

**ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO UE 996/2010
E RELATIVA DISCIPLINA SANZIONATORIA DI CUI AL D.LGS. 14.1.2013 N. 18**

1. Premessa.

Con il regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010, che ha abrogato la direttiva 94/56/CE, sono state dettate nuove disposizioni in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Un regolamento UE, come noto, è un atto legislativo che vincola direttamente non soltanto gli Stati membri dell'Unione europea, ma anche i singoli. Esso è obbligatorio in tutti i suoi elementi ed è direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

In particolare, l'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 ha prescritto che gli Stati membri dell'Unione europea «prevedano norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione» del regolamento in questione, precisando, altresì, che le sanzioni da irrogare siano «effettive, proporzionate e dissuasive».

Il legislatore dell'Unione europea, nelle premesse del regolamento in questione, ha precisato, nel *considerando* n. 35, che «Le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l'attività di un'autorità investigativa per la sicurezza impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli, alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità.».

In sostanza, il legislatore dell'Unione europea – anche alla luce dell'esperienza maturata in sede di applicazione della oggi abrogata direttiva 94/56/CE – ha ritenuto opportuno che fosse sanzionata da parte degli Stati membri una serie di comportamenti, attivi od omissivi, in grado di penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza condotte dalle rispettive autorità investigative nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile (in Italia, tale autorità è l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo - ANSV).

Le sanzioni richiamate dal regolamento UE n. 996/2010 sono essenzialmente mirate a costituire un deterrente nei confronti di chi, con il proprio comportamento, arrechi in vario modo pregiudizio allo svolgimento delle inchieste di sicurezza, palesando così insensibilità verso le problematiche della sicurezza del volo e della prevenzione in campo aeronautico.

Le sanzioni cui fa riferimento il regolamento UE n. 996/2010 – per essere ancora più espliciti ed evitare così spiacevoli equivoci – non puniscono chi abbia provocato l'evento o contribuito al suo accadimento, ma sanzionano soltanto quei comportamenti che, come detto in precedenza, finiscano per impedire o penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza.

2. Obbligo di comunicazione di incidenti e inconvenienti gravi all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile.

Tra i comportamenti che il legislatore dell'Unione europea ha ritenuto meritevoli di sanzione è ricompresa l'omessa tempestiva comunicazione all'autorità investigativa competente (in Italia l'ANSV) del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, in quanto tale omissione può costituire un grave pregiudizio al regolare avvio della prescritta inchiesta di sicurezza.

In merito, si ricorda che l'art. 9 (*Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi*) del regolamento UE n. 996/2010 prescrive, al comma 1, quanto segue:

«1. Qualsiasi persona coinvolta che è a conoscenza di un incidente o di un inconveniente grave comunica immediatamente tale informazione all'autorità investigativa competente per la sicurezza dello Stato in cui si è verificato l'incidente o l'inconveniente grave.».

Come precisato dall'art. 2 (*Definizioni*) del citato regolamento UE, con il termine *persona coinvolta* si intendono i seguenti soggetti:

- il proprietario, un membro dell'equipaggio, l'esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave;
- qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, nell'addestramento del suo equipaggio;
- qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile;
- il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile;
- il personale dell'EASA.

Il comportamento sanzionato – pare opportuno sottolinearlo nuovamente – è quindi l'omessa tempestiva comunicazione dell'incidente o dell'inconveniente grave.

È di tutta evidenza come il regolamento UE n. 996/2010 abbia esteso il numero dei soggetti tenuti, per legge, in Italia, a comunicare all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile (l'ANSV) l'accadimento di incidenti e inconvenienti gravi. Tale obbligo, alla luce di quanto previsto dal suddetto regolamento UE, non grava più soltanto sui soggetti istituzionali, ma grava oggi anche direttamente sugli operatori del settore ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* (fatta salva la possibilità di una comunicazione cumulativa, prevista, come si vedrà più estesamente in seguito, dall'art. 4, comma 3, del d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18).

A scanso di equivoci ed al fine di fare chiarezza assoluta in materia pare opportuno sottolineare che le sanzioni previste dall'art. 23 del regolamento UE 996/2010 e conseguentemente dal d.lgs. n. 18/2013 non hanno nulla a che fare con il sistema di segnalazione messo in piedi dalla direttiva 2003/42/CE (*occurrence reporting*) e dal d.lgs. n. 213/2006 attuativo, a livello italiano, di questa direttiva. I due regimi normativi non vanno posti in relazione tra loro. Le sanzioni in questione riguardano esclusivamente la violazione del regolamento UE n. 996/2010.

3. Decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18.

Con il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18 (pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, serie generale, n. 48 del 26.2.2013) l'Italia ha dato attuazione a quanto previsto dall'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010, prevedendo la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del citato regolamento UE.

In sintesi, il decreto legislativo (d.lgs.) in questione (si veda allegato 1 alla presente nota) prevede quanto segue.

- I soggetti passibili di sanzioni (art. 2 d.lgs.) si identificano con quelli ricompresi nella definizione di *persona coinvolta* di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010.
- L'ANSV è il soggetto preposto all'applicazione del d.lgs. in questione ed all'irrogazione delle sanzioni ivi previste (art. 3, comma 1, d.lgs.).
- Il procedimento sanzionatorio per l'irrogazione delle sanzioni, una volta definito dall'ANSV, è sottoposto all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che, sul testo proposto, dovrà assumere il parere del Ministero della giustizia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 3, comma 2, d.lgs.).
- Le violazioni contemplate dal d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18, passibili di sanzioni, sono sostanzialmente quelle individuate dal legislatore comunitario nel *considerando* n. 35 del regolamento UE n. 996/2010 (art. 4, comma 1, d.lgs.).
- Le sanzioni previste dal d.lgs. sono sanzioni amministrative pecuniarie, salvo che il fatto costituisca reato (art. 4, comma 1, d.lgs.).

- Gli importi delle sanzioni sono aggiornati ogni due anni (art. 5 d.lgs.).
- I proventi delle sanzioni sono versati direttamente all'entrata del bilancio dello Stato (art. 6 d.lgs.), non all'ANSV.

4. Attuazione del decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18.

L'entrata in vigore di norme nuove impone sempre grande cautela ed attenzione in sede di relativa applicazione, soprattutto nel caso in cui le norme emanate comportino, come nel caso in questione, l'applicazione di sanzioni.

In tale contesto, l'ANSV rende noto quanto segue.

4.1. Procedimento sanzionatorio (art. 3, comma 2, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18).

L'ANSV ha già trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri, per l'approvazione di competenza, lo schema del procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni di cui all'art. 4 del d.lgs.

Una volta approvato, il procedimento in questione sarà reso tempestivamente pubblico mediante pubblicazione nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana e nel sito web dell'ANSV (www.ansv.it).

4.2. Comunicazione degli incidenti e degli inconvenienti gravi (art. 9 regolamento UE n. 996/2010; art. 4, comma 1, lettera a, e comma 3, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18).

Avuta conoscenza, nell'esercizio delle proprie funzioni, dell'accadimento di un incidente o di un inconveniente grave, le persone coinvolte (si veda punto 2 di questa nota) devono informarne immediatamente l'ANSV, ossia, come prescritto dal d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18, entro sessanta minuti dall'avvenuta conoscenza. Il rispetto di tale tempistica è di fondamentale importanza per consentire all'ANSV di attivarsi e di dare le disposizioni necessarie per evitare che vadano compromesse evidenze importanti per l'inchiesta di sicurezza.

La comunicazione all'ANSV va effettuata quando l'evento sia occorso in territorio italiano ed abbia coinvolto un aeromobile civile, a prescindere dalla sua nazionalità.

Per *incidente* e per *inconveniente grave* si intendono gli eventi definiti come tali dall'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010 (si veda allegato 2 alla presente nota).

La comunicazione può essere fatta direttamente dall'interessato o attraverso l'organizzazione di cui faccia parte. In quest'ultimo caso l'obbligo di comunicazione all'ANSV può essere assolto, anche in forma cumulativa, utilizzando l'apposito modello predisposto dall'ANSV. A tal fine l'ANSV ha predisposto un modello base (si veda allegato 3 alla presente nota), che, di concerto con la stessa, può comunque essere adattato e personalizzato dall'organizzazione che effettui la comunicazione, alla luce della tipologia di attività prestata dalla medesima organizzazione. Qualora una organizzazione avesse necessità di chiarimenti in ordine alla adattabilità ed alla personalizzazione del modello base in relazione alle proprie specificità, può rivolgersi all'ANSV secondo le modalità indicate al punto 5 della presente nota.

Le comunicazioni vanno trasmesse all'ANSV per email o per fax (o utilizzando entrambi i sistemi):

indirizzo email: **safety.info@ansv.it**

numero di fax: **06/8273672 – 06/8273822**

Al fine di favorire comunque la tempestiva attivazione dell'ANSV e consentire così a quest'ultima di dare le opportune istruzioni per evitare che evidenze utili all'inchiesta di sicurezza vadano disperse, **resta comunque fortemente auspicabile** che la comunicazione all'ANSV sia fatta anche per le vie brevi, utilizzando il seguente numero di telefono, operativo H24:

06/82078207

Al fine di favorire al massimo la comunicazione degli incidenti/inconvenienti gravi e agevolare gli operatori del settore l'ANSV si sta orientando per rendere possibile la comunicazione dei suddetti eventi anche a mezzo SMS su cellulari dedicati. In merito, si procederà successivamente ad aggiornare il paragrafo 4.2. della presente nota.

Le comunicazioni (che se inviate per email devono riportare nell'oggetto della stessa email la dicitura "comunicazione di incidente/inconveniente grave") devono contenere, dove applicabili, le seguenti informazioni:

- identificazione e qualifica del soggetto che effettui la comunicazione (con l'indicazione della relativa organizzazione se la comunicazione sia inviata in forma cumulativa utilizzando l'apposito modello), con un recapito telefonico;
- tipo e marche di identificazione dell'aeromobile coinvolto nell'evento (ad es. Cessna 172 marche I-ABCD);
- luogo dell'evento, nel modo più circostanziato possibile (ad es. località XXX, comune di YYY, provincia ZZZ; oppure monte XXX, altitudine m. 1234, comune YYY, provincia ZZZ; oppure aeroporto di XXX);
- data e ora UTC presunta dell'evento;
- persone a bordo, con l'indicazione di eventuali persone ferite/decedute;
- danni riportati dall'aeromobile;
- se possibile, preliminare descrizione sintetica dell'evento;
- l'indicazione della presenza a bordo di eventuali merci pericolose.

In relazione a quanto sopra rappresentato si ricorda che l'art. 13 del regolamento UE n. 996/2010 prescrive, ai commi 2 e 3, quanto segue:

«2. Fino all'arrivo degli investigatori di sicurezza, nessuno può modificare lo stato del luogo dell'incidente, prelevare da esso campioni, intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto, spostarlo o rimuoverlo, a meno che ciò non si renda necessario per ragioni di sicurezza o per assistere persone ferite o previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con l'autorità investigativa per la sicurezza [quindi, in Italia, con l'ANSV].

3. Ogni persona coinvolta adotta le misure necessarie per proteggere i documenti, il materiale e le registrazioni attinenti all'evento in modo tale da impedire, in particolare, che vengano cancellate le registrazioni di conversazioni e allarmi dopo il volo.».

Sulle disposizioni testé citate si richiama l'attenzione degli operatori.

Con riferimento a quanto previsto dal citato comma 2 dell'art. 13, l'ANSV, come ha sempre fatto, cercherà comunque di agevolare il più possibile, laddove necessario, l'attività operativa, anche per evitare che si possano innescare eventuali ulteriori problematiche inerenti la sicurezza del volo. Così, qualora ci fossero effettive esigenze di tempestiva rimozione del relitto dell'aeromobile per evitare penalizzazioni all'attività operativa (è il caso, ad esempio, di un incidente occorso sulla pista di un aeroporto), l'ANSV potrà dare il nulla osta di competenza alla rimozione del relitto anche per le vie brevi, dando contestualmente le opportune istruzioni per documentare le evidenze più importanti prima dell'alterazione dello stato dei luoghi.

5. Richieste di chiarimenti.

Eventuali richieste di chiarimenti in ordine a quanto sopra rappresentato vanno indirizzate all'ANSV utilizzando unicamente il seguente indirizzo email, precisando nell'oggetto la dicitura "d.lgs. 18/2013 – richiesta chiarimenti":

ufficio.presidenza@ansv.it

[Una copia del modello base per la comunicazione in forma cumulativa, in formato word, è disponibile nel sito www.ansv.it, nella cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio"]

DECRETO LEGISLATIVO 14 gennaio 2013, n. 18

Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, nonché abrogazione della direttiva 94/56/CE. (13G00056)
(GU n.48 del 26-2-2013)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 15 dicembre 2011, n. 217, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2010, ed in particolare l'articolo 1;

Visto il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE;

Vista la direttiva 94/56/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile;

Visto il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, che istituisce l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e modifica il codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 189, recante il regolamento di riordino dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, a norma dell'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

Ritenuto necessario fornire disposizioni applicative del regolamento (UE) n. 996/2010, per quanto concerne in particolare le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del citato regolamento e l'individuazione delle misure necessarie affinché esse siano attuate in applicazione dell'articolo 23 del medesimo regolamento;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 settembre 2012;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 22 dicembre 2012;

Sulla proposta dei Ministri per gli affari europei, della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti;

E m a n a

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

Campo di applicazione

1. Il presente decreto reca la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, di seguito denominato: «regolamento».

Art. 2

Destinatari

1. I soggetti chiamati a rispondere per le violazioni sanzionate dal presente decreto si identificano nelle «persone coinvolte» di cui all'articolo 2, paragrafo 1, numero 11, del regolamento.

Art. 3
Organismo responsabile
dell'irrogazione delle sanzioni

1. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), di seguito denominata: «Agenzia», è l'organismo responsabile dell'applicazione del presente decreto e irroga le sanzioni amministrative pecuniarie previste dall'articolo 4 ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

2. Il procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni previste dall'articolo 4 è disciplinato con delibera del Collegio dell'Agenzia, da sottoporre all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, sentiti i Ministeri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti. Il medesimo procedimento è reso pubblico mediante pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nel sito web istituzionale dell'Agenzia.

Art. 4
Violazioni e sanzioni amministrative

1. Salvo che il fatto costituisca reato, l'Agenzia irroga le sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni di seguito elencate:

a) ai soggetti di cui all'articolo 2 che, avuta conoscenza, nell'esercizio delle proprie funzioni, del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, non ne informino l'Agenzia immediatamente, ossia entro sessanta minuti, direttamente o attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, si applica la sanzione amministrativa da tremila euro a dodicimila euro;

b) ai soggetti di cui all'articolo 2 che diffondono le informazioni protette di cui all'articolo 14 del regolamento si applica la sanzione amministrativa da diecimila euro a quarantamila euro;

c) ai soggetti di cui all'articolo 2 che ostacolano l'attività dell'Agenzia, impedendo ai suoi investigatori di adempiere ai loro doveri, si applica la sanzione amministrativa da cinquemila euro a ventimila euro;

d) si applica la sanzione amministrativa da ventimila euro a ottantamila euro ai soggetti di cui all'articolo 2 che, prima dell'arrivo degli investigatori dell'Agenzia:

1) modificano lo stato del luogo dell'incidente;

2) prelevano campioni dal luogo dell'incidente;

3) intraprendono movimenti o effettuano campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto;

4) spostano o rimuovono l'aeromobile o il suo relitto;

e) ai soggetti di cui all'articolo 2 che si rifiutano di fornire agli investigatori dell'Agenzia registrazioni, informazioni e documenti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza, occultandoli, alterandoli o distruggendoli, si applica la sanzione amministrativa da ventimila euro a ottantamila euro.

2. Non si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 1, lettera d), a chi commette le condotte di cui ai numeri 1), 2), 3) e 4) della medesima lettera, per ragioni di sicurezza, per assistere persone ferite ovvero previa autorizzazione dell'autorità responsabile del luogo dell'incidente, con la consultazione, ove possibile, dell'Agenzia.

3. Nel caso di segnalazioni effettuate dai soggetti di cui all'articolo 2 attraverso l'organizzazione di cui fanno parte, l'obbligo di segnalazione può essere assolto dall'organizzazione medesima, anche in forma cumulativa, in nome e per conto dei citati soggetti, conformemente ad un apposito modello pubblicato dall'Agenzia sul proprio sito internet.

Art.5
Aggiornamento degli importi delle sanzioni

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio, sono aggiornati i limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 4, mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale

dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente. Gli aggiornamenti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo.

Art. 6
Versamento dei proventi

1. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal presente decreto sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

2. Entro il 31 marzo di ogni anno, l'Agenzia trasmette alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una relazione sull'applicazione del presente decreto e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente.

Art. 7
Disposizioni finanziarie

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

2. L'Agenzia provvede all'adempimento dei compiti previsti nel presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 gennaio 2013

NAPOLITANO

Monti, Presidente del Consiglio dei
Ministri

Moavero Milanesi, Ministro per gli
affari europei

Severino, Ministro della giustizia

Passera, Ministro delle
infrastrutture e dei trasporti

Visto, il Guardasigilli: Severino

REGOLAMENTO UE 996/2010
DEFINIZIONI DI INCIDENTE E DI INCONVENIENTE GRAVE

«**incidente**», un evento, associato all'impiego di un aeromobile che, nel caso di un aeromobile con equipaggio, si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, si verifica tra il momento in cui l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema propulsivo principale viene spento, nel quale:

a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:

— essere dentro l'aeromobile, oppure

— venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure

— essere direttamente esposta al getto dei reattori,

fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, siano auto inflitte o procurate da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori dalle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; oppure

b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, (ivi compresa la cappottatura o gli accessori), alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle alette antiscorrimento, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, ai parabrezza, al rivestimento dell'aeromobile (quali piccole ammaccature o fori), o a danni di scarsa entità alle pale del rotore principale, alle pale del rotore di coda, al carrello di atterraggio, e per i danni provocati dall'impatto di grandine o di uccelli (tra cui fori nel radome); oppure

c) l'aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile.

«**inconveniente grave**», un inconveniente associato all'impiego di un aeromobile le cui circostanze rivelino che esisteva un'alta probabilità che si verificasse un incidente tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile con equipaggio, una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano o tra il momento in cui, nel caso di un aeromobile a pilotaggio remoto, l'aeromobile è pronto a muoversi per compiere un volo e il momento in cui si arresta alla conclusione del volo e il sistema di propulsione principale viene spento. Un elenco di esempi di inconvenienti gravi figura nell'allegato.

ALLEGATO

Esempi di inconvenienti gravi

Gli eventi elencati sono tipici esempi di inconvenienti che possono costituire inconvenienti gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di «inconveniente grave»:

— mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo,

— volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno,

— decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,

— decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,

— atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata,

— grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale,

— casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti,

— eventi che richiedono l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio,

— avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente,

— malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile,

— inabilità fisica dell'equipaggio in volo,

— quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota,

— incursioni in pista classificate come di gravità A ai sensi del manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) che contiene informazioni sulle classificazioni della gravità,

— inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale,

- avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involuppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile,
- avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

**MODELLO BASE PER LA COMUNICAZIONE IN FORMA CUMULATIVA
DI INCIDENTI/INCONVENIENTI GRAVI**
(art. 4, comma 3, d.lgs. 14 gennaio 2013 n. 18)

[IL PRESENTE MODELLO, DI CONCERTO CON ANSV, PUÒ ESSERE ADATTATO E PERSONALIZZATO DALL'ORGANIZZAZIONE CHE EFFETTUI LA COMUNICAZIONE, IN RELAZIONE ALLA **TIPOLOGIA DI ATTIVITÀ PRESTATATA** DALLA MEDESIMA ORGANIZZAZIONE]

ANSV
email: safety.info@ansv.it
fax: 06/8273672 - 06/8273822
tel: 06/82078207

In ottemperanza a quanto previsto dall'art. 9, comma 1, del regolamento UE n. 996/2010 la presente organizzazione¹ comunica quanto segue, in nome e per conto dei seguenti soggetti:

-² proprietario dell'aeromobile³;
-⁴ esercente del suddetto aeromobile;
-⁵ membri dell'equipaggio del suddetto aeromobile⁶.

Si è avuta conoscenza che in data⁷, presumibilmente alle ore UTC, in località⁸, all'aeromobile citato in premessa, operante il volo⁹, è occorso il seguente evento, che, alla luce delle definizioni contenute nell'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010, si ritiene classificabile come¹⁰:

.....¹¹

Luogo e data di compilazione:

Persona fisica che ha compilato il presente modello:¹²

¹ Indicare il nome della organizzazione, con il relativo indirizzo e recapito telefonico.

² Indicare il nome del proprietario dell'aeromobile coinvolto nell'evento.

³ Precisare tipo dell'aeromobile e marche di identificazione.

⁴ Indicare il nome dell'esercente dell'aeromobile coinvolto nell'evento.

⁵ Dei membri di equipaggio vanno indicati i nomi con le relative qualifiche. Nel caso si tratti di equipaggio plurimo e non sia agevole avere immediata certezza dei nominativi delle persone presenti a bordo, l'indicazione dei rispettivi nominativi sarà trasmessa all'ANSV il più presto possibile.

⁶ **Nel caso di una organizzazione che non operi aeromobili**, le indicazioni di cui alle note 2, 4 e 5 vanno sostituite con quelle di rispettivo interesse, tenuto conto di quanto previsto nella definizione di "persona coinvolta" di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010.

⁷ Giorno, mese, anno (ad es. 01.01.2013).

⁸ Indicare nel modo più circostanziato possibile il luogo dell'evento.

⁹ Indicare il numero del volo, se applicabile.

¹⁰ Indicare se "incidente" o "inconveniente grave". La corretta classificazione finale dell'evento sarà comunque effettuata dall'ANSV, una volta acquisite le evidenze necessarie a tal fine. Tale classificazione potrebbe non coincidere con quella preliminare fatta da chi effettui la comunicazione.

¹¹ Se possibile, fare una preliminare sintetica descrizione dell'evento, indicando anche: il numero delle persone presenti complessivamente a bordo, con l'indicazione del numero delle persone eventualmente ferite/decedute; i danni subiti dall'aeromobile; la eventuale presenza a bordo di merci pericolose.

¹² Indicare, in stampatello, il nome e la qualifica della persona fisica che ha compilato il modello, con l'indicazione di un recapito telefonico ove poterla eventualmente contattare.