETOPS

- (a) Avaria di un impianto idraulico
- (b) Avaria di un sistema di prelievo d'aria
- (c) Avaria o funzionamento difettoso che potrebbe compromettere l'integrità delle operazioni ETOPS

xii) Altri eventi

- (a) Eventi di norma non considerati eventi da segnalare (ad es. mobili ed attrezzature della cabina, acqua, elementi che figurano nell'elenco minimo delle attrezzature) ma che, viste le circostanze, hanno causato un rischio per l'aeromobile o i suoi occupanti
- (b) Incendio, esplosione, fumi o emanazioni tossiche o nocive
- (c) Altri eventi che potrebbero rappresentare un rischio per l'aeromobile, compromettere la sicurezza dei suoi occupanti o delle persone e dei beni situati in prossimità dell'aeromobile o a terra

- (d) Avarie o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri che rendono impossibili o impercettibili gli annunci ai passeggeri
- (e) Perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo

C) MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELL'AEROMOBILE

xiii) Montaggio errato di parti o componenti dell'aeromobile rilevato in occasione di un'ispezione o di una procedura di prova non destinata a questo scopo

xiv) Danno strutturale provocato da una fuga nel sistema di sfogo dell'aria calda

xv) Anomalia che rende necessario il ritiro di una parte a durata di vita limitata prima del termine della sua vita di servizio utile

xvi) Danno o deterioramento (rottura, cricca, corrosione, delaminazione, scollamento, ecc.) di qualsiasi origine (vibrazione, perdita di rigidezza o avaria strutturale) ai seguenti elementi:

- a) struttura primaria o elemento strutturale principale (quali definiti nel manuale di riparazione del costruttore) quando il danno o il deterioramento è superiore ai limiti autorizzati previsti nel manuale di riparazione e richiede una riparazione o una sostituzione completa o parziale dell'elemento in questione;
- b) struttura secondaria che ha messo o avrebbe potuto mettere in pericolo l'aeromobile;
- c) motore, elica o rotore di elicottero

xvii) Avaria, funzionamento difettoso o anomalia di un sistema o di un'apparecchiatura, danno o deterioramento rilevato all'atto dell'adeguamento dell'aeromobile ad una direttiva sulla navigabilità o ad un'altra istruzione vincolante emanata da un'autorità di regolamentazione:

- a) se l'evento è rilevato per la prima volta dall'esercente o dall'organismo preposto alle operazioni di adeguamento;
- b) in occasione di successivi adeguamenti quando l'evento supera i limiti consentiti previsti dalle istruzioni e/o le procedure di riparazione/rettifica pubblicate non sono disponibili. Ad esempio, l'evento deve essere segnalato se è necessario chiedere all'ente responsabile della progettazione o all'autorità di regolamentazione un'estensione dei limiti ammissibili e/o procedure speciali di riparazione/rettifica

xviii) Avaria o anomalia di una parte con durata di vita limitata o di "parti critiche" di un aerogiro (quali definite nel manuale del costruttore)

xix) Avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza, compresi i portelli di uscita e l'illuminazione, anche quando vengono usati per scopi di manutenzione o di prova

xx) Non conformità o significative divergenze di conformità rispetto alle procedure di manutenzione previste

D) SERVIZI DI CIRCOLAZIONE AEREA, STRUTTURE E SERVIZI A TERRA

xxi) Servizi di circolazione aerea

- a) Informazioni notevolmente errate, inadeguate o fuorvianti provenienti dai servizi a terra (ATC, ATIS, servizi meteorologici, basi dati di navigazione, carte, diagrammi, manuali, ecc.)
- b) Indicazione di un'altezza dal suolo inferiore a quella prevista
- c) Indicazione di una regolazione errata dell'altimetro

- d) Trasmissione, ricezione o interpretazione errata di messaggi importanti che causa una situazione pericolosa
- e) Distanza tra aeromobili inferiore a quella prevista per le circostanze
- f) Violazione non autorizzata di uno spazio aereo regolamentato
- g) Trasmissioni RTF non autorizzate o illecite
- h) Avarie delle strutture ATS al suolo o satellitari
- i) Grave avaria o deterioramento della superficie dell'area di manovra dell'aerodromo
- j) Aeromobili, veicoli, animali o corpi estranei che ostruiscono le aree di manovra dell'aerodromo e provocano o potrebbero provocare una situazione pericolosa
- k) Errori di segnalazione o segnalazione inadeguata degli ostacoli o dei pericoli sull'area di manovra che provocano una situazione pericolosa

xxii) Aerodromo e relative strutture

- a) Avaria, funzionamento difettoso o assenza della segnaletica luminosa dell'aerodromo
- b) Danneggiamento significativo delle strutture, dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile dovute al trasporto dei bagagli o del carico
- c) Imbarco non conforme di passeggeri, bagagli o carico con possibili conseguenze sulla massa e/o l'equilibrio dell'aeromobile
- d) Stivaggio non conforme dei bagagli o del carico (compresi i bagagli a mano) che potrebbe causare rischi per l'aeromobile, le apparecchiature o gli occupanti o impedire un'evacuazione di emergenza
- e) Stivaggio non conforme dei container o degli altri elementi di grandi dimensioni del carico
- f) Trasporto o previsto trasporto di merci pericolose in violazione della regolamentazione applicabile, compresi l'etichettatura e l'imballaggio non conformi di merci pericolose

xxiii) Imbarco di passeggeri, bagagli e carico

- a) Collisione tra un aeromobile in movimento durante le operazioni di volo ed un altro aeromobile, veicolo o altro oggetto a terra
- b) Notevole fuoriuscita durante le operazioni di rifornimento di carburante
- c) Caricamento di una quantità di carburante inadeguata che potrebbe compromettere l'autonomia, le prestazioni, l'equilibrio e la resistenza strutturale dell'aeromobile
- d) Caricamento di carburante o di altri fluidi essenziali contaminati o di tipo inadeguato (ad es. ossigeno e acqua potabile)

xxiv) Manovre e servizi di assistenza a terra

- a) Avarie, funzionamento difettoso o anomalie delle apparecchiature a terra destinate alle prove e alla verifica dei sistemi e delle apparecchiature dell'aeromobile quando le ispezioni e le procedure di prova ordinarie non hanno consentito di individuare con precisione l'anomalia che ha provocato la situazione di pericolo

- b) Non conformità o significativa divergenza di conformità rispetto alle procedure di assistenza a terra stabilite

ALLEGATO II

Nei punti seguenti sono elencati gli eventi da segnalare in forza dell'applicazione dei criteri generali ai sistemi specifici elencati nell'allegato I, B. ix).

- (1) Condizionamento d'aria/ventilazione
 - (a) avaria completa del sistema di raffreddamento avionico
 - (b) depressurizzazione
- (2) Sistema di navigazione automatica
 - (a) incapacità di ottenere dal sistema automatico di navigazione il funzionamento previsto una volta azionato
 - (b) grosse difficoltà di controllo dell'aeromobile da parte dell'equipaggio a causa del funzionamento del sistema di navigazione automatica
 - (c) avaria di un dispositivo di disattivazione del sistema di navigazione automatica
 - (d) cambiamento imprevisto del modo di funzionamento del sistema di navigazione automatica
- (3) Comunicazioni
 - (a) avarie o funzionamento difettoso del sistema di avviso ai passeggeri che rendono impossibili o impercettibili gli annunci ai passeggeri
 - (b) interruzione totale delle comunicazioni durante il volo
- (4) Impianto elettrico
 - (a) avaria di un circuito di distribuzione dell'impianto elettrico (CA o CC)
 - (b) avaria totale o avaria di più di un generatore elettrico
 - (c) avaria del generatore elettrico ausiliario (di emergenza)
- (5) Abitacolo/Cabina/Stiva
 - (a) perdita di controllo del sedile del pilota durante il volo
 - (b) avaria di un sistema o di un'apparecchiatura di emergenza (sistema di avviso di evacuazione di emergenza, portelli di uscita, illuminazione di emergenza, ecc.)
 - (c) perdita della capacità di contenimento del sistema di stivaggio del carico
- (6) Sistema antincendio
 - (a) avvisatori di incendio, salvo gli avvisi subito individuati come falsi allarmi
 - (b) avaria o funzionamento difettoso non rilevato del sistema antincendio o del rivelatore d'incendio o di fumo che potrebbe impedire o compromettere l'individuazione/la protezione antincendio

- (c) mancato avviso in caso di incendio effettivo
- (7) Comandi di volo
- (a) Asimmetria di ipersostentatori, diruttori, alule, ecc.
 - (b) limitazione dell'escursione, rigidità o risposta errata/tardiva dei comandi di volo primari, dei sistemi di compensazione e del bloccacomandi
 - (c) escursione superficiale incontrollata dei comandi di volo
 - (d) vibrazioni delle superfici di controllo avvertite dall'equipaggio
 - (e) disconnessione o avaria meccanica dei comandi di volo
 - (f) grave interferenza con i comandi normali dell'aeromobile o degrado della qualità di volo
- (8) Sistema del carburante
- (a) funzionamento difettoso dell'indicatore di quantità del carburante e conseguente mancanza di indicazioni o indicazioni errate sul carburante disponibile
 - (b) perdita di carburante che provoca una grave avaria, un rischio di incendio o un grave deterioramento
 - (c) funzionamento difettoso del sistema di scarico rapido del carburante che provoca una perdita involontaria di una quantità significativa di carburante, un rischio di incendio, un pericoloso deterioramento delle apparecchiature dell'aeromobile o un'impossibilità di scarico rapido del carburante
 - (d) funzionamento difettoso o anomalia del sistema del carburante che compromette l'alimentazione e/o la distribuzione di carburante
 - (e) impossibilità di trasferire o utilizzare tutto il carburante disponibile
- (9) Impianto idraulico
- (a) avaria di un impianto idraulico (solo ETOPS)
 - (b) mancato funzionamento del sistema di isolamento
 - (c) avaria di uno o più circuiti idraulici
 - (d) avaria dell'impianto idraulico ausiliario
 - (e) estensione involontaria della turbina ad aria in presa dinamica
- (10) Sistema di individuazione/protezione dal ghiaccio
- (a) avaria o calo di prestazioni non rilevato del sistema antighiaccio
 - (b) avaria di più di un sistema di riscaldamento a sonda
 - (c) impossibilità di scongelare le ali in modo simmetrico

- (d) accumulo anomalo di ghiaccio che compromette le prestazioni o la manovrabilità dell'aeromobile
 - (e) visibilità dell'equipaggio fortemente compromessa
- (11) Sistemi di segnalazione/avviso/registrazione
- (a) funzionamento difettoso o anomalia di un sistema di segnalazione quando indicazioni fuorvianti potrebbero provocare un intervento inadeguato dell'equipaggio su un determinato sistema
 - (b) avaria della funzione di allarme rosso di un sistema
 - (c) avaria o funzionamento difettoso dei sistemi di registrazione (FDR, CVR)
 - (d) abitacoli in vetro: avaria o funzionamento difettoso di uno o più schermi o computer del sistema di visualizzazione/segnalazione
- (12) Carrello di atterraggio/freni/pneumatici
- (a) incendio del sistema frenante
 - (b) riduzione significativa dell'azione frenante
 - (c) frenata asimmetrica che causa una forte deviazione dalla traiettoria
 - (d) avaria del sistema di estensione in caduta libera L/G (anche durante le prove)
 - (e) ritrazione/estensione imprevista del carrello o dei portelli del carrello
 - (f) scoppio di più pneumatici
- (13) Sistemi di navigazione (compreso il sistema di avvicinamento di precisione) e centrali aerodinamiche
- (a) avaria o ripetute anomalie delle apparecchiature di navigazione
 - (b) avaria totale o ripetute anomalie delle apparecchiature della centrale aerodinamica
 - (c) indicazioni notevolmente errate o fuorvianti
- (14) Ossigeno
- (a) aeromobili pressurizzati: interruzione dell'alimentazione di ossigeno nell'abitacolo
 - (b) interruzione dell'alimentazione di ossigeno ad un numero significativo di passeggeri (oltre il 10%) anche se l'anomalia è rilevata durante le operazioni di manutenzione, di addestramento o di prova
- (15) Sistema di prelievo d'aria
- (a) allarme incendio o avviso di danno strutturale provocato da una fuga di aria calda nel sistema di prelievo

- (b) avaria di tutti i sistemi di prelievo d'aria
- (c) avaria del dispositivo di individuazione delle perdite del sistema di prelievo d'aria

SCHEDA FINANZIARIA

1. DENOMINAZIONE DELL'AZIONE

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLA SEGNALAZIONE DI TALUNI EVENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE

2. LINEA/E DI BILANCIO

Fino alla fine del 2002 il CCR contribuirà all'azione con un finanziamento di 1,7 milioni di € nell'ambito del quinto programma quadro. Le spese addizionali saranno coperte dal bilancio della DG TREN destinato ad attività nel settore della concorrenza e dalle linee di bilancio A.07031 e B2-7020.

Dopo il 2002, il CCR e la DG TREN procederanno ad una nuova valutazione della situazione sulla base delle possibilità offerte dall'eventuale sesto programma quadro al fine di integrare le spese effettuate dalla DG TREN nel quadro delle linee di bilancio A.07031 e B2-7020.

3. BASE GIURIDICA

Articolo 80, paragrafo 2.

4. DESCRIZIONE DELL'AZIONE

4.1 Obiettivo generale

Contribuire al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo provvedendo affinché le informazioni essenziali per la sicurezza siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate e diffuse in modo da facilitarne l'analisi ed il controllo effettivi. Verrà istituita una rete di sistemi nazionali di segnalazione obbligatoria degli eventi basata sul sistema ECCAIRS (sviluppata dal Centro comune di ricerca di Ispra) e verranno finanziati sistemi di segnalazione in forma riservata regionali o locali, a condizione che siano conformi alle esigenze operative della Commissione.

4.2 Periodo previsto per l'azione e modalità di rinnovo o proroga

Durata indeterminata.

5. CLASSIFICAZIONE DELLE SPESE/ENTRATE

5.1 Spese non obbligatorie

5.2 Stanziamenti dissociati

6. NATURA DELLE SPESE/ENTRATE

Ogni Stato membro costituirà il proprio sistema nazionale di segnalazione obbligatoria degli eventi e trasmetterà le informazioni pertinenti alla base dati ECCAIRS. La gestione, la manutenzione e l'aggiornamento tecnico del sistema ECCAIRS durante la fase di lancio dell'azione dovranno essere affidati al Centro comune di ricerca di Ispra. In passato, lo sviluppo del sistema ECCAIRS era stato imputato sulla linea di bilancio B6-792 ma la soppressione di tale stanziamento ha

spinto il CCR a chiedere un finanziamento per proseguire le attività nell'ambito del Quinto programma quadro. Nel 2001 e nel 2002 il CCR stanzierà 1,7 milioni di € a favore del sistema ECCAIRS nell'ambito del quinto programma quadro e la DG TREN garantirà la copertura delle spese supplementari. Successivamente, il CCR e la DG TREN procederanno ad una nuova valutazione della situazione sulla base delle possibilità offerte dall'eventuale sesto programma quadro al fine di integrare le spese effettuate dalla DG TREN nel quadro della propria dotazione ordinaria destinata alla sicurezza dei trasporti o di un eventuale bilancio per le azioni nel settore della concorrenza.

Organismi indipendenti competenti in materia di sicurezza aerea istituiranno, a livello regionale o locale, sistemi di segnalazione in forma riservata destinati a trattare prevalentemente gli inconvenienti riconducibili a un errore umano. Nell'interesse dei cittadini europei che fanno uso dei trasporti aerei o che vivono in prossimità degli aeroporti il finanziamento comunitario dovrà garantire l'indipendenza, la natura non lucrativa e l'interesse generale di tali attività.

7. INCIDENZA FINANZIARIA

7.1 Metodo di calcolo del costo totale dell'azione (rapporto tra costo unitario e costo totale)

Nella tabella della sezione 7.2, i costi di personale del CCR per il supporto istituzionale sono stati calcolati come segue: 205.000 € l'anno per le categorie A6 e B2 e 120.000 € per le spese di segreteria.

Sulla base dell'esperienza acquisita nelle fasi pilota del progetto ECCAIRS, i costi di consulenza sono stimati a circa 500 € al giorno.

Nella voce "manutenzione del sistema" rientrano i costi dei contratti di manutenzione, della sostituzione delle apparecchiature obsolete e dell'espansione dell'hardware e del software della base dati necessaria per l'inserimento di informazioni supplementari a livello centrale.

La voce "materiali di consumo, ..., documentazione" comprende tutte le spese correnti che non rientrano nella "manutenzione del sistema". Per gli studi di fattibilità e/o i prototipi talvolta sono necessarie spese molto rilevanti.

Poiché si presume che l'ambiente operativo per l'avvio dell'attività sia già disponibile (grazie ai precedenti progetti ECCAIRS), si ammette l'ipotesi che i costi correnti rimangano costanti negli anni.

Nella tabella della sezione 7.3 i costi comprendono sia il finanziamento dei sistemi di segnalazione in forma riservata sia i seminari e le conferenze organizzati per le autorità dell'UE, la formazione del personale interessato, la pubblicazione delle relazioni annuali sulle attività svolte e i risultati conseguiti, nonché gli inviti rivolti ad esperti esterni per esaminare i processi e i progressi dell'ufficio centrale ECCAIRS.

7.2 Ripartizione per elementi del costo dell'azione

Stanziamenti di impegno in milioni di € (a prezzi correnti)

Ripartizione	anno 2001	anno 2002	Totale
Coordinatore a tempo pieno del progetto CCR A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Responsabile a tempo pieno dell'integrazione dati CCR A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Responsabile a tempo pieno dello sviluppo dell'applicativo CCR A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Responsabile a tempo pieno dell'analisi dei dati CCR A6-8, B1-2	0,205	0,205	0,410
Servizi di segreteria (metà tempo) CCR C-D	0,06	0,06	0,12
Consulenza in materia di sviluppo dell'applicativo 200 giorni	0,1	0,1	0,2
Consulenza in materia di manutenzione dell'applicativo 200 giorni	0,1	0,1	0,2
Manutenzione del sistema compresi ampliamenti e aggiornamenti	0,1	0,1	0,2
Materiale di consumo, software, acquisti, libri, documentazione	0,1	0,1	0,2
Totale	1,28	1,28	2,56

7.3 Spese operative per studi, esperti, ecc. incluse nella parte B del bilancio

Stanziamanti di impegno in milioni di € (a prezzi correnti)

	anno 2001	anno 2002	Totale
– Riunioni di esperti, conferenze e pubblicazioni	0,1	0,1	0,2
– Finanziamento dei sistemi di segnalazione in forma riservata	0,4	0,7	1,1
Totale	0,5	0,8	1,3

7.4 Scadenario degli stanziamenti di impegno e di pagamento

Milioni di €

	anno 2001	anno 2002	Totale
Stanziamanti di impegno	1,78	2,08	3,86
Stanziamanti di pagamento			
2001	0,514	0,614	1,128
2002	0,752	0,852	1,604
2003	0,514	0,614	1,128
Totale	1,78	2,08	3,86

8. DISPOSIZIONI ANTIFRODE

Controllo dei documenti giustificativi da parte dei servizi competenti della Commissione e, se necessario, controlli sul posto.

9. ELEMENTI DI ANALISI COSTO-EFFICACIA

9.1 Obiettivi specifici e quantificabili; beneficiari

- Obiettivo dell'azione è contribuire al miglioramento della sicurezza del trasporto aereo mediante l'istituzione di un sistema di segnalazione degli eventi. Ogni Stato membro costituirà il proprio sistema nazionale di segnalazione obbligatoria e trasmetterà le informazioni pertinenti alla base dati ECCAIRS. La Commissione e gli Stati membri si scambieranno tra loro i dati consolidati ai seguenti fini: definire le rispettive strategie in materia di sicurezza nel medio e nel lungo termine sulla base delle tendenze evidenziate, adottare misure correttive per gli inconvenienti individuati e reagire prontamente in caso di situazioni di pericolo. Determinate informazioni saranno inoltre messe a disposizione di altri soggetti importanti

(ricercatori, costruttori, esercenti, piloti, ecc.) secondo il criterio della loro "necessità di conoscere" tali informazioni per contribuire al miglioramento della sicurezza nel settore dell'aviazione. Inoltre, i sistemi di segnalazione in forma riservata istituiti a livello regionale o locale riguarderanno essenzialmente gli inconvenienti riconducibili al fattore umano che, altrimenti, non sarebbero oggetto di alcuna segnalazione.

- Poiché l'obiettivo generale è il miglioramento della sicurezza, i principali beneficiari saranno tutti i passeggeri del trasporto aereo in Europa e la popolazione residente nelle vicinanze degli aeroporti.

9.2 Giustificazione dell'azione

È ampiamente riconosciuto che il trasporto aereo è tra i modi di trasporto più sicuri. Gli esperti del settore riconoscono tuttavia che il tasso globale di incidenti aerei è in fase di stabilizzazione e che, di conseguenza, in mancanza di iniziative volte a migliorare la situazione, la crescita del traffico aereo condurrà ad un aumento del numero assoluto di incidenti mortali. È pertanto necessario esplorare nuove vie per migliorare la sicurezza nel settore dell'aviazione. In considerazione del fatto che un incidente aereo non è dovuto ad un'unica causa ma piuttosto ad una serie di fattori causali concomitanti, una migliore conoscenza degli eventi consentirà di eliminare alcuni di tali fattori contribuendo in tal modo ad una migliore prevenzione.

L'intervento comunitario sarà articolato su due fronti:

- da un lato, gli Stati membri che attualmente non raccolgono informazioni in materia di sicurezza saranno tenuti ad istituire un sistema nazionale di segnalazione e potranno scambiare tali informazioni mediante il sistema ECCAIRS. Si produrrà in tal modo un effetto moltiplicatore facilitando l'individuazione delle situazioni di pericolo. L'esperienza insegna che le informazioni sugli inconvenienti raccolte in uno Stato membro non sono portate a conoscenza degli altri paesi (cfr. al riguardo il rapporto d'indagine sull'incidente dell'Airbus A.320 a Mont Sainte Odile del 20 gennaio 1992) quando queste potrebbero invece contribuire a prevenire il prodursi di altri incidenti;
- d'altro lato, l'intervento comunitario creerà i presupposti giuridici e finanziari per istituire sistemi di segnalazione in forma riservata destinati ad acquisire una migliore conoscenza del cosiddetto fattore umano, il quale incide in maniera più o meno significativa sull'80% circa degli incidenti aerei.

9.3 Controllo e valutazione dell'azione

Poiché la prevista riduzione della percentuale di incidenti sarà il risultato di diverse iniziative intraprese a tutti i livelli del settore del trasporto aereo, per valutare il successo di questa particolare iniziativa comunitaria occorrerà fare riferimento ad altri indicatori quali l'aumento del numero di segnalazioni da parte degli Stati membri, il numero di raccomandazioni di sicurezza emanate a seguito dell'analisi dei dati pertinenti e il numero di richieste di informazione ricevute da tutti i principali soggetti del settore.

Questi indicatori potrebbero essere pubblicati nella relazione periodica della Commissione sulla sicurezza dei trasporti chiesta in occasione della 2108ª sessione del Consiglio "Trasporti" del 17 giugno 1998.

Non è possibile quantificare l'efficacia di un tale sistema sotto il profilo della sicurezza (ad esempio il numero di incidenti che consentirà di evitare) ma il rapporto costo-efficacia potrebbe essere valutato sulla base dei costi effettivi di un incidente grave di un tipo di aereo di grande capacità, costi che sono stimati a 650 milioni di € in costi diretti (valore dell'aereo, risarcimenti, ricerca e salvataggio, recupero del relitto e indagini, pulizia del sito), ai quali si aggiungono 400 milioni di € di costi indiretti (mancato utilizzo dell'aereo, aumento del premio di assicurazione e mancato guadagno a causa della perdita di fiducia dei clienti) (fonte: Terza Conferenza mondiale GAIN - 3-5 novembre 1998). Il costo di un incidente aereo grave ammonterebbe quindi a circa 500 volte il costo di funzionamento annuale dell'azione descritto alla sezione 7.

10. SPESE AMMINISTRATIVE (SEZIONE III, PARTE A DEL BILANCIO)

L'effettiva messa a disposizione delle risorse amministrative necessarie dipenderà dalla decisione che la Commissione adotta ogni anno sull'attribuzione delle risorse, in base al personale disponibile e agli stanziamenti aggiuntivi autorizzati dall'autorità di bilancio.

10.1 Conseguenze sull'organico

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione		Fonte		Durata
		Posti permanenti	Posti temporanei	Risorse esistenti presso la DG o il dipartimento interessati	Risorse supplementari	
Funzionari o personale temporaneo	A	1/2		1/2		Indeterminata
	B	1/4		1/4		Indeterminata
	C					
Altre risorse						
Totale		3/4		3/4		

Qualora siano necessarie risorse supplementari, indicare con che frequenza dovranno essere messe a disposizione.

10.2 Impatto finanziario globale delle risorse umane supplementari

EUR

	Importi	Metodo di calcolo
Funzionari	81.000	3/4 uomo/anno x 108.000 € = 81.000 €/anno, categorie A1, A2, A4 e A7
Personale temporaneo		
Altre risorse (indicare le linee di bilancio)		
Totale	81.000	

Gli importi indicano il costo totale dei posti supplementari per la durata complessiva dell'azione se questa è di durata determinata, o per 12 mesi se questa è di durata indeterminata.

10.3 Aumento di altre spese amministrative in seguito all'azione

EUR

Linea di bilancio	Importi	Metodo di calcolo
A.07031 (impegni obbligatori)	19.500	2 riunioni del comitato con 15 esperti nazionali (media di 650 € per esperto)
Totale	19.500	

Gli importi corrispondono al costo totale dell'azione se questa è di durata determinata, o ai costi per 12 mesi se l'azione è di durata indeterminata.