



Numero: 2024/01-GEN

Ed. n. 1 del 21 giugno 2024

Le Indicazioni Tecniche e Operative contengono elementi di carattere generale relativi a specifici domini dell'aviazione civile.

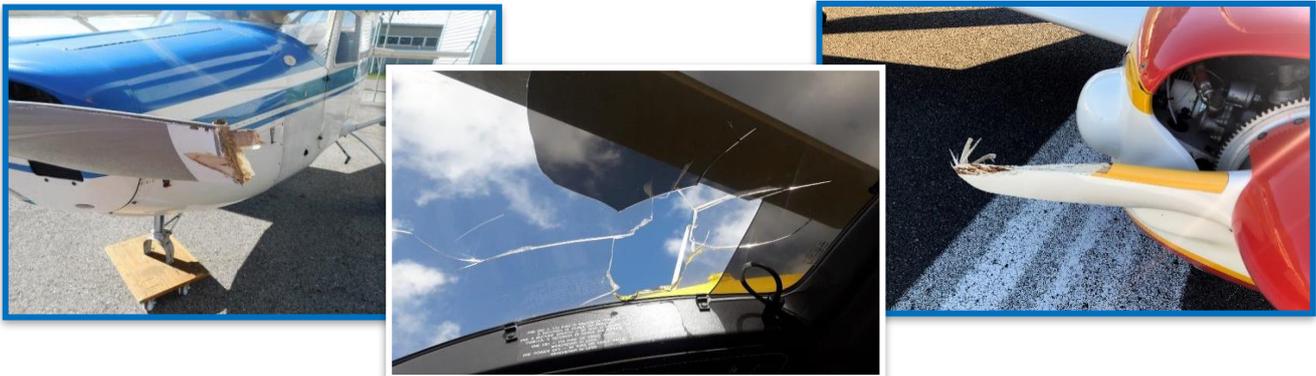
I criteri interpretativi/procedurali/metodologici sono forniti senza alcuna indicazione preferenziale da parte dell'ENAC e tra di essi il richiedente può identificare il possibile modo per soddisfare il requisito, o il complesso dei requisiti, che meglio si adatta alla propria realtà.

Le Indicazioni Tecniche e Operative possono essere pubblicate come documento autonomo da utilizzare quale complesso di indicazioni tecniche e procedurali per l'attuazione di processi di certificazione/approvazione di tipo sperimentale in attesa dell'emissione di Regolamenti.

INDICAZIONI TECNICHE E OPERATIVE

La segnalazione obbligatoria degli eventi aeronautici

Mandatory Occurrence Reporting



*IL DIRETTORE CENTRALE COORDINAMENTO RELAZIONI INTERNAZIONALI, SICUREZZA E RICERCA
DR.SSA GIOVANNA LASCHENA*

*IL DIRETTORE SAFETY
DR.SSA FABIOLA CARDEA*

RIFERIMENTI NORMATIVI	TITOLO
Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014	Segnalazione, analisi e monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile
Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1018 della Commissione del 29 giugno 2015	Elenco per la classificazione di eventi nel settore dell'aviazione civile che devono essere obbligatoriamente segnalati a norma del Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio
Regolamento Delegato (UE) 2020/2034 della Commissione del 6 ottobre 2020	Sistema comune europeo per la classificazione dei rischi (ERCS)
Regolamento di esecuzione (UE) 2021/2082 della Commissione del 26 novembre 2021	Modalità di attuazione del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio per quanto riguarda il sistema comune europeo per la classificazione dei rischi
Regolamento (UE) 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010	Inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile
Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018	Norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione Europea per la sicurezza aerea
Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016	Protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati)
Regolamento (UE) 1321/2014 della Commissione del 26 novembre 2014	Mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni
Regolamento (UE) 748/2012 della Commissione del 3 agosto 2012	Regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione
Art. 1 del Decreto Legislativo 2 maggio 2006, n. 213	Attuazione della direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

RIFERIMENTI NORMATIVI	TITOLO
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
Regolamento ENAC "UAS-IT" del 4 gennaio 2021	Comunicazioni di eventi ed indagini
Regolamento ENAC "Trasporto Aereo delle Merci Pericolose" - Edizione 2 del 2 luglio 2019	Segnalazione di eventi e di merci non dichiarate o mal dichiarate
Regolamento ENAC "Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici)" – Edizione 1 del 5 maggio 2023	Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici)
Doc. ICAO n.9284 "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air Corrigenda/Addenda/Guidance only"	Chapter 7 - Incident and Accident Reporting

APPLICABILITÀ		
APT	Aeroporti	interessato
ATM	Air Traffic Management	interessato
EAL	Economiche, Amministrative o Legali	non interessato
LIC	Licenze	interessato
GEN	Generale	interessato
MED	Medicina Aeronautica	interessato
MPE	Merci Pericolose	interessato
NAV	Navigabilità	interessato
OPV	Operazioni Volo	interessato
SEC	Security	interessato
UAS	Unmanned Aerial System	interessato

Sommario

1. Definizioni	5
2. Acronimi	7
3. Introduzione	7
4. Scopo	8
5. Le segnalazioni obbligatorie	8
6. Il sistema ECCAIRS 2	9
6.1 Le maschere di immissione dati delle segnalazioni	9
7. Rilascio degli accrediti per l'accesso al sistema ECCAIRS 2	9
8. Le segnalazioni delle Organizzazioni	10
8.1 Compatibilità di altri software con ECCAIRS 2 (file e5x)	10
9. Le segnalazioni individuali	11
9.1 Le segnalazioni dei piloti privati	11
9.2 Le segnalazioni dei gestori di avio-idro-elisuperfici	11
10. Le segnalazioni dei Certifying Staff Indipendenti (CSI)	11
11. Le segnalazioni di eventi relativi a Bird/Wildlife Strike	12
12. Le segnalazioni di eventi relativi agli UAS	12
13. Le segnalazioni relative alle Merci Pericolose	12
13.1 Rilascio degli accrediti per l'accesso al sistema eE-MOR	13
14. Le segnalazioni dei VDS	13
15. Le segnalazioni delle SUP	13
16. Il sistema di Occurrence Reporting di EASA	14
17. L'analisi degli eventi e la classificazione di rischio	14
18. La repository europea degli eventi (ECR)	15
19. Decorrenza	15

1. DEFINIZIONI

ADREP: insieme di termini utilizzati da ICAO per classificare gli eventi degli aeromobili e consentire l'analisi delle tendenze della safety.

ECCAIRS 2 (E2): piattaforma digitale istituita per assistere le parti interessate del trasporto aereo nella raccolta, condivisione e analisi delle loro informazioni sulla safety.

ERCS: metodologia applicata per valutare il rischio per l'aviazione civile derivante da un evento in termini di punteggio di rischio per la safety.

Incidente (accident): 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 anti-scorrimento, 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 (incident): un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;

Inconveniente grave (serious incident): 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.

Lesione grave (serious injury): una lesione riportata da una persona in un incidente e che comporti una delle condizioni seguenti:

- a) una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data in cui è stata riportata;
- b) una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani, dei piedi o del naso);
- c) lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini;
- d) lesioni a qualsiasi organo interno;
- e) ustioni di secondo o terzo grado o estese su più del 5 % della superficie corporea;
- f) un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive.

Lesione mortale (fatal injury): una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la sua morte entro trenta giorni dalla data dell'incidente.

Pericolo (hazard): una situazione o un oggetto con il potenziale di causare la morte o provocare lesioni a una persona, danni alle attrezzature o a una struttura, perdita di materiale o ridurre la capacità di una persona di eseguire una data funzione.

Rischio (risk): il rischio è il potenziale valutato per conseguenze avverse derivanti da un pericolo. È la probabilità che il potenziale del pericolo di causare danni si realizzi.

2. ACRONIMI

ADREP - ICAO Accident/Incident Data Reporting

ANSV - Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo

EASA - European Union Aviation Safety Agency - Agenzia europea per la sicurezza aerea

ECCAIRS 2 (E2) - European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems

ECR - European Central Repository

eE-MOR - electronic ENAC-Mandatory Occurrence Reporting

ERCS - European Risk Classification Scheme

ICAO - International Civil Aviation Organisation

ITO - Indicazioni Tecniche e Operative

MOR - Mandatory Occurrence Reporting

SMS - Safety Management System

SUP - Suspected Unapproved Parts

UAS - Unmanned Aerial System

UE - Unione Europea

VDS - Volo da Diporto o Sportivo

3. INTRODUZIONE

Nel 2015 è entrato in vigore il Regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la segnalazione, l'analisi ed il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile.

Il Regolamento (UE) n. 376/2014 è applicabile agli eventi che coinvolgono aeromobili civili, ad eccezione di quelli di cui all'allegato I del Regolamento (UE) n. 2018/1139, per i quali l'applicabilità viene demandata alla decisione delle singole Autorità Competenti.

A supporto del Regolamento (UE) n. 376/2014 è stata pubblicata la relativa *Implementing Rule*, ovvero il Regolamento (UE) n. 2015/1018 della Commissione, che riporta l'elenco - non esaustivo - degli eventi aeronautici che sono oggetto di segnalazione obbligatoria alla Autorità Competente.

Come previsto dall'articolo 7 del Regolamento (UE) n. 376/2014, è stato successivamente pubblicato il Regolamento (UE) n. 2020/2034 sul sistema comune europeo per la classificazione dei rischi, ovvero lo *European Risk Classification Scheme* (ERCS), e la relativa

Implementing Rule, ovvero il Regolamento (UE) n. 2021/2082, per la relativa implementazione della metodologia ERCS.

4. SCOPO

Scopo della presente ITO è fornire informazioni per la segnalazione obbligatoria degli eventi aeronautici mediante l'utilizzo dei sistemi ECCAIRS 2 o, ove applicabile, eE-MOR e di rimandare, ove necessario, alla documentazione emanata dall'Unione Europea, dall'EASA, dall'ENAC o dall'ICAO.

5. LE SEGNALAZIONI OBBLIGATORIE

Il paragrafo 6 dell'articolo 4 del Regolamento (UE) n. 376/2014 stabilisce quali sono le persone fisiche che sono obbligate a segnalare, entro il limite di 72 ore dal momento in cui ne vengono a conoscenza, gli eventi elencati nel Regolamento (UE) n. 2015/1018 che, ad ogni modo, sono da ritenersi non esaustivi.

Sempre ai sensi del Regolamento (UE) n. 376/2014, gli stessi soggetti devono effettuare la segnalazione all'Organizzazione di appartenenza, la quale, a sua volta, dovrà trasmetterla all'Autorità Competente entro ulteriori 72 ore dal momento in cui ne viene a conoscenza.

Il Regolamento (UE) n. 376/2014 consente comunque, in caso di necessità, la possibilità dell'invio delle segnalazioni direttamente all'Autorità Competente utilizzando il sistema di raccolta ECCAIRS 2; tuttavia è fortemente raccomandato che le segnalazioni vengano effettuate verso le proprie organizzazioni di appartenenza.

Tale sistema di segnalazione obbligatoria viene definito *Mandatory Occurrence Reporting* (MOR).

Nel caso in cui l'evento da segnalare sia un incidente (*accident*) o un inconveniente grave (*serious incident*), così come richiesto nel Regolamento (UE) n. 996/2010 e specificato nel DLgs n. 18/2013, sussiste anche l'obbligo di segnalare l'evento all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) secondo tempi e modalità da essa indicate nel proprio sito internet ([Le modalità di segnalazione](#)).

NOTA: la segnalazione inoltrata all'ENAC con il sistema di segnalazione obbligatoria previsto dal Regolamento (UE) n. 376/2014 non assolve agli obblighi di segnalazione all'ANSV derivanti dal Regolamento (UE) n. 996/2010.

6. IL SISTEMA ECCAIRS 2

Il sistema di segnalazione ECCAIRS 2 è accessibile dal portale EASA <https://e2.aviationreporting.eu>.

Maggiori informazioni sulle modalità di utilizzo di E2 sono disponibili nella sezione [Segnalazione Eventi Aeronautici](#) del sito Internet dell'ENAC.

6.1 Le maschere di immissione dati delle segnalazioni

Come stabilito dal paragrafo 2 dell'articolo 4 del Regolamento (UE) n. 376/2014, le organizzazioni devono istituire un sistema di reporting interno per la raccolta, l'analisi e la trasmissione all'ENAC mediante il sistema E2 delle segnalazioni obbligatorie degli eventi ad esse riportate dai soggetti elencati nel paragrafo 6 dello stesso articolo 4, rispettando la tempistica indicata nel paragrafo 5.

Per facilitare la raccolta delle informazioni, E2 prevede maschere di immissione personalizzate per le varie tipologie di organizzazione nelle quali sono indicati i campi obbligatori contrassegnati da un asterisco rosso.

Si raccomanda di fornire il maggior numero di informazioni possibili, oltre a quelle obbligatorie, e di allegare, anche al fine di agevolare l'analisi dell'evento da parte dell'ENAC, ogni eventuale documentazione utile.

Si precisa che l'eventuale documentazione allegata non esonera il reporter dalla compilazione dei campi obbligatori, come ad esempio il campo "narrativa" che dovrà comunque contenere una accurata descrizione dell'evento per permettere un'analisi completa e adeguata.

7. RILASCIO DEGLI ACCREDITI PER L'ACCESSO AL SISTEMA ECCAIRS 2

Per utilizzare le funzionalità del sistema di reporting E2 è necessario registrarsi con le modalità definite nella sezione [Segnalazione Eventi Aeronautici](#) del sito Internet dell'ENAC.

Si evidenzia che, a seguito della registrazione e trascorsi 90 giorni di inattività dell'account, il sistema E2 invierà un promemoria via email all'utente informandolo della necessità di effettuare un semplice accesso al sistema al fine di evitare la disattivazione dell'account.

In caso di disattivazione sarà necessario inviare una email a accountemor@enac.gov.it con richiesta di riattivazione dell'account.

8. LE SEGNALAZIONI DELLE ORGANIZZAZIONI

Ciascuna Organizzazione inoltra la richiesta di accredito al sistema ECCAIRS 2 attraverso la figura del Responsabile del reporting da essa individuata che abbia le conoscenze sufficienti per gestire il sistema E2.

Il Responsabile del reporting opererà come amministratore del sistema E2 per gli account che riterrà opportuno rilasciare all'interno della propria Organizzazione, e avrà la responsabilità di garantire che costoro effettuino personalmente la cancellazione del proprio account mediante l'opzione *Delete My Account* all'interno del sistema E2 (nel proprio profilo in alto a destra, selezionare My Account, in fondo alla pagina c'è l'opzione di cancellazione), nel caso in cui non sia più necessario l'accredito al sistema di reporting.

L'organizzazione è tenuta a comunicare tempestivamente all'ENAC ogni eventuale avvicendamento nella figura del Responsabile del reporting, il quale avrà la responsabilità di effettuare la cancellazione del proprio account seguendo la procedura succitata.

Contestualmente l'Organizzazione è tenuta a richiedere all'ENAC l'accredito del nuovo Responsabile del reporting, come sopra specificato.

Tale figura agirà inoltre da punto di contatto con la Direzione Safety dell'ENAC per quanto concerne la qualità delle segnalazioni inviate e garantirà la confidenzialità delle informazioni così come richiesto dal paragrafo 1 dell'articolo 6 del Regolamento (UE) n. 376/2014.

NOTA 1: nelle organizzazioni che sono dotate di un *Safety Management System* il Responsabile del reporting è tipicamente il Safety Manager o una persona alle sue dirette dipendenze.

NOTA 2: Nel caso di aeromobili eserciti dagli Aero Club aderenti all'Aero Club d'Italia la segnalazione può essere effettuata anche dall'aeroclub che lo esercisce, che viene considerato, di fatto, l'Organizzazione di riferimento.

8.1 Compatibilità di altri software con ECCAIRS 2 (file E5X)

In accordo all'articolo 7 del Regolamento (UE) n. 376/2014, le segnalazioni degli eventi possono essere effettuate esclusivamente con sistemi compatibili con il sistema ECCAIRS 2 e che utilizzino la tassonomia ADREP.

Pertanto, le Organizzazioni possono utilizzare un proprio software di *Safety Management System* (SMS), purché esso sia in grado di produrre e di trasmettere la segnalazione in formato E5X al sistema E2 secondo le modalità stabilite da EASA.

NOTA: Il formato E5X è basato su XSD e consente una convalida formale dei dati prima di eseguire l'invio effettivo all'Autorità competente.

9. LE SEGNALAZIONI INDIVIDUALI

Il Regolamento (UE) n. 376/2014 consente, in caso di necessità, la possibilità dell'invio delle segnalazioni in modalità individuale direttamente all'Autorità Competente, cliccando su *Register as an Individual user* nella pagina <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>; in tal caso l'ENAC valuterà la pertinenza della richiesta ricevuta comunicando successivamente l'esito al richiedente.

Tuttavia, persone facenti parte di un'Organizzazione approvata (v. paragrafo 5) sono tenute a segnalare alla propria organizzazione di appartenenza così come prescritto dal paragrafo 6 dell'articolo 4 del Regolamento (UE) n. 376/2014.

I soggetti che rientrano in questo paragrafo sono tenuti ad effettuare tali segnalazioni entro 72 ore dal momento in cui ne vengono a conoscenza.

9.1 Le Segnalazioni dei Piloti Privati

I piloti privati di aeromobili diversi dagli aeromobili complessi, i piloti privati di alianti e di aeromobili più leggeri dell'aria, nonché quelli di aeromobili di cui all'allegato I del Regolamento (UE) n. 2018/1139, sono tenuti a segnalare all'ENAC mediante il sistema E2, entro 72 ore da quando ne vengono a conoscenza, le tipologie di eventi riportate nell'allegato V al Regolamento (UE) n. 2015/1018 con le modalità descritte nel sito dell'Ente nella sezione [Segnalazione Eventi Aeronautici](#).

9.2 Le Segnalazioni dei gestori di Avio-Idro-Elisuperfici

Il Regolamento "Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio (avio-idro-elisuperfici)" prevede l'obbligo per il gestore dell'avio-idro-elisuperficie di segnalare gli eventi aeronautici occorsi presso la propria infrastruttura.

Gli stessi gestori potranno effettuare le segnalazioni degli eventi aeronautici accedendo al sistema ECCAIRS 2 e cliccando su *Register as an Individual user* nella pagina <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>.

10. LE SEGNALAZIONI DEI CERTIFYING STAFF INDIPENDENTI (CSI)

I Certifying Staff Indipendenti (CSI) che non lavorano per conto di un'impresa di manutenzione approvata, ma che esercitano in proprio i privilegi della Licenza a Parte 66 (LMA) ai fini del rilascio del Certificato di Riammissione in Servizio (CSI-MAN) oppure come *Airworthiness*

Review Staff (CSI-ARS) sono tenuti a segnalare all'ENAC gli eventi riportati nell'allegato II al Regolamento (UE) n. 2015/1018 e pertanto a richiedere le credenziali di accesso al sistema E2 mediante la [richiesta accreditato ECCAIRS 2 per i CSI](#) (CSI-MAN, CSI-ARS) presente nella sezione Modulistica Sistema Reporting.

I soggetti che rientrano in questo paragrafo sono tenuti ad effettuare tali segnalazioni entro 72 ore dal momento in cui ne vengono a conoscenza.

11. LE SEGNALAZIONI DI EVENTI RELATIVI A BIRD/WILDLIFE STRIKE

Con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 376/2014 sono state introdotte alcune modifiche alle modalità di segnalazione degli eventi di *Bird/Wildlife Strike*.

Infatti, come richiesto dal Regolamento (UE) n. 2015/1018, tutti gli eventi "*wildlife strike including birdstrike*" sono soggetti all'obbligo di segnalazione.

Sono soggetti all'obbligo di segnalazione anche gli "*unconfirmed strikes*" così come riportato nel ICAO Doc. 9137 parte 3.

12. LE SEGNALAZIONI DI EVENTI RELATIVI AGLI UAS

L'articolo 25 del Regolamento "UAS-IT" dell'ENAC prescrive che le segnalazioni di eventi relativi agli UAS siano comunicati all'ENAC mediante il sistema ECCAIRS 2 rispettando le tempistiche riportate al precedente paragrafo 5.

Le tipologie di eventi da riportare sono al momento quelle elencate nell'allegato V del Regolamento (UE) n. 2015/1018.

Tuttavia, la presente ITO non si applica agli eventi che coinvolgono UAS per i quali non sono richiesti un certificato o una dichiarazione a norma dell'articolo 56, paragrafi 1 e 5, del Regolamento (UE) n. 2018/1139, a meno che l'evento abbia causato lesioni gravi/*serious injury* o mortali/*fatal injury* a una persona, o abbia coinvolto anche aeromobili diversi dagli UAS.

13. LE SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE MERCI PERICOLOSE

Fermi restando gli obblighi di segnalazione immediata ai soggetti interessati per scongiurare situazioni di pericolo o che derivano da altre norme, per rispondere ai requisiti di segnalazione obbligatoria all'Ente di eventi previsti dall'articolo 15 del Regolamento "Trasporto Aereo delle

Merci Pericolose" dell'ENAC e dal Regolamento (UE) n. 376/2014, deve essere usato esclusivamente il sistema ECCAIRS 2 con le modalità sopra indicate.

Per gli speditori (*shipper*), gli spedizionieri (*freight forwarder*), autorità doganali e *security screening providers* che non hanno l'obbligo di soddisfare il Regolamento (UE) n. 376/2014, bensì di segnalare in accordo al Doc. ICAO 9284 e quindi al succitato Regolamento ENAC per il "Trasporto Aereo delle Merci Pericolose", resta ancora disponibile l'apposita sezione del portale eE-MOR.

13.1 Rilascio degli accrediti per l'accesso al sistema eE-MOR

Per utilizzare le funzionalità del sistema di reporting eE-MOR è necessario registrarsi con il modulo "[Richiesta accredito eE-MOR per spedizionieri \(Merci Pericolose\)](#)" presente nella sezione [Segnalazione Eventi Aeronautici](#) del sito Internet dell'ENAC.

14. LE SEGNALAZIONI DEI VDS

Non sono soggetti all'obbligo di segnalazione in E2 secondo il Regolamento (UE) n. 376/2014 i piloti degli Aeromobili per Volo da Diporto o Sportivo (VDS) che ricadono sotto la competenza dell'Aero Club d'Italia come stabilito dal D.P.R. 9 luglio 2010, n. 133.

15. LE SEGNALAZIONI DELLE SUP

Le segnalazioni obbligatorie degli eventi previsti dai Regolamenti (UE) n. 1321/2014 e n. 748/2012, come revisionati, e dal Regolamento (UE) n. 376/2014, che coinvolgono *Suspected Unapproved Parts* (SUP) devono essere effettuate esclusivamente tramite il sistema E2.

Allo scopo sono previsti all'interno di E2 gli *Event Type* dedicati che possono essere selezionati utilizzando come filtro la voce «*Suspected Unapproved Part (SUP)*» oppure «*Bogus part*».

16. IL SISTEMA DI OCCURRENCE REPORTING DI EASA

Le Organizzazioni che hanno un'approvazione rilasciata direttamente da EASA (quali ad esempio le DOA) devono segnalare gli eventi direttamente all'Agenzia in quanto Autorità Competente per questo tipo di approvazioni.

Per maggiori informazioni è possibile consultare l'apposita sezione del sito EASA ([Aviation Safety Reporting Organisations](#)).

17. L'ANALISI DEGLI EVENTI E LA CLASSIFICAZIONE DI RISCHIO

Uno degli scopi principali del Regolamento (UE) n. 376/2014 è quello di assistere gli Stati Membri, l'EASA e le Organizzazioni nella gestione dei rischi per la safety.

Mentre le Organizzazioni gestiscono i rischi per la safety associati alle specifiche attività che esse svolgono, le Autorità Competenti e l'EASA gestiscono i rischi comuni all'intero sistema dell'aviazione, rispettivamente nello specifico Stato Membro e a livello europeo.

Pertanto, le responsabilità delle Autorità Competenti e dell'EASA non esonerano le Organizzazioni dalle loro dirette responsabilità relative ai prodotti e servizi che esse forniscono.

In particolare, come prescritto dall'articolo 13 del Regolamento (UE) n. 376/2014 le Organizzazioni devono analizzare le informazioni raccolte sugli eventi (inclusi gli incidenti/*accident* e gli inconvenienti gravi/*serious incident*) al fine di identificare gli *hazard*, individuare i rischi associati, adottare le appropriate misure di mitigazione e valutarne conseguentemente l'efficacia.

Tale attività viene definita follow-up ed è suddivisa in due fasi:

- follow-up preliminare, i cui risultati devono essere comunicati all'ENAC, esclusivamente mediante il sistema E2, entro 30 giorni dalla notifica dell'evento;
- follow-up definitivo, i cui risultati devono essere comunicati all'ENAC, esclusivamente mediante il sistema E2, entro tre mesi dalla notifica dell'evento.

Per la classificazione dei rischi le Organizzazioni possono utilizzare la metodologia di rischio che ritengono più adatta alle loro rispettive dimensioni e all'attività svolta, tra le quali anche la metodologia ERCS.

18. LA REPOSITORY EUROPEA DEGLI EVENTI (ECR)

In accordo all'articolo 8 del Regolamento (UE) n. 376/2014, le segnalazioni contenute nei database nazionali sono raccolte in un'unica *repository* della Commissione Europea, che prende il nome di *European Central Repository* (ECR).

Il paragrafo 1 dell'articolo 9 del Regolamento (UE) n. 376/2014 prescrive alle Autorità Competenti di trasferire le occorrenze nell'ECR secondo le modalità previste dal software E2.

I soggetti interessati elencati nell'allegato II al Regolamento (UE) n. 376/2014 possono chiedere l'accesso ad alcune informazioni contenute nell'ECR nel rispetto delle condizioni previste dagli articoli 10 e 11 del Regolamento (UE) n. 376/2014, mediante il punto di contatto dello Stato Membro presso cui i soggetti interessati hanno sede.

Tale richiesta può essere inviata all'ENAC soltanto via PEC mediante il modulo [Richiesta di informazioni dall'ECR](#) previsto dall'allegato III al Regolamento (UE) n. 376/2014. Non verranno prese in considerazione richieste incomplete.

Come riportato al paragrafo 4 dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n. 376/2014, per motivi di sicurezza non è concesso ai soggetti interessati l'accesso diretto all'ECR.

19. DECORRENZA

La presente ITO entra in vigore alla data di pubblicazione del documento sul sito internet dell'ENAC.