

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

Via Attilio Benigni, 53 - 00156 Roma - Italia
Tel. +39 06 82078 219 - 06 82078 200 - fax. +39 06 8273 672

RELAZIONE D'INCHIESTA

**INCIDENTE OCCORSO ALL'AEROMOBILE
EADS Socata TB 9 "Tampico", marche I-IAEI
Località Casera Tamarut, Comune di Prato Carnico (UD)
17 agosto 2003**

N. A/36/04

CAPITOLO IV

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

4. RACCOMANDAZIONI

4.1. RACCOMANDAZIONE ANSV-46/235-03/1/A/04

Motivazione: il pilota, che aveva conseguito la licenza di pilotaggio da pochi mesi, ha intrapreso un volo in zona montana senza aver adeguatamente considerato aspetti della pianificazione quali le condizioni di carico del velivolo, le prestazioni di salita dello stesso, l'orografia della zona da sorvolare.

Destinatari: Ente nazionale per l'aviazione civile, Aero club d'Italia.

Testo: si reitera la raccomandazione, già emanata in passato, circa la necessità di sensibilizzare, per quanto di rispettiva competenza, i responsabili delle scuole di pilotaggio ed i piloti del comparto aviazione turistico sportiva sull'importanza di pianificare e preparare accuratamente il volo.

ALLEGATI

Messaggi di allerta

PAGINA BIANCA

Prot. 118/INV/95/3/04
Roma, 3 febbraio 2004

A: Ente nazionale per l'aviazione civile
Viale del Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Alla cortese attenzione del Presidente
On. Prof. Vito Riggio
fax: 06 44596201

Alla cortese attenzione del Direttore generale
Com.te Silvano Manera
fax: 06 44596301

e p.c. Ente nazionale per l'aviazione civile
Dipartimento sicurezza
Via di Villa Ricotti, 42 - 00161 Roma
Alla cortese attenzione del Com.te Silvano Imperato

**Oggetto: incidente occorso all'elicottero AS-350B2 "Ecureuil", marche di immatricolazione I-AMVE, in data 19 aprile 2003, in località Sestriere (Torino).
MESSAGGIO DI ALLERTA 1/2004.**

Dall'esame della relazione relativa alle indagini effettuate sul motore Arriel 1D1 s/n 9224 dell'elicottero in oggetto, sono emersi degli elementi oggettivi che necessitano di essere portati a conoscenza di codesto Ente, prima della conclusione della inchiesta tecnica, nell'interesse comune della sicurezza del volo.

1. L'avaria del motore è stata determinata dalla rottura di una delle 27 palette del 2° stadio della turbina generatrice di gas. Tale paletta (n. 22), a sua volta, per effetto della forza centrifuga, ha determinato uno squarcio sullo statore e la contemporanea fuoriuscita dei gas turbina con perdita totale ed immediata della potenza. Lo sbilanciamento indotto dal distacco della paletta dal gruppo rotante della turbina ha determinato, inoltre, interferenze tra parti rotanti e statiche, con danneggiamento e surriscaldamento di superfici all'interno del motore.

La rottura della paletta n. 22 è stata causata da un processo di "fatica pura", non innescata cioè da difetti del materiale, ma a seguito di sollecitazioni anomale, dovute a condizioni di vincolo ed accoppiamenti non più conformi alle geometrie di progetto.

Le sollecitazioni che hanno portato all'evoluzione della fatica sono state indotte dal contatto della piattaforma della paletta n. 22 con quello della paletta adiacente n. 23. Tale contatto è stato

causato dalla traslazione verso il retro dalla propria sede della paletta n. 23, determinato dalla rottura del fermo della paletta stessa (*locking pin*). La causa primaria dell'evento è stata pertanto la rottura del fermo della paletta n. 23.

2. L'emanazione delle prime istruzioni tecniche da parte della Turbomeca relative al sistema di bloccaggio delle palette risale al 1987 con la emissione della TU-149, attraverso la quale si è modificato il sistema originario, introducendo quello attuale.

A partire dal 1999 venivano riscontrate, da parte degli operatori, delle anomalie all'attuale sistema di bloccaggio delle palette, consistenti in un cedimento o deformazione dei fermi e conseguente spostamento assiale delle palette vincolate ad essi. Tale condizione, come riportato nel primo bollettino tecnico di allerta emesso dalla stessa Turbomeca (*Alert Service Bulletin A 292-72-0263*) del 14 giugno 2000, "può compromettere la sicurezza del volo in quanto può provocare danneggiamenti al motore e lo spegnimento in volo". In tre anni dalla prima emissione del citato ASB vi sono state quattro ulteriori variazioni (l'ultimo "Update 4" è del 22 agosto 2003), attraverso le quali si sono modificate le frequenze delle ispezioni alle palette del 2° stadio della turbina generatrice di gas, passando da 3000 fino a 150 ore, in funzione della misurazione della posizione relativa delle palette.

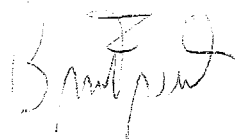
Inoltre, dalla edizione 3 (ASB "Update 3") del 29 luglio 2002 (in vigore al momento dell'evento) è stata abolita l'ispezione visiva dei fermi e la verifica del gioco delle palette, ed i controlli dello spostamento delle palette vengono tuttora effettuati senza la rimozione e smontaggio del motore, a meno del superamento del valore limite ammesso (0,4 mm).

Tali controlli riguardano solo la verifica della traslazione delle palette.

3. Sulla base di quanto sopra rappresentato, nell'attesa che la Turbomeca risolva in via definitiva la problematica relativa alle palette del 2° stadio della turbina generatrice di gas, si invita l'ENAC a prendere in considerazione la possibilità di:
 - far controllare lo stato dei fermi delle palette del 2° stadio della turbina generatrice di gas dei motori interessati (famiglia Arriel 1) secondo un programma di ispezione "ad hoc", con precedenza ai motori installati su elicotteri monomotore;
 - far ripristinare il controllo visivo dello stato dei fermi e la verifica diretta del gioco e dello spostamento assiale delle palette del 2° stadio della predetta turbina dei motori della famiglia Arriel 1, mediante una ispezione diretta con smontaggio del modulo del motore interessato;
 - valutare l'adeguatezza, sulla base dei dati manutentivi/ispettivi disponibili, integrati da quelli statistici disponibili presso il costruttore Turbomeca, delle attuali limitazioni relative alla frequenza delle ispezioni dei moduli 03 dei motori della famiglia Arriel 1 in merito alla posizione delle palette del 2° stadio della turbina generatrice di gas.

Si resta in attesa di ricevere un cortese cenno di riscontro in merito ai provvedimenti eventualmente intrapresi da codesto Ente.

Il Presidente
Prof. Bruno Franchi



Prot. 547 | INV | 299 | 3 | 04
Roma, 25 marzo 2004

A: Ente nazionale per l'aviazione civile
Viale del Castro Pretorio, 118 – 00185 Roma

Alla cortese attenzione del Presidente
On. Prof. Vito Riggio
fax: 06 44596201

Alla cortese attenzione del Direttore generale
Com.te Silvano Manera
fax: 06 44596301

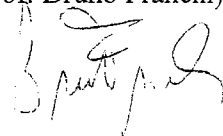
e p.c. Ente nazionale per l'aviazione civile
Dipartimento sicurezza
Via di Villa Ricotti, 42 – 00161 Roma
Alla cortese attenzione del Com.te Silvano Imparato
fax: 06 44185601

**Oggetto: incidente elicottero AS-350B2 “Ecureuil”, marche di immatricolazione I-MMMA, occorso in data 14 ottobre 2003, in località Campoferro (Voghera).
MESSAGGIO DI ALLERTA 2/ 2004.**

1. Già dalle prime fasi dell'inchiesta tecnica sono emersi degli elementi oggettivi che necessitano di essere portati a conoscenza di codesto Ente, prima della conclusione della stessa inchiesta, nell'interesse comune della sicurezza del volo.
2. L'elicottero era decollato con quattro persone a bordo da Arena Po, senza piano di volo, per dirigersi ad Alessandria, sede operativa della società esercente l'elicottero stesso. L'aeromobile, dopo circa 20 minuti di volo, è precipitato in prossimità di Voghera, in località Campoferro. Tre degli occupanti sono deceduti, mentre il quarto ha riportato gravi lesioni. Si riportano di seguito alcune informazioni oggettive relative alla pianificazione e conduzione del volo in argomento.
 - a. L'elicottero era regolarmente in esercizio presso una società autorizzata per effettuare lavoro aereo e trasporto pubblico passeggeri (TPP).
 - b. Il posto di pilotaggio di destra, normalmente il posto riservato al comandante, era occupato da un pilota non abilitato sul tipo, non iscritto nel disciplinare dell'esercente e non in possesso di una licenza di volo professionale. In sostanza non era in possesso dei requisiti previsti, per la particolare tipologia del volo (TPP), dalla circolare 41/23100 (“Norme operative per l'esercizio di aeromobile in servizio di TPP” – Cap. 11, paragrafo 4.1: esperienza minima di 500 ore di volo e abilitazione sul tipo).

- c. L'abilitazione sul tipo di aeromobile del pilota che occupava il posto di pilotaggio a sinistra, normalmente riservato al co-pilota, non era in corso di validità (NOT CURRENT). Sul suo libretto personale di volo (in vigore fino al 31 maggio 2003) e sul Flight Log book (in vigore dal 1° giugno 2003) era comunque riportata attività di volo con l'AS 350 B2.
- d. Il volo non era classificabile come "turismo", in quanto non era stato precedentemente declassato dal direttore operativo dell'esercente attraverso una comunicazione scritta alla DCA di competenza per territorio.
- e. Il volo non era classificabile come "Scuola" per i seguenti motivi:
- il pilota seduto a sinistra non aveva le qualifiche di istruttore (TRI e TRE) sul tipo di aeromobile e non era iscritto nel disciplinare della FTO presso cui il pilota seduto a destra stava conseguendo l'abilitazione sulla macchina;
 - nei voli classificabili come "Scuola" non è prevista la presenza di passeggeri a bordo.
- f. Il pilota iscritto nel disciplinare dell'esercente, che occupava il posto di pilotaggio a sinistra, risultava anche iscritto nel disciplinare di un'altra società di trasporto aereo, con la quale svolgeva regolarmente attività di volo.
Ciò non è consentito, secondo quanto contemplato dalla Circolare ENAC OPV-09 ("Personale dell'organizzazione operativa degli esercenti di trasporto aereo") datata 11 febbraio 2002. Il paragrafo 5. "Impiego di piloti" riporta, infatti, che "non è consentito l'inserimento in organico degli stessi piloti presso più esercenti di trasporto aereo".
- g. La pianificazione e la condotta del volo non sono state effettuate nel rispetto delle procedure contemplate nel manuale operativo della società esercente.
3. Sulla base di quanto sopra rappresentato si ritiene necessario che ENAC consideri la possibilità di:
- sensibilizzare le società esercenti di trasporto aereo con elicotteri ad un maggiore e puntuale rispetto delle procedure operative per l'esercizio e l'impiego di personale e macchine nell'ambito della normativa in vigore e delle attività autorizzate;
 - verificare se altro personale navigante impiegato in predette società non rispetti quanto previsto dal paragrafo 5. della Circolare OPV-09 in merito all'inserimento in organico di due o più esercenti di trasporto aereo; ciò ha ovvie ripercussioni sull'attività di volo e sulle limitazioni di impiego/riposo e quindi sulla fatica operativa del personale navigante, con possibili conseguenze negative sulla sicurezza del volo;
 - valutare l'opportunità di attuare procedure e controlli in grado di evitare che uno stesso pilota possa essere iscritto contemporaneamente su disciplinari di diverse società di trasporto aereo.
4. Per qualsiasi informazione ritenuta necessaria è possibile contattare l'investigatore incaricato, *Il sottoscritto Felmetta al seguente numero di telefono 06 52076250*
5. Si resta in attesa di ricevere un cortese cenno di riscontro in merito ai provvedimenti intrapresi da codesto Ente.

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)



Prot. 826/INV/113/4/04
Roma, 20/5/04

A: Ente nazionale per l'aviazione civile
Viale del Castro Pretorio, 118 - 00185 Roma

Alla cortese attenzione del Presidente

On. Prof. Vito Riggio

fax: 06 44596201

Alla cortese attenzione del Direttore generale

Com.te Silvano Manera

fax: 06 44596301

e p.c. Ente nazionale per l'aviazione civile

Dipartimento sicurezza

Via di Villa Ricotti, 42 - 00161 Roma

Alla cortese attenzione del Com.te Silvano Imperato

fax: 06 44185601

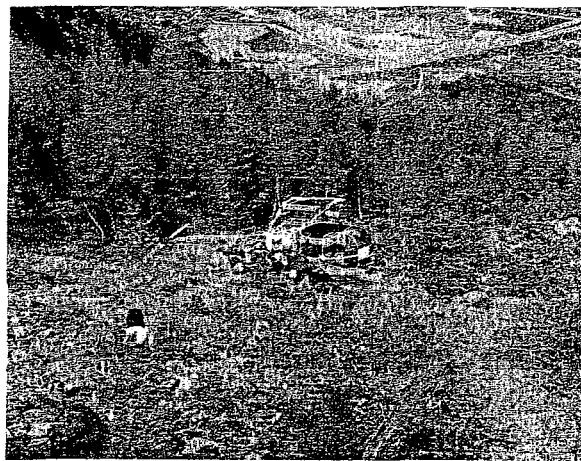
Oggetto: Incidente di volo elicottero SA 315 B "Lama" marche I-FLAR occorso in data 7 maggio 2004 - **MESSAGGIO DI ALLERTA.**

Nell'ambito dell'inchiesta tecnica in corso, finalizzata ad accertare le cause che hanno prodotto l'evento in oggetto, è stato inizialmente accertato che l'aeromobile incidentato, appoggiato con la parte anteriore del pattino sinistro su di una sporgenza, era in fase di sbarco di materiale.

Si fa presente che era previsto, dopo il completamento dell'operazione in corso, l'imbarco di due persone ed al fine di evidenziare la situazione, si allega una foto scattata qualche secondo prima dell'evento ed una dopo l'evento.

punto 3.5.1.3 Norme d'impiego – *“Non è consentito durante il trasporto di passeggeri contemplati nel Lavoro Aereo lo sbarco e imbarco dall’ “hovering” o con pattini “leggeri” in quanto una eventuale avaria che richieda un immediato atterraggio, durante le fasi di avvicinamento e di sbarco/imbarco porterebbe ad un sicuro sinistro mettendo a repentaglio la vita dei passeggeri.”*

Al fine di evidenziare la situazione, si vedano una foto scattata qualche secondo prima dell'evento ed una dopo l'evento.



Ad evitare il possibile ripetersi di comportamenti analoghi, si suggerisce l'intervento di richiamo normativo che Codesto spettabile Ente riterrà utile a tale scopo.

Per qualsiasi ulteriore informazione o chiarimento sull'argomento ritenuti eventualmente necessari, è possibile contattare l'investigatore incaricato,

Si resta in attesa di ricevere un cortese cenno di riscontro in merito agli eventuali provvedimenti intrapresi.

F. M. M. M.

Prot. n. 984/inv | 136/4 | 04
Roma, 16 giugno 2004

Preg.mo
On. Prof. Vito Riggio
Presidente dell'ENAC
Roma

Preg.mo
Com.te Silvano Manera
Direttore generale dell'ENAC
Roma

Oggetto: incidente occorso all'aeromobile BK 117, marche I-HVEN, in data 11.6.2004 – MESSAGGIO DI ALLERTA.

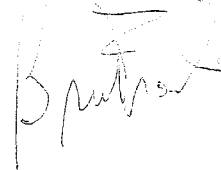
Nell'ambito dell'inchiesta tecnica relativa all'incidente in oggetto è stato accertato che il pilota, per fermare la rotazione dell'elicottero, in hovering, dovuta alla perdita dell'anticoppia (rotore di coda), ha dovuto portare indietro le manette dalla posizione "flight" a quella di "stop". Per fare ciò, lo stesso pilota è stato costretto a togliere la mano sinistra dal comando collettivo e a portarla sul cielo cabina, ove sono posizionate le leve.

L'elicottero, in volo stazionario vicino al suolo, restava, conseguentemente, con il comando del passo collettivo senza controllo per alcuni secondi.

Ciò premesso, onde evitare il possibile ripetersi di situazioni analoghe, si raccomanda a codesto Ente di valutare un eventuale intervento normativo finalizzato - nel caso di elicotteri che abbiano le manette collocate nel cielo cabina e non direttamente sul collettivo - a prevedere l'impiego di due piloti ovvero di un pilota più un tecnico di volo appositamente abilitato.

In attesa di un cortese cenno di riscontro in merito ai provvedimenti eventualmente adottati, si porgono distinti saluti.

Il Presidente
(Prof. Bruno Franchi)



PAGINA BIANCA

ALLEGATI

*Direttiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo
e del Consiglio del 13 giugno 2003*

PAGINA BIANCA

DIRETTIVA 2003/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 giugno 2003

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

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 Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 9 aprile 2003,

considerando quanto segue:

- (1) Nell'ultimo decennio il tasso di incidenti nell'aviazione civile è rimasto pressoché costante; tuttavia si teme che il previsto incremento del traffico porti ad un aumento 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 ⁽⁴⁾, mira a prevenire gli incidenti facilitando il pronto svolgimento di indagini.
- (3) L'esperienza ha dimostrato che spesso, 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.
- (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 dovrebbero 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 la maniera per assicurare la loro raccolta è garantire la riservatezza, la protezione della loro fonte e 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) Dovrebbero essere adottate idonee misure per consentire la creazione di sistemi di segnalazione in forma riservata.

(14) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽⁵⁾.

(15) 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 da segnalare dovrebbe tener conto dei lavori di questi due organismi europei. Occorre tener conto anche degli sviluppi nel quadro dell'ICAO (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale).

(16) Poiché gli scopi dell'azione proposta, ossia il miglioramento della sicurezza aerea, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri, 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, e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

⁽¹⁾ GU C 320 E del 24.4.2001, pag. 146 e GU C 182 E del 27.11.2001, pag. 326.

⁽²⁾ GU C 311 del 7.11.2001, pag. 8.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 14 giugno 2001 (GU C 53 E del 28.2.2002, pag. 324), posizione comune del Consiglio del 17 giugno 2002 (GU C 197 E del 20.8.2002, pag. 16) e decisione del Parlamento europeo del 23 ottobre 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Parlamento europeo del 13 maggio 2003 e decisione del Consiglio del 13 maggio 2003.

⁽⁴⁾ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

⁽⁵⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 4

Articolo 1

Scopo

Scopo della presente direttiva è contribuire al miglioramento della sicurezza aerea provvedendo affinché le pertinenti informazioni sulla sicurezza siano segnalate, raccolte, registrate, tutelate e diffuse.

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

Definizioni

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

- 1) «evento»: qualsiasi interruzione operativa, difetto, guasto o altra situazione irregolare che abbia o possa aver influito sulla sicurezza di volo e che non abbia causato un incidente o un inconveniente grave ai sensi dell'articolo 3, lettere a) e k), della direttiva 94/56/CE, in prosieguo denominato «incidente o inconveniente grave».
- 2) «cancellazione dei dati personali»: eliminazione dalle segnalazioni presentate di tutti i dati personali relativi all'informatore e degli aspetti tecnici che potrebbero permettere di dedurre l'identità dell'informatore o di terzi a partire dalle informazioni.

Articolo 3

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica agli eventi che mettono in pericolo oppure che, se non corretti, rischiano di mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. Negli allegati I e II figura un elenco di esempi di tali eventi.
2. La Commissione, in conformità della procedura di cui all'articolo 10, paragrafo 2, può decidere di modificare gli allegati al fine di estendere o modificare gli esempi.
3. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.
4. L'applicazione della presente direttiva all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi previsti dalla dichiarazione congiunta resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 comincino ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicano al Consiglio tale data.

Obbligo di segnalazione

1. Gli Stati membri impongono che gli eventi di cui all'articolo 2 siano segnalati alle autorità competenti di cui all'articolo 5, paragrafo 1, da una qualsiasi delle seguenti persone nell'esercizio delle loro funzioni:

- a) l'esercente o il comandante di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico usato da un esercente per il quale uno Stato membro assicura il controllo di sicurezza delle operazioni;
- b) la persona addetta alla progettazione, alla costruzione, alla manutenzione o alla modifica di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro;
- c) la persona che firmi un certificato di revisione o di idoneità al servizio di un aeromobile a turbina o di trasporto pubblico, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro;
- d) la persona che svolga una funzione per la quale debba essere autorizzato da uno Stato membro quale controllore del traffico aereo o quale addetto all'informazione di volo;
- e) l'esercente di un aeroporto contemplato dal regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie⁽¹⁾;
- f) la persona che svolga una funzione connessa con l'installazione, la modifica, la manutenzione, la riparazione, le prove di volo o l'ispezione di strutture della navigazione aerea sotto la responsabilità di uno Stato membro;
- g) la persona che 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 in un aeroporto contemplato dal regolamento (CEE) n. 2408/92.

2. Gli Stati membri possono incoraggiare la segnalazione spontanea di eventi indicati all'articolo 3, paragrafo 1, da parte di chiunque eserciti, in altre operazioni dell'aviazione civile, funzioni simili a quelle elencate nel paragrafo 1.

Articolo 5

Raccolta e conservazione delle informazioni

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti a predisporre un sistema di raccolta, valutazione, elaborazione e registrazione degli eventi segnalati a norma dell'articolo 4.

Tale responsabilità può essere affidata alle seguenti autorità operanti con imparzialità:

- a) l'autorità nazionale dell'aviazione civile; o
- b) un organismo o ente investigativo istituito in virtù dell'articolo 6 della direttiva 94/56/CE; o c)
- c) qualsiasi altro organismo o ente indipendente incaricato di questa funzione.

⁽¹⁾ GUL 240 del 24.8.1992, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 1994.