



ADRM



AMO-POA



ATM



DGOR

**Aviation Occurrence
Reporting
eE-MOR**



Gen.Aviat.



GH



OPS

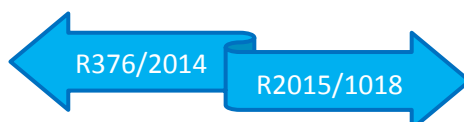


RPAS



VADEMECUM

guida pratica all'utilizzo del sistema eE-MOR



Indice dei Contenuti

0.	Motivo della revisione	2
1.	Premessa	3
2.	Acronimi	3
3.	La tassonomia ADREP	4
4.	Accedere al sistema eE-MOR.....	5
5.	Inserire una segnalazione	6
5.1	Maschere	6
5.2	Identificazione Organizzazione	7
6.	Occurrence Class	8
7.	Occurrence Category	9
7.1	Categorie multiple	10
8.	I <i>topic</i>	11
9.	Compilazione dei campi.....	12
9.1	Sezioni	12
9.2	Utilizzo della funzione CHANGE VIEW	12
9.3	Colore sfondo.....	12
9.4	Guida alla compilazione dei campi.....	12
9.5	Utilizzo della funzione FILTRO	13
9.6	Menù a tendina.....	13
9.7	Utilizzo della funzione SHOW DETAILS e COLLAPSE ALL.....	16
9.8	Inserimento di allegati	16
9.9	Inserimento di aeromobili.....	17
9.10	Droni vs Aircraft Category	18
9.11	Utilizzo del campo ADDITIONAL TEXT	19
9.12	Inserimento di EVENT TYPE, PHASE e DESCRIPTIVE FACTORS.....	20
10.	Birdstrike – Wildlife strike	22
11.	Dangerous Goods Occurrence Reporting	23
11.1	A chi riportare?	23
11.2	Cosa riportare?	23
11.3	Come riportare?.....	23
11.4	Chi deve riportare?	24
12.	Preliminary Occurrence Risk Assessment.....	25
13.	Follow-Up (<i>obbligatorio</i>)	26
14.	Salvare una segnalazione	28
15.	Inviare una segnalazione	29
16.	Logout.....	29
17.	Quality Data Check	30
18.	ICAO CICTT Glossary of Terms	31

0. Motivo della Revisione

Revisione	Motivi della revisione
Aprile 2016	Prima emissione
Maggio 2016	Modifica § 4 per aggiornamento della versione tassonomia Modifica § 5 per inserimento Log-In per segnalazioni RPAS Modifica tabella § 6 per inserimento maschera "RPAS" Modifica § 10.9: cambiato nome paragrafo in "Inserimento aeromobili", inserita descrizione di come inserire il 1° aeromobile ed eventuali altri coinvolti
Marzo 2018	Sostituiti in tutto il documento gli indirizzi web con collegamenti ipertestuali. Modificato § 4 per specificare responsabilità aggiornamento tassonomia. Inserito in § 5 login alla sezione Dangerous Goods <i>stand-alone</i> . Modificato § 6 per differenziare meglio chi necessita di credenziali e chi no. Aggiunta nota in § 7 sulle Occurrence Class da non utilizzare. Aggiunta nota in § 10 su Location Indicator. Aggiunta nota in § 10.4 sui livelli di dettaglio di compilazione. Aggiunta nota in § 10.7 su <i>upload</i> allegati. Aggiunta nota in § 10.9 per segnalazioni droni. Aggiunto in § 12 collegamento ipertestuale al sito ENAC – sezione Merci Pericolose Modificato § 14 Follow-Up.
Marzo 2018 v.1.1	Modificato § 5 – versioni di Microsoft Internet Explorer
Settembre 2019	Revisione totale a seguito aggiornamento tassonomia ECCAIRS, modifica maschere e nuova policy sul Risk Classification
Settembre 2019 v.1.1	Correzione colore coordinate A3 in tabella § 12
Settembre 2019 v.1.2	Aggiunto chiarimento in § 12

1. Premessa

Il presente *vademecum*, dal latino *veni con me* (con il significato figurativo “*ti do una mano*”), si propone quale guida rapida per l'utilizzo del sistema WebDAS dell'ENAC.

WebDAS è una interfaccia web, messa a disposizione da parte dell'ENAC, che consente l'accesso al sistema di segnalazione degli eventi eE-MOR basato sul software ECCAIRS 5. Il [sistema eE-MOR \(electronic ENAC-Mandatory Occurrence Reporting\)](#) è costituito dall'insieme dell'interfaccia WebDAS e del software ECCAIRS 5 che gestisce il database delle segnalazioni a livello europeo.

Le procedure di utilizzo del sistema **eE-MOR** sono riportate nella [Circolare GEN-01](#) ultima revisione che definisce tra l'altro quali sono i soggetti tenuti all'obbligo di segnalazione e le modalità per ottenere le credenziali d'accesso al sistema.

Il «perché», «cosa», «chi», «come» segnalare è riportato nel [Regolamento \(EU\) 376/2014](#) “*concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione*». Gli eventi per cui vi è obbligo di segnalazione sono riportati nell'art. 4 del R376/2014 e nel [Regolamento \(EU\) 2015/1018](#) vengono riportati divisi per categorie di attività:

- 1 - eventi collegati all'impiego dell'aeromobile
- 2 - eventi relativi alle condizioni tecniche, alla manutenzione e alla riparazione dell'aeromobile
- 3 - eventi relativi a servizi di navigazione aerea e alle pertinenti installazioni
- 4 - eventi relativi ad aeroporti e servizi a terra
- 5 - eventi relativi ad aeromobili diversi dagli aeromobili a motore complessi, compresi alianti e aeromobili più leggeri dell'aria

durante le quali, in base all'esperienza, sono normalmente osservati e pertanto gli eventi devono essere segnalati anche quando si verificano al di fuori della categoria di attività alla quale sono collegati nell'elenco.

3

2. Acronimi

Di seguito gli acronimi maggiormente utilizzati in questo vademecum.

ADREP	= ICAO Accident/Incident Data Reporting
ANSV	= Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo
DGs	= Dangerous Goods
DGOR	= Dangerous Good Occurrence Report
ECCAIRS	= European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting System
eE-MOR	= electronic ENAC-Mandatory Occurrence Reporting
ENAC	= Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
GEN01	= Circolare ENAC GEN 01
GM	= Guidance Material
ICAO	= International Civil Aviation Organization
IATA	= International Air Transport Association
IR	= Implementing Rules
LG	= Linee Guida
MOR	= Mandatory Occurrence Report
NoA	= EASA Network of Analyst
R1018	= Reg. (EU) 2015/1018
R376	= Reg. (EU) 376/2014
R996	= Reg. (EU) 996/2010
VOR	= Voluntary Occurrence Report

3. La tassonomia ADREP

Tassonomia deriva dal greco *τάξις* (*taxis*, ordine) e *νόμος* (*nomos*, regole), ossia la disciplina della classificazione. Si parla di tassonomia riferendosi ad un insieme di categorie attraverso le quali i dati necessari a descrivere un sistema sono raccolti e strutturati in maniera sistematica.

La **tassonomia ADREP** è un insieme di definizioni e descrizioni da utilizzare per la raccolta e la segnalazione dei dati relativi a incidenti/inconvenienti.

Attenzione: la tassonomia *non* è un elemento che l'Autorità Aeronautica può modificare nel sistema e nemmeno "personalizzare" in funzione della tipologia di utente.

Per conoscere la versione di tassonomia corrente utilizzata nel sistema eE-MOR, selezionare la "tab" **HELP** ➔ **About**, che tra le varie informazioni sulla versione dei vari componenti di ECCAIRS riporterà quanto segue:

Current Taxonomy: ECCAIRS Aviation 4.1.0.7 - English

(informazione aggiornata a Settembre 2019)

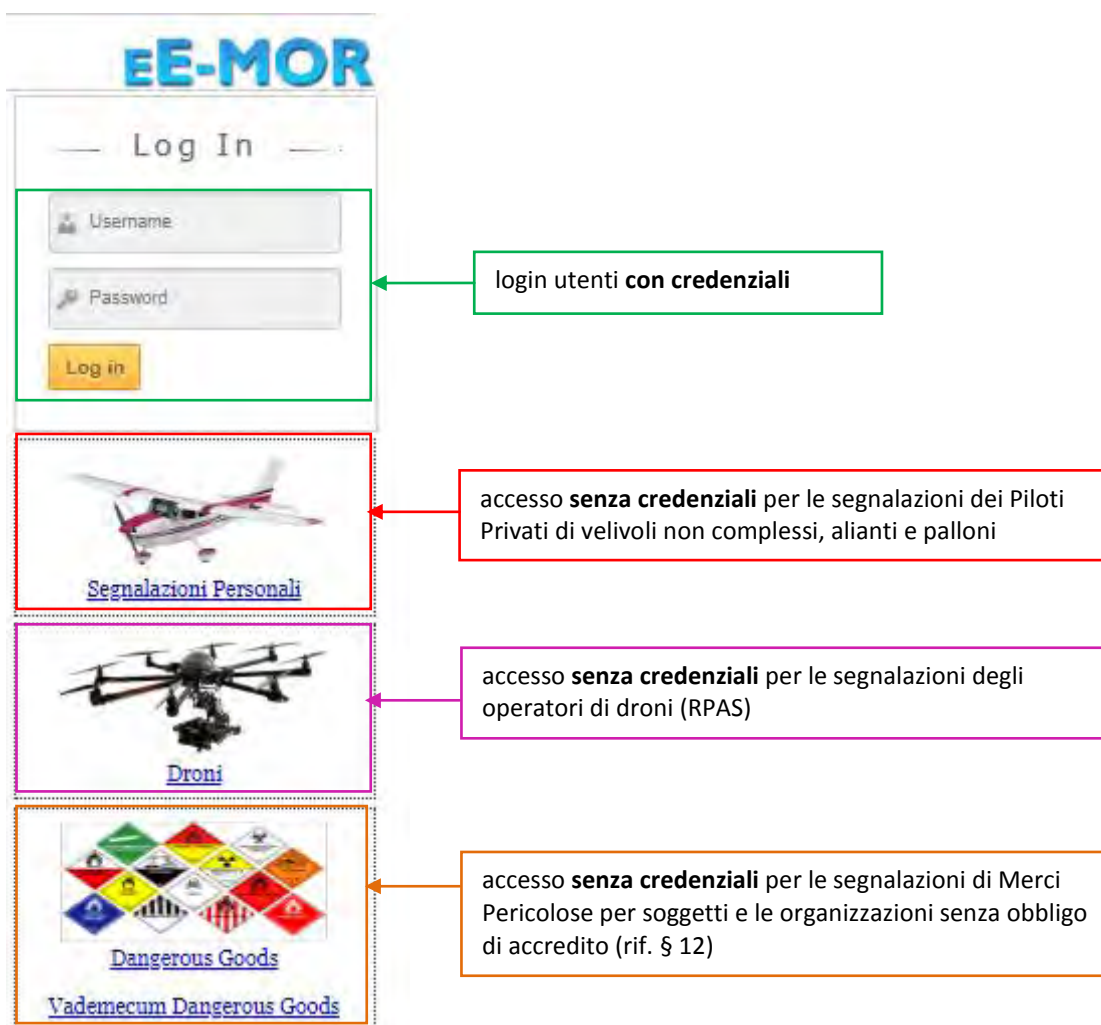
La tassonomia ECCAIRS viene aggiornata periodicamente da EASA. Gli utenti possono comunicare a safety@enac.gov.it eventuali errori o mancanze in maniera tale che ENAC possa richiedere ad EASA eventuali opportune modifiche o integrazioni.

4. Accedere al sistema eE-MOR

Si consiglia l'utilizzo del browser Mozilla Firefox che dall'esperienza di utilizzo risulta essere il più adatto per questo sistema. In ambiente Windows sono supportati i seguenti browser: Microsoft Internet Explorer (versione 11 e successive), Microsoft Edge, Google Chrome, Firefox. Il browser Safari non è ufficialmente supportato dal JRC (Joint Research Centre) e pertanto non ne viene garantita la piena funzionalità. Per gli utenti che utilizzano sistemi operativi MAC OS si suggerisce, invece, di utilizzare le apposite versioni di Google Chrome e Firefox.

L'accesso al sistema eE-MOR può avvenire con o senza credenziali:

- le Organizzazioni hanno l'obbligo di accedere **con credenziali**, effettuando preventiva richiesta mediante il [mod. 1/RRS](#) disponibile sul sito istituzionale; una volta ricevute le credenziali personali (**username e password**), collegarsi al seguente link del sistema eE-MOR <https://reporting.enac.gov.it> per effettuare il login. Una volta avuto accesso alla *welcome page* del sistema eE-MOR, per inserire una segnalazione si deve accedere alla sezione "**Notifiche**".
- i piloti privati dei velivoli non complessi/alianti/palloni; gli operatori di droni e i soggetti/organizzazioni che segnalano eventi che coinvolgono merci pericolose ma non hanno l'obbligo di accredito (rif. § 12) possono accedere **senza credenziali**.



5. Inserire una segnalazione

5.1 Maschere

Per inserire una segnalazione, selezionare la “tab” **Occurrence** ➔ **New** e selezionare la maschera (view) pertinente. Lo schema seguente indica le maschere disponibili in funzione della tipologia d’impresa/utente:

	con credenziali				senza credenziali		
nome maschera ➔ Reporter ↓	Operations	ATM	Technical	DGOR ¹	Private Pilot	RPAS	DGOR ¹
COA/NCC/NCO/SPO/ATO	X	--	--	--	--	--	--
CAMO	X	--	X	--	--	--	--
145/MF	--	--	X	--	--	--	--
POA	X ²	--	X	--	--	--	--
DOA ³	--	--	--	--	--	--	--
ATS/AFIS		X	--	--	--	--	--
Aeroporti/Handler	X	--	--	X ¹	--	--	--
Pilota Privato	--	--	--	--	X	--	--
Droni	--	--	--	--	--	X	--
Spedizionieri	--	--	--	--	--	--	X

Essendo stata predisposta una maschera **Operations** comune sia ai Gestori e ai Prestatori di Servizi sia agli Operatori, i campi obbligatori in cui non sia coinvolto direttamente un aeromobile devono essere compilati col valore **NOT APPLICABLE** o **UNKNOWN** secondo quanto riportato in [§ Colore sfondo](#).

Qualora all’evento segnalato non sia associabile un aeroporto deve essere compilato il campo **Location Name** e nel **Location Indicator** va selezionato solo lo Stato (in accordo a quanto richiesto dall’Annex I del R376).

Location name	
Location indicator	
Location on aerodrome	

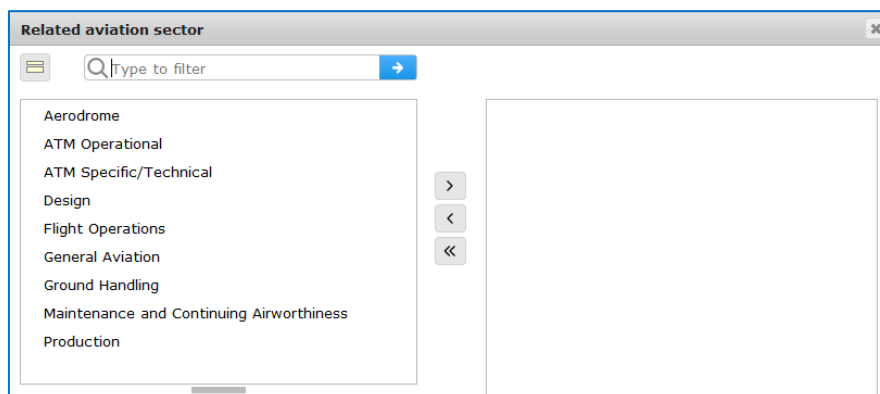
¹ Le maschere DGOR sono uguali; cambiano i profili di attivazione (con/senza credenziali - § 12). Ad es. gli Operatori Cargo (seppur stranieri) possono richiedere le credenziali per poter effettuare il follow-up come da § 14. In ogni caso all’interno della vista Operations è sempre presente una sezione “Dangerous Goods” per la opportuna segnalazione delle Merci Pericolose.

² Alle POA-Imprese di Produzione di aa/mm che effettuano attività di volo per test e collaudo viene attivata anche la maschera Operations.

³ Le DOA devono riportare direttamente all’EASA in quanto “Competent Authority” secondo quanto previsto in [“Report an Occurrence”](#).

5.2 Identificazione Organizzazione

Per le Imprese che con una solo “repository” gestiscono più tipi di Organizzazioni Approvate, per identificare il settore che effettua la segnalazione è stato predisposto il seguente campo:



dove si può selezionare la tipologia di Organizzazione che effettua la segnalazione (la selezione verrà visualizzata sul riquadro a destra). Ovviamente nel caso di segnalazione che origina e viene compilata da più fonti (ad es. ATO e 145) è possibile selezionarle entrambe, anche in tempi successivi.

6. Occurrence Class

Spesso si crea confusione tra le segnalazioni richieste dal R996 [*investigation and prevention of accidents and incidents*] e il R376 [*Occurrence Reporting*]. Per la definizione di **Accident**, **Serious Incident** e **Incident** fare riferimento al [Reg \(EU\) 996/2010](#) art. 2.

In applicazione al R996, gli **ACCIDENT** (Incidenti) e **SERIOUS INCIDENT** (Inconvenienti Gravi) devono essere comunicati all'ANSV entro 60 minuti per consentirne l'eventuale investigazione [cfr. DL 18/2013].

Una **occurrence** è qualsiasi evento aeronautico relativo alla sicurezza che metta in pericolo o che, se non corretto o risolto, possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, tra cui in particolare gli incidenti o gli inconvenienti gravi. Pertanto, indipendentemente dall'eventuale comunicazione all'ANSV, **tutti** gli eventi devono essere inseriti in eE-MOR con le tempistiche proprie del R376 e con finalità diversa, ossia raccogliere informazioni di *safety* utili ad individuare potenziali *safety hazard*.

Le classi di evento (**Occurrence Class**) rese disponibili nel sistema eE-MOR sono le seguenti:

ACCIDENT [Incidente]

SERIOUS INCIDENT [Inconveniente grave]

INCIDENT [Inconveniente]



seppur disponibili nel sistema ECCAIRS (ma non attive in WebDAS) non vanno **mai** utilizzate le altre classi che sono esclusivamente destinate a scopi interni delle Competent Authority (ad es. Occurrence without Safety Effect, etc).

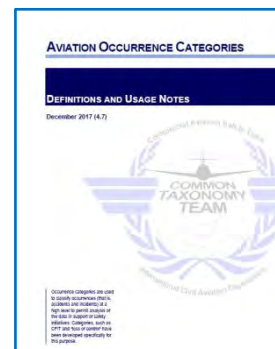
7. Occurrence Category

La **Occurrence Category** è la categoria dell'evento, come definita nella tassonomia ADREP ICAO e come disponibile, oltre che nel sistema ECCAIRS stesso, anche nel documento [ICAO CICTT Aviation Occurrence Categories](#).

Tips & Tricks



Attenzione alle **Usage Notes** che riportano utili suggerimenti di utilizzo della corretta categoria o della [categoria multipla](#).



Si riportano di seguito alcune delle domande che spesso l'utenza ci rivolge e a cui lo stesso ICAO CICTT risponde:

Why do you use MAC as an abbreviation for occurrences which do not involve any collision but a loss of separation only?

One should not confuse the code with the intent of the classification. While clearly an incident involving a loss of separation does not involve a collision, there may have been the potential for it. The intent of this classification is to capture all occurrences which involve a risk of a midair collision, remote as it may have been, as well as the actual collision.

Why is there a difference between undershoot (USOS) and CFIT. Is an undershoot not also a controlled flight into terrain?

Different prevention strategies are used for the two categories: for example, the ground proximity warning systems, while providing for a warning when an attempt is made to land without the landing gear extended, do not have a capability to warn pilots of an impending landing close to, but off the runway surface.

Why is there a difference between Low altitude operations and CFIT? Both may involve the collision with terrain without any loss of control.

CFIT prevention is aimed at "normal" operations, which are not usually conducted close to the ground. Low altitude operations, such as crop spraying, aerial observations are normally and intentionally carried out close to the ground and the crew is fully aware of the proximity to the ground while conducting such operations.

7.1 Categorie multiple

Una peculiarità del sistema ECCAIRS è la possibilità di associare più categorie per uno stesso evento. Le categorie multiple sono utili allo scopo della prevenzione degli incidenti, in cui ogni elemento pertinente deve essere investigato, registrato e analizzato.

A titolo di esempio si riportano alcuni casi di categorie multiple:

AMAN + LOC-I	= abrupt maneuvering may also result in a loss of control
AMAN + SCF-NP/SCF-PP	= abrupt maneuvering may also result in system/component failure or malfunction
ADRM + WSTRW/TURB	= for effects of aerodrome design and the phenomenon encountered, for example, building layout and architecture leading to surface wind disruption
ADRM + GTOW	= if a glider winch launch equipment failure causes an event meeting the criteria for the GTOW category
MAC + NAV	= if a navigation error causes an AIRPROX/loss of separation
MAC + ATM	= if the event was caused by an ATC/ATM error and the event meets the usage notes of both categories
EXTL + RAMP	= if the preparation of the external load by ground crew played a role
F-POST + XYZ	= this category is only used in conjunction with another category. For example, SCF-NP/SCF-PP + F-POST = a system/component failure that also results in a post-impact fire
LOC-G + SCF-NP/SCF-PP	= the loss of control during ground operations can occur as the result of a system/component failure or malfunction
LOC-G + RI	= the loss of control during ground operations can occur from evasive action taken during a Runway Incursion
LOC-G + WILD	= the loss of control during ground operations can occur from evasive action taken during a wildlife encounter
LOC-I + ICE	= for icing-related events, which are also loss of control
LOC-I + SCF-NP/SCF-PP	= if the failure does not render the aircraft uncontrollable, but leads to a loss of control
LOC-I + LALT	= if there is a loss of control during low altitude operations
NAV + RI	= for runway incursions resulting from the improper navigation of an aircraft at an aerodrome, or takeoffs, aborted takeoffs, or landings on an unassigned runway
NAV + RAMP	= if a navigation error occurs during pushback or towing operations
RI + ATM	= for runway incursions resulting from an ATC/ATM error
RI + MAC	= if a runway incursion event causes an AIRPROX/loss of separation while airborne

8. I topic

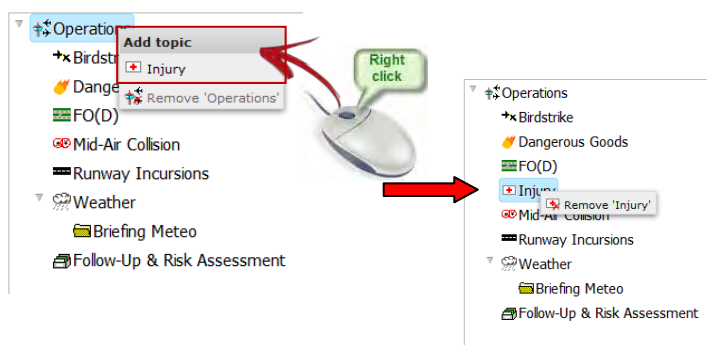
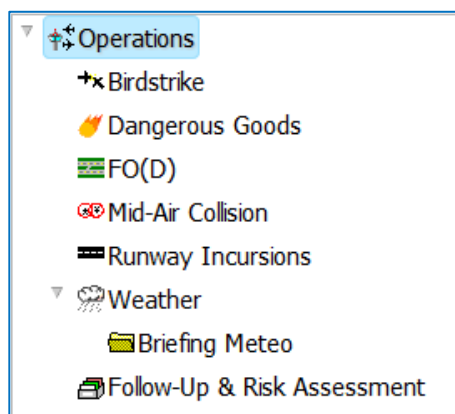
I *topic* sono sezioni create *ad hoc* per l'inserimento di informazioni di dettaglio per determinate tipologie di evento; possono essere già presenti nel menù di sinistra o selezionabili mediante tasto destro del mouse.

Una ulteriore nota ricorda di compilare i relativi *topic* in caso l'evento ricada in una delle categorie specificate

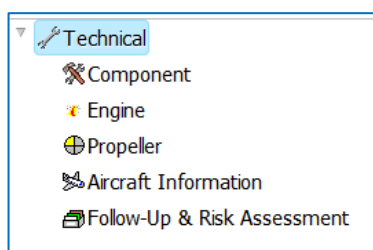


I *topic* disponibili per tipologia di maschera sono i seguenti:

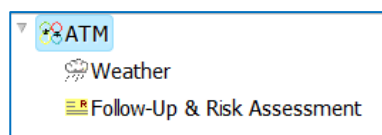
OPERATIONS:



TECHNICAL:



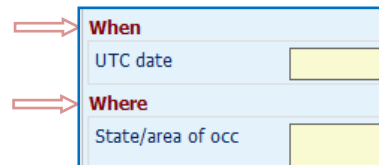
ATM:



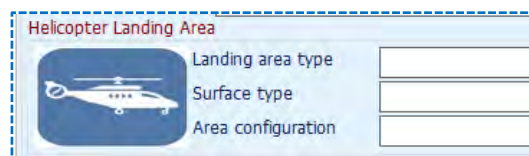
9. Compilazione dei campi

9.1 Sezioni

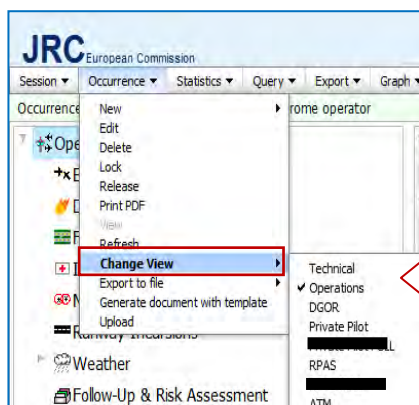
Ogni maschera è composta da singole sezioni, ognuna col proprio “titolo”, che raggruppano informazioni omogenee di dati:




La sezione **Helicopter Landing Area** va compilata solo in caso di atterraggio di elicotteri.



9.2 Utilizzo della funzione CHANGE VIEW (quando applicabile)



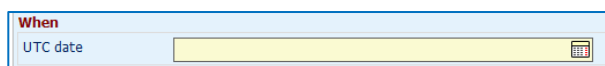
La maschera (view) è solo un modo di visualizzazione dei dati.

Selezionando la “tab” **Occurrence** → **Change View** si può cambiare maschera e i dati già inseriti verranno trasposti in automatico nella nuova vista selezionata.

12

9.3 Colore sfondo

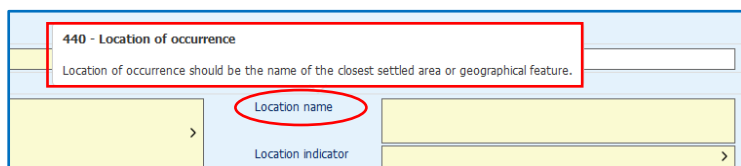
I campi a sfondo **giallo** sono obbligatori; pertanto qualora essi non vengano compilati non sarà possibile inviare la segnalazione.



Nel caso il valore non fosse noto riportare **UNKNOWN**, se non fosse pertinente al tipo di evento che si segnala riportare **NOT APPLICABLE**.

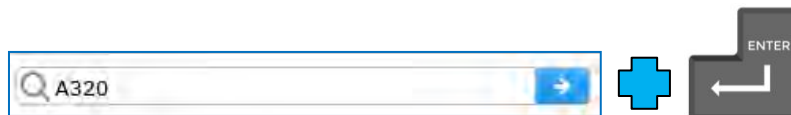
9.4 Guida alla compilazione dei campi

Come guida alla compilazione dei campi, passando col mouse (senza cliccare) sopra la *label* di ciascun attributo ne compare la descrizione ADREP che costituisce un aiuto immediato sul tipo di informazione richiesta da ECCAIRS.



9.5 Utilizzo della funzione FILTRO

Per velocizzare e ottimizzare la ricerca dell'informazione da inserire si consiglia di utilizzare la funzione **FILTRO**, digitando una parola chiave e dando **"INVIO"** da tastiera. Quindi premere **"OK"** per confermare la selezione fatta.



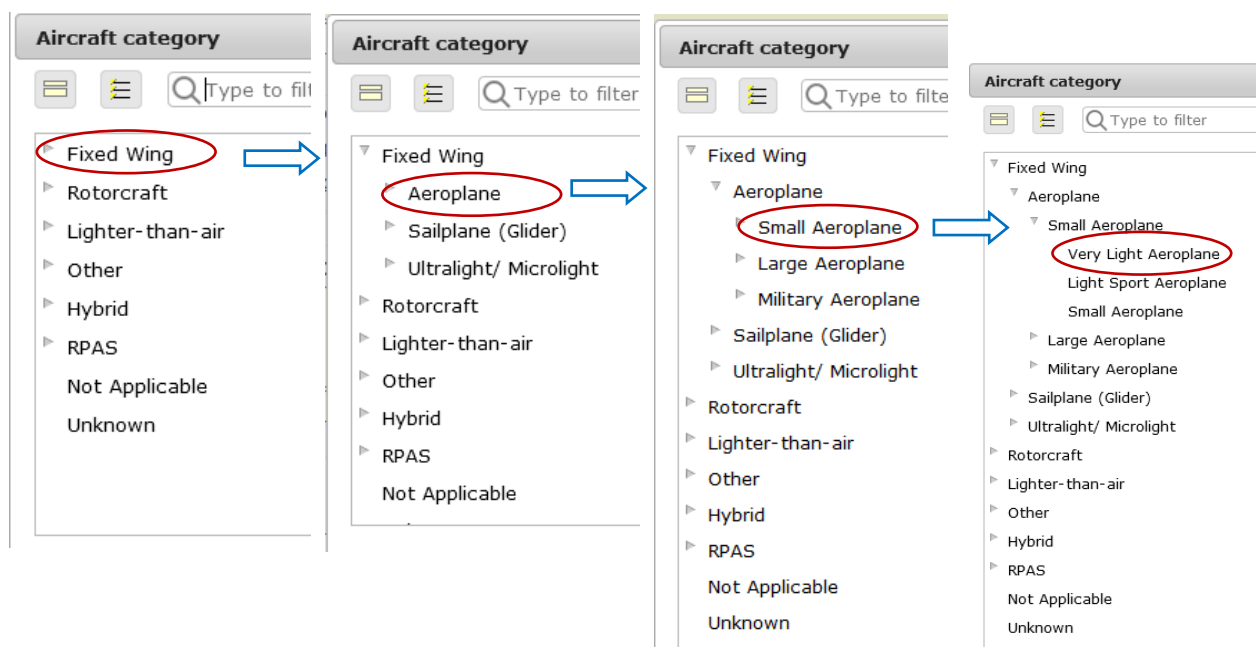
Ad es. per cercare il Boeing 737-500 inserire la parte del "modello" che maggiormente lo identifica come 737 o B737 e poi scorrere fino a trovare il modello/serie desiderato.

9.6 Menù a tendina

Molti dei **menù a tendina** presenti sono "ad albero", per questo motivo occorre prestare particolare attenzione alla ricerca della voce tassonomica pertinente espandendo la voce ove presente il **triangolino grigio** davanti alla voce di menù.

Per quanto possibile si raccomanda di utilizzare sempre il livello più dettagliato per ciascuna selezione.

Di seguito si riporta l'esempio di una selezione mediante menù a tendina di un VLA [Very Light Aeroplane]:



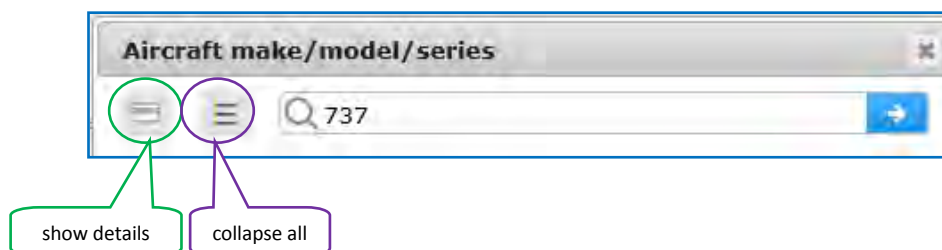
Di seguito si riportano alcune informazioni aggiuntive di ausilio alla compilazione dei campi, fermo restando quanto detto al [§ colore sfondo](#):

Attributo	Info
Aircraft Registration (marche di registrazione)	Combinazione di lettere e/o numeri, separate spesso da un “-” (trattino). Riportarle <u>esattamente</u> come sono scritte, senza tralasciare eventuale “-”. Es. 1: EI-DSX e non EID SX o E-ID SX Es. 2: A9C-AA è Bahrein, 9A-CAA è Croazia. In caso di dubbio consultare ad esempio la List of Aircraft Registration .
Call Sign (identificativo chiamata)	Codice identificativo dell’a/m utilizzato per le comunicazioni radio. In accordo a ICAO Annex 10, il <i>call sign</i> può essere di 3 tipi: - Type A : coincide con le marche di registrazione dell’a/m - Type B : codice ICAO tri-letterale del Vettore + ultime 4 caratteri delle marche di registrazione dell’a/m [es: NJE506P] - Type C : codice ICAO tri-letterale del Vettore + identificativo del volo [es: BAW446]. Tipico del trasporto commerciale.
Event Type/Phase (evento e fase)	Sequenza temporale degli eventi occorsi con associata la relativa fase (del volo o della manutenzione) – v. §Inserimento di Event Type e Phase . Es: se un a/m fa atterraggio pesante e in seguito collassa il carrello ed esce fuori pista, gli eventi in ordine cronologico sono tre: (1) HARD LANDING (event type) + LANDING (phase) (2) MAIN GEAR – COLLAPSE OR RETRACTION (event type) + LANDING ROLL (phase) (3) RUNWAY SIDE EXCURSION (event type) + POST-IMPACT (phase).
File Number (numero segnalazione)	Numero progressivo per anno della segnalazione. Viene assegnato in automatico dal sistema eE-MOR e pertanto <u>non deve e non può essere</u> modificato.
Flight Number (numero del volo)	Numero di volo utilizzato dall’Operatore, composto dal codice bi-letterale IATA del Vettore e da un numero a 4 cifre (es. BV1542). Da <u>non confondere</u> con il CALL SIGN. I due codici però possono coincidere nel caso di voli dell’Aviazione Generale.
Headline (intestazione)	Breve descrizione che faccia comprendere a grandi linee di che tipo di evento si tratta. Ad es.: laser beam attack, Runway Incursion, ...
 Mass Group	La attuale tassonomia prevede la distinzione tra “aircraft mass group” e “rotorcraft mass group” , pertanto il campo “mass group” [319] andrà compilato per <u>TUTTI</u> i tipi di aeromobili mentre nel caso di elicotteri si dovrà <u>ANCHE</u> compilare l’apposito attributo [1083].
Occurrence Category	Per le informazioni v. § Occurrence Category
Occurrence Class	Per le informazioni v. § Occurrence Class
Occurrence Status (stato della segnalazione)	Per le definizioni di INITIAL NOTIFICATION – PRELIMINARY – OPEN – CLOSED si rimanda al § Follow-Up . Non devono essere utilizzate le altre definizioni presenti nel sistema in quanto esclusivamente destinate a scopi interni delle Competent Authority.
Operator (Operatore Aereo)	Nome dell’Operatore che esercita il controllo operativo sul volo (esercenza), ossia che ha l’a/m inserito nel proprio COA (Certificato di Operatore Aereo). Rientra in questa casistica il regime degli aa/mm operati in DRY-LEASE. Per gli aa/mm operati in regime di WET-LEASE, la responsabilità resta in capo all’Operatore originale.
Responsible Entity (responsabile del report)	Tipologia di Impresa (accreditata) che ha effettuato la segnalazione. v. anche § Identificazione dell’Organizzazione
Serial Number (numero di serie a/m)	Numero di serie dell’a/m assegnato dal costruttore. Se non è un dato non disponibile, si possono consultare siti web: → http://www.airframes.org/ → http://www.airfleets.net/home/

Attributo	Info
Serious Injury <i>(infortunio grave)</i>	Infortunio grave subito da una persona in un incidente e che: - richieda una degenza ospedaliera di oltre 48h, con inizio entro le 48h dalla data in cui è stata riportata; oppure - ha causato una frattura ossea (escluso le fratture semplici delle dita delle mani, dei piedi, del naso); oppure - comporti lacerazioni che provochino gravi emorragie o danni ai nervi, muscoli o tendini; oppure - provochi lesioni a qualsiasi organo interno; oppure - comportino ustioni di secondo o terzo grado o ustioni su più del 5% del corpo; oppure - comportino un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive.
State of Registry <i>(Stato di immatricolazione dell'a/m)</i>	E' lo Stato di immatricolazione dell'a/m, ossia le marche di registrazione dell'a/m, e pertanto da non confondere con lo Stato dell'Operatore. Es.: se l'a/m ha marche "EI-XXX" lo State of Registry è Ireland anche se la Compagnia Aerea è italiana.
Wake Turb. Category <i>(categoria di turbolenza di scia)</i>	Stabilite in funzione del MTOW dell'a/m che le genera (rif. ICAO Doc. 9426): LIGHT per aa/mm con MTOW < 7.000 Kg MEDIUM per aa/mm con MTOW = 7.000 ÷ 136.000 Kg HEAVY per aa/mm con MTOW > 136.000 Kg SUPER HEAVY per Airbus A380-800 con MTOW ~ 560.000 kg.

9.7 Utilizzo della funzione SHOW DETAILS e COLLAPSE ALL

Questi tasti offrono la possibilità di mostrare/nascondere [SHOW DETAILS] la descrizione tassonomica (in basso) della voce selezionata. o “implodere” [COLLAPSE ALL] tutte le voci e le sotto-voci dei vari menù. Risultano utili quando si utilizza il filtro perché consentono una ricerca solo sulle voci filtrate.

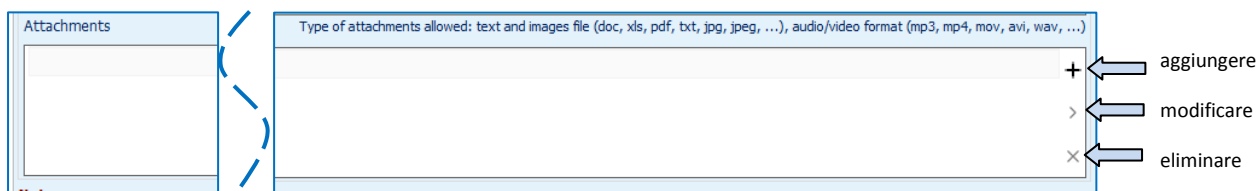


9.8 Inserimento di allegati

Per inserire gli allegati [ATTACHMENTS] relativi all'occorrenza inserita, o dei quali si fa riferimento nella Narrativa/Note, cliccare sul “+” (se ne possono mettere più di uno ...). Se si vuole eliminare, selezionarlo e cliccare “X”.

E' possibile allegare file testuali (doc, pdf, ...), tabelle (xls, ...), immagini (jpg, jpeg, png, gif, ...) e video (mp3, mp4, avi, ...).

16

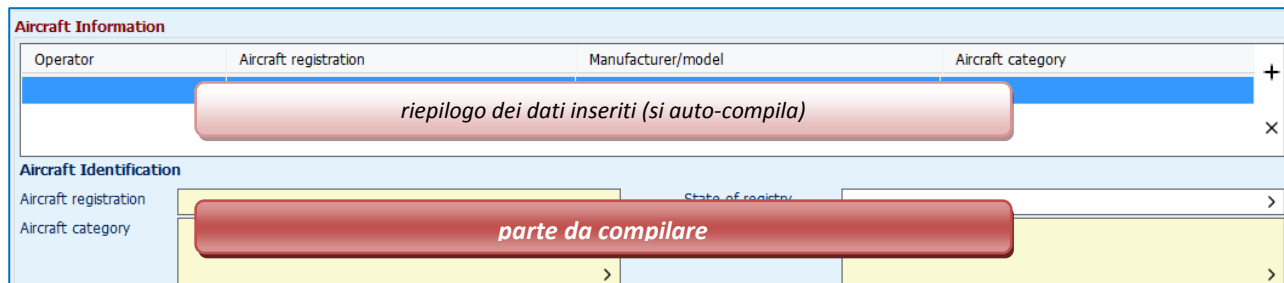


ATTENZIONE

il tempo di caricamento dei file (*upload*) dipende dal tipo di connessione disponibile.

9.9 Inserimento di aeromobili

La sezione “**AIRCRAFT INFORMATION**” si presenta con una prima casella riepilogativa che si auto-compilerà man mano che vengono inseriti i dati degli aeromobili coinvolti più la vera sezione dove si digiteranno i dati degli aeromobili da inserire.



Aircraft Information

Operator	Aircraft registration	Manufacturer/model	Aircraft category
riepilogo dei dati inseriti (si auto-compila)			

Aircraft Identification

Aircraft registration:

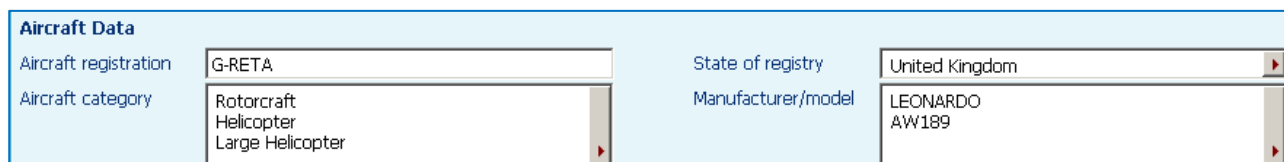
Aircraft category:

State of registry:

Manufacturer/model:

parte da compilare

Per inserire il primo aeromobile, procedere direttamente **senza** cliccare sul “+” (se per sbaglio si preme sul “+” si inserisce un aeromobile **vuoto**, pertanto si deve selezionare e cancellare con “X”):



Aircraft Data

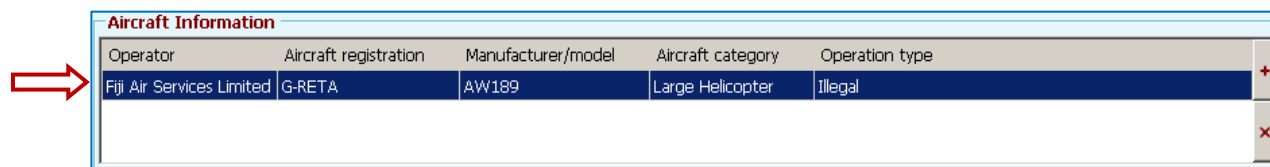
Aircraft registration:

Aircraft category:

State of registry:

Manufacturer/model:

La casella riepilogativa si popolerà di conseguenza come segue:

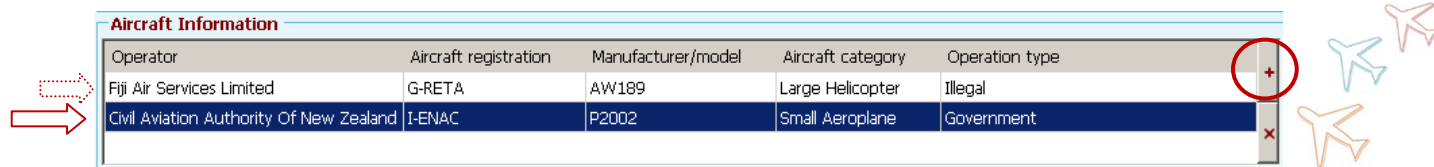


Aircraft Information

Operator	Aircraft registration	Manufacturer/model	Aircraft category	Operation type
Fiji Air Services Limited	G-RETA	AW189	Large Helicopter	Illegal

17

Nel caso nell’evento ci sia il **coinvolgimento di più di un aeromobile**, **dopo** aver inserito il primo aeromobile, cliccare sul “+” e procedere in maniera analoga con l’inserimento del successivo aeromobile; i nuovi dati verranno visualizzati nella sezione riepilogativa come segue:



Aircraft Information

Operator	Aircraft registration	Manufacturer/model	Aircraft category	Operation type
Fiji Air Services Limited	G-RETA	AW189	Large Helicopter	Illegal
Civil Aviation Authority Of New Zealand	I-ENAC	P2002	Small Aeroplane	Government



ATTENZIONE: vedi la funzione [manage links](#) degli event type/phase che consente di associare gli eventi ad un determinato aeromobile.

9.10 Droni vs Aircraft Category



Qualora nell'evento sia coinvolto un **drone** deve essere riportato nella sezione "Aircraft Information" selezionando nella "Aircraft Category" **RPAS**, e ove noto, specificando il tipo di drone (ala fissa, ala rotante, etc).



Aircraft category

- Fixed Wing
- Rotorcraft
- Lighter-than-air
- Other
- Hybrid
- RPAS**
 - Fixed-wing RPAS
 - Rotary-wing RPAS
 - Balloon RPAS
 - Unmanned Aircraft below 150

Il campo "Manufacturer/Model" nel caso di droni deve essere compilato come segue:

Manufacture/Model → Other → UAS/RPAS

State of registry

Manufacturer/model



Aircraft make/model/series

Type to filter

- Not applicable
- OTHER**
 - Generic
 - Hang-glider
 - Military
 - Not mapped
 - Parachute
 - Paraglider
 - Paramotor/paraplane
 - Rocket
 - Spaceplane
 - UAS/RPAS**
 - UNKNOWN



In accordo al [Regolamento ENAC "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto"](#) – Art. 29, l'operatore, il costruttore, l'organizzazione di progetto, il pilota di SAPR sono tenuti ad effettuare la segnalazione inconvenienti nel sistema eE-MOR secondo i tempi specificati nel suddetto Regolamento utilizzando la maschera *stand-alone* senza necessità di credenziali ([v. § accedere al sistema eE-MOR](#)).

9.11 Utilizzo del campo ADDITIONAL TEXT

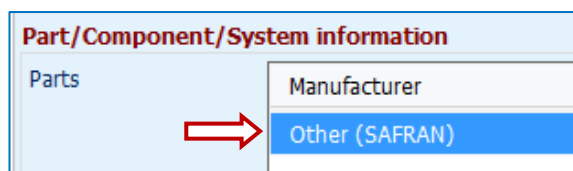
Il campo **Additional Text** deve essere usato solo quando non è presente un valore «tassonomico»; consente difatti l’inserimento manuale dell’informazione.

Lo schema logico da seguire nei principali casi dove può essere necessario utilizzarlo è:

1. **Manufacturer/model:** manufacturer (**taxon.**) + model (**add.text**)
ossia selezionare il costruttore dalla lista ed inserire manualmente il modello di velivolo
2. **Operator:** Stato (**taxon.**) + nome Organizzazione (**add.text**)
ossia selezionare lo Stato dell’Operatore dalla lista ed inserire manualmente il nome dell’Organizzazione
3. **Location Indicator:** Stato (**taxon.**) + nome località (**add.text**)
ossia selezionare lo Stato dell’Operatore dalla lista ed inserire manualmente il nome del luogo dell’evento

Esempio: per inserire il costruttore di componenti SAFRAN (non ancora presente nella lista ADREP – aggiornamento a cura di EASA):

- seleziono OTHER
- inserisco nell’Additional Text “SAFRAN” → OK
- il risultato è Other (SAFRAN), ossia il valore manuale viene riportato tra parentesi.



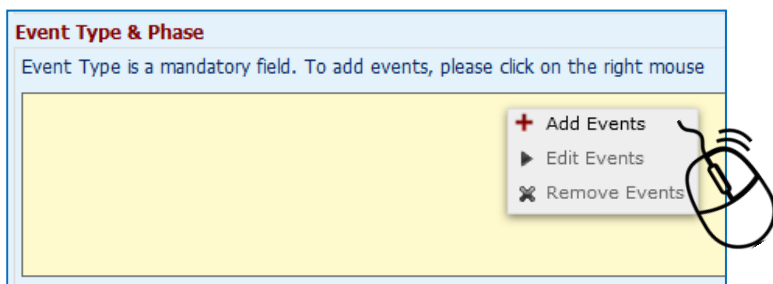

ATTENZIONE: prima di inserire un *additional text*, accertarsi che il valore cercato non sia presente e nel caso effettuare un’ulteriore ricerca, tramite il filtro, cambiando il *wording* o utilizzando solo parti di parole per la ricerca.

9.12 Inserimento di Event Type, Phase e Descriptive Factors

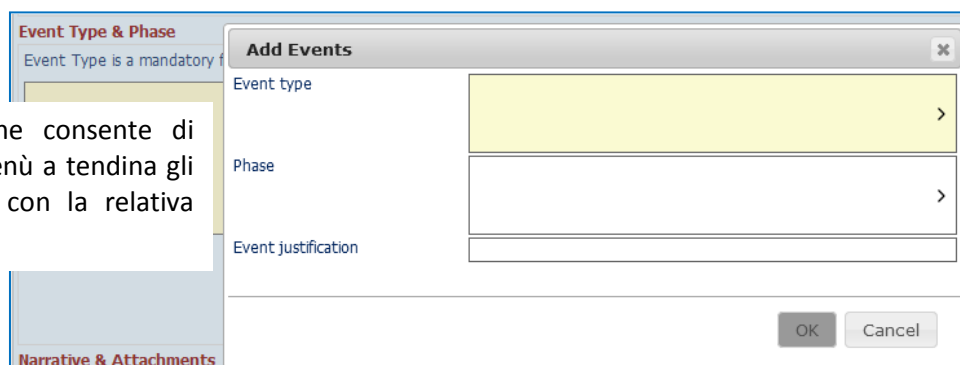
Nella sezione “Event Type & Phase” vanno inseriti il Tipo di Evento con la relativa Fase, secondo la sequenza cronologica degli eventi occorsi, ed è altresì possibile inserire il *Descriptive Factors* dell’evento

Event Type, Phase

Per inserire gli eventi, cliccare col tasto destro del mouse all’interno della sezione e scegliere **+ Add Events**

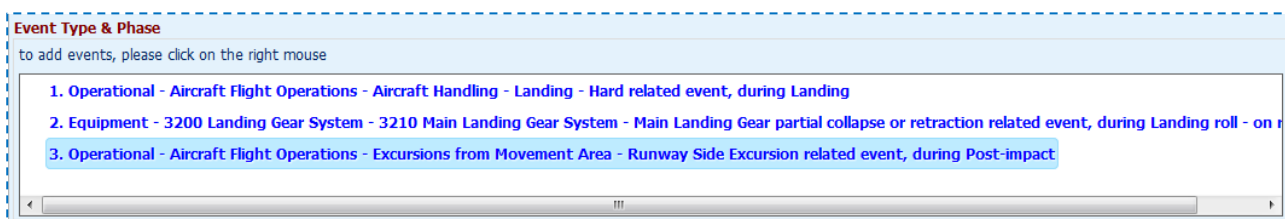


Si aprirà una sezione che consente di selezionare da appositi menù a tendina gli **Event Type** (obbligatori) con la relativa **Phase**.

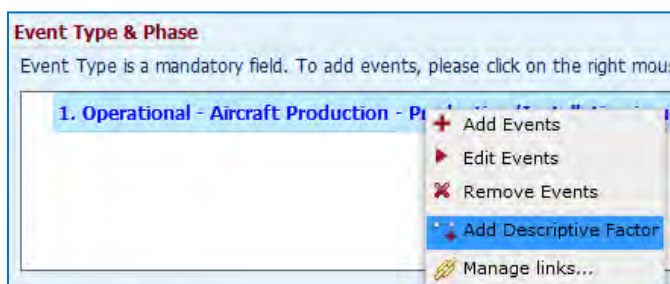


In funzione del tipo di evento che si sta segnalando, si potrà avere come risultato finale EVENTO + FASE o una serie/combinazione di EVENTO + FASE.

A titolo di esempio: se un aeromobile fa un atterraggio pesante e in seguito collassa il carrello e ne segue un’uscita di pista, gli eventi in ordine cronologico sono tre:



Descriptive Factors & Manage Links



Per inserire i **Descriptive Factors**, si procede in maniera analoga, cliccando col tasto destro del mouse all'interno dell'evento inserito.



E' composto dal **descriptive factor subject**, ossia una combinazione di argomenti (*aerodrome, aircraft/operations, ATM, meteorological or terrain conditions*) associati almeno ad un **descriptive modifier** (*aircraft/equipment, environmental, general, legal, performance/operations*). Pertanto il *subject* fornisce informazioni sull'area tematica descritta e il *modifier* ne indica la natura del coinvolgimento.



Con il **manage links** si può collegare l'event type/phase [all'aeromobile inserito](#), utile soprattutto quando se ne inserisce più di uno, ai fini di una migliore descrizione della dinamica dell'evento.

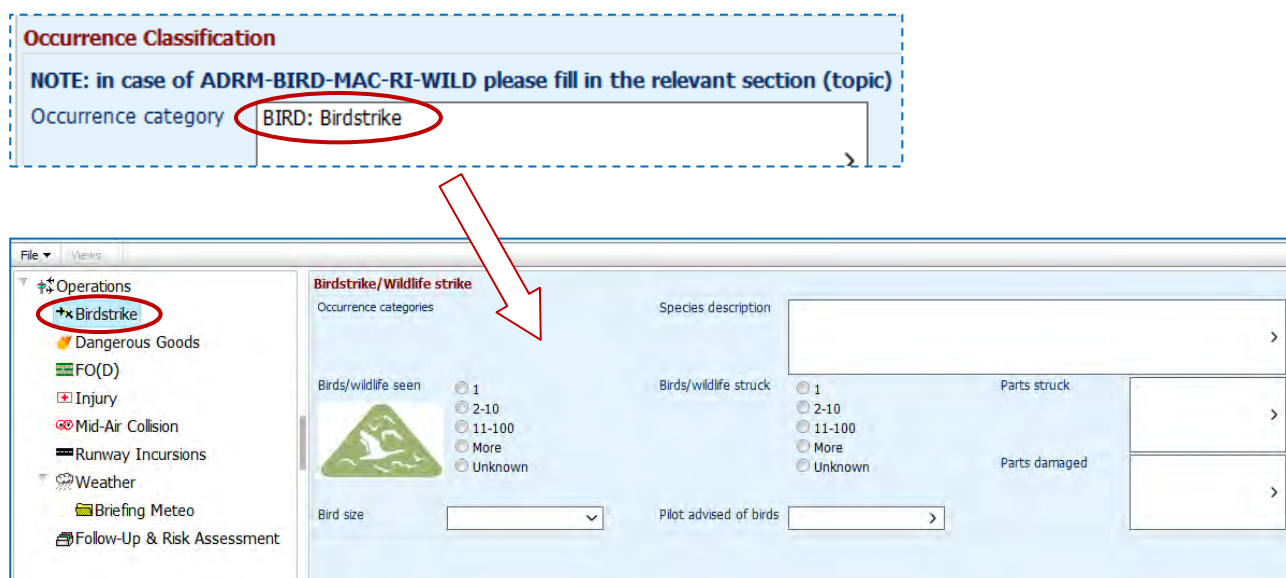
10. Birdstrike – Wildlife strike

In accordo all'ICAO Aerodrome Services Manual, Bird e Wildlife Strikes sono divisi in:

1. **Confirmed strikes**: qualsiasi collisione riportata avvenuta tra volatile o fauna selvatica e un a/m per cui si ha il ritrovamento di carcassa, di resti o vengono riscontrati danni all'a/m.
2. **Unconfirmed strikes**:
 - (a) qualsiasi collisione riportata avvenuta tra volatile o fauna selvatica e un a/m per cui non si ha evidenza fisica.
 - (b) qualsiasi volatile o fauna selvatica trovato morto sull'aeroporto quando la morte non è riconducibile ad altre cause evidenti (es. colpito da una vettura, etc.).

Alla luce di quanto sopra, anche i ritrovamenti di carcasse, senza evidenza di impatto sull'aeromobile, devono essere riportati in eE-MOR come **INCIDENT** (inconvenienti).

Selezionando la categoria BIRD o WILD, quale applicabile, si presenterà a sinistra un *topic* **BIRDSTRIKE** attraverso cui si potranno inserire tutte le informazioni di dettaglio.



Occurrence Classification

NOTE: in case of ADRM-BIRD-MAC-RI-WILD please fill in the relevant section (topic)

Occurrence category: **BIRD: Birdstrike**

Birdstrike/Wildlife strike

Occurrence categories

Birds/wildlife seen: ☐ 1 ☐ 2-10 ☐ 11-100 ☐ More ☐ Unknown

Bird size:

Species description:

Birds/wildlife struck: ☐ 1 ☐ 2-10 ☐ 11-100 ☐ More ☐ Unknown

Pilot advised of birds:

Parts struck:

Parts damaged:

Per le informazioni di compilazioni del *topic* Birdstrike/Wildlife Strike si faccia riferimento alla specifica documentazione pubblicata nell'[apposita sezione](#) del sito dell'ENAC.

11. Dangerous Goods Occurrence Reporting

[Rif. ICAO Doc. 9284 Part 7; 4.4, Part 7;4.5, [Regolamento ENAC "Trasporto Aereo delle Merci Pericolose"](#)]

11.1 A chi riportare?

La segnalazione va fatta alla Autorità competente di:

- Stato dell'Operatore
- Stato in cui si è verificato l'evento.



Gli Operatori devono segnalare anche allo Stato da cui è originata la merce pericolosa [rif. ICAO Doc. 9284 Part 7;4.6].

11.2 Cosa riportare?

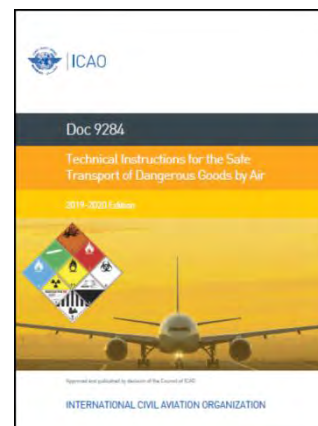
Deve essere riportato qualsiasi evento relativo a merce pericolosa, a prescindere se sia nel cargo, posta o bagaglio.

Devono essere notificati all'ENAC e, ove applicabile, all'Autorità competente dello Stato dove si è verificato l'evento, tutti i casi di merce pericolosa non dichiarata o mal dichiarata trovata tra le merci ordinarie, inclusa la posta o trovata all'interno dei bagagli dei passeggeri.

Per la classificazione di Accident – Serious Incident – Incident si rimanda al § 7.

Per completezza si riportano le relative classificazioni ICAO:

- **Dangerous goods accident.** *An occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property or environmental damage.*
- **Dangerous goods incident.** *An occurrence, other than a dangerous goods accident, associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring on board an aircraft, which results in injury to a person, property or environmental damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid or radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained. Any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardizes the aircraft or its occupants is also deemed to be a dangerous goods incident.*



23

11.3 Come riportare?

La segnalazione all'ENAC va fatta mediante il sistema eE-MOR dove è predisposto un apposito [topic](#) "Dangerous Goods" o una [maschera specifica](#) DGOR. Maggiori dettagli nel § successivo.

11.4 Chi deve riportare?

I soggetti obbligati al riporto degli eventi relativi alle merci pericolose sono:

- (a) Operatori, Gestori Aeroportuali e Handler in accordo al [Reg. \(EU\) 376/2014](#) - art. 4 c. 6)
- (b) altri soggetti come speditori (shipper), spedizionieri (freight forwarder), autorità doganali, security screening providers in accordo a ICAO Doc. 9284 e quindi al [Regolamento ENAC sul "Trasporto Aereo delle Merci Pericolose"](#).

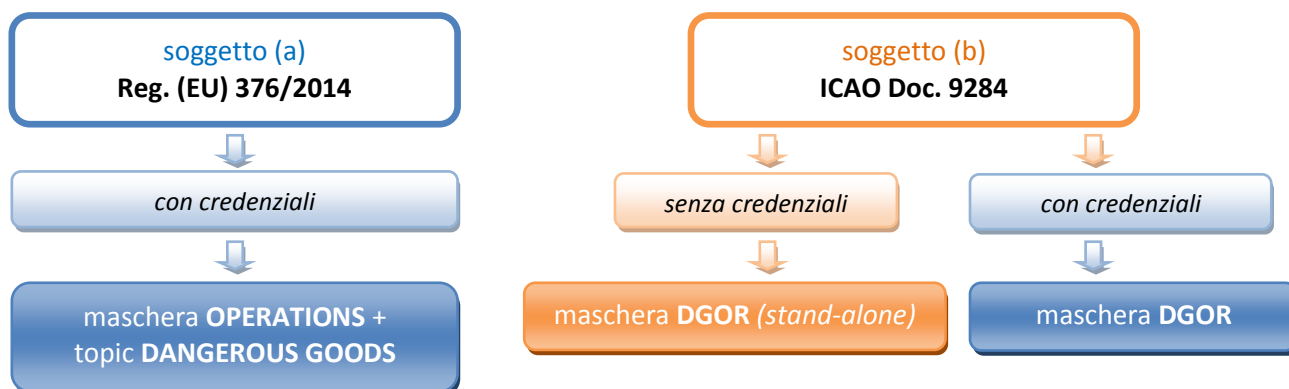
I soggetti di cui al punto (a), come da [Circolare ENAC GEN-01](#), sono tenuti a segnalare mediante sistema eE-MOR e pertanto segnaleranno occorrenze che coinvolgono "merci pericolose" utilizzando la maschera **Operations** + *topic* **Dangerous Goods** che si attiverà rispondendo YES nel seguente campo:

Dang goods involved	
---------------------	---

I soggetti di cui al punto (b) sono tenuti a segnalare in accordo ad ICAO e pertanto, al fine di poter utilizzare il medesimo sistema di reporting dell'ENAC, è stata creata la maschera **DGOR**, definita *stand-alone*, ossia che non necessita di accredito (v. § 6).

All'interno dei soggetti del punto (b) esistono però delle Società (ad es. spedizionieri-freight forwarder con base in aeroporti italiani) che è opportuno siano accreditati per la quantità e la tipologia di segnalazioni che sovente richiedono un *follow-up*. Questa situazione può essere gestita in eE-MOR solo se in possesso di credenziali; pertanto, in questo caso, la Società sarà accreditata ma segnerà utilizzando la maschera **DGOR**.

24



12. Preliminary Occurrence Risk Assessment

Preliminary Occurrence Risk Assessment

Risk grade

Risk classification

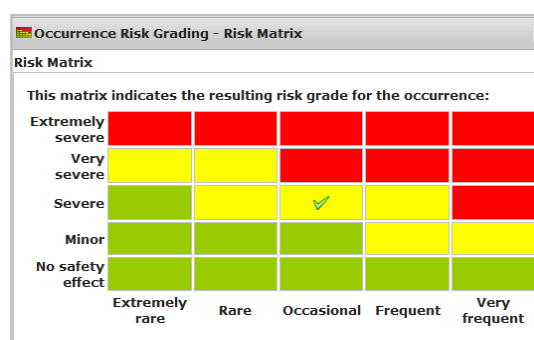
NOTA: consultare vademecum § 12 "Preliminary Occurrence Risk Assessment" per le modalità riporto di questo valore

Questa sezione, in accordo al R376 Art. 7 c.2, consente di valutare il rischio dell'evento in via preliminare con le informazioni disponibili al momento della segnalazione. Tale classificazione dovrà poi essere riesaminata e, se necessario, modificata non appena l'analisi sarà stata completata (a tal proposito [v. § Follow-Up](#)).

Rispondendo a tre domande nel campo **Risk Grade**:

- 1 – potential consequences
- 2 – remaining defenses
- 3 – probability of recurrence

si avrà una valutazione preliminare del rischio espressa in **HIGH** (red), **MEDIUM** (yellow), **LOW** (green), attraverso una matrice di rischio 5x5.



A5	B5	C5	D5	E5
A4	B4	C4	D4	E4
A3	B3	C3	D3	E3
A2	B2	C2	D2	E2
A1	B1	C1	D1	E1

L'Annex I del R376 prevede tra i campi obbligatori il Risk Classification a prescindere che l'Organizzazione abbia o meno un sistema SMS. Per assolvere a quest'obbligo e per compatibilità con il sistema eE-MOR, il valore di **Preliminary Risk Grade** restituito dalla suddetta matrice (tradotto in codice alfanumerico, ad es. C3) va **sempre** riportato nel campo **Risk Classification** nella sezione Follow-Up.

25

Una volta effettuato il Follow-Up:

- le Organizzazioni con SMS, a seguito del proprio Risk Assessment, possono confermare o modificare il valore precedentemente inserito
- le Organizzazioni che non hanno un SMS, a seguito delle proprie valutazioni finali, possono confermare o modificare il valore precedentemente inserito rispondendo nuovamente alle domande del "Preliminary Occurrence Risk Assessment".

Di norma se l'evento è tra quelli che non richiedono il Follow-Up ([v. § Follow-Up](#)), nel campo Risk Classification, essendo un campo obbligatorio, andrà riportato il valore "Not Applicable". Questo non esclude che ci possano essere tipologie di eventi per i quali, pur non essendo previsto il Follow-Up, vada comunque effettuata la classificazione del rischio.

13. Follow-Up (obbligatorio)

Mediante questa sezione le Organizzazioni notificano all'ENAC quanto previsto dal R376 Art. 13 c.4.

Il follow-up non va effettuato nei casi in cui l'organizzazione segnalante non sia stata direttamente coinvolta nella dinamica dell'evento e, quindi, non possieda gli elementi per fare un'attività di analisi sullo stesso.

Un follow-up dovrebbe essere sicuramente fatto se l'analisi o l'investigazione interna da parte dell'Organizzazione hanno:

- aggiunto dettagli/informazioni alla segnalazione iniziale
- identificato/valutato il safety risk
- identificato le barriere che non hanno funzionato
- identificato le azioni correttive/preventive
- identificato raccomandazioni per la mitigazione del rischio.

Per l'attributo **Occurrence Status** si possono usare 4 opzioni:

INITIAL NOTIFICATION – PRELIMINARY – OPEN – CLOSED

La tabella riepilogativa di seguito riportata descrive queste opzioni, le tempistiche ad esse associate e le azioni attese:

TEMPISTICA ^(*)	STATUS	AZIONE
entro 72 H (+72)	INITIAL NOTIFICATION	notifica effettuata, se pur con limitate informazioni a disposizione; per soddisfare il requisito delle 72H.
	PRELIMINARY	segnalazione abbastanza completa ma che richiede un "supplemento di indagine" e che determinerà la necessità di eventuale follow-up.
	OPEN	segnalazione completa ma che deve essere ancora integrata (e quindi successivamente chiusa) con il follow-up .
	CLOSED	segnalazione chiusa al momento della notifica (nessun follow-up atteso).
entro 30 gg	OPEN	"investigazione" in corso. Follow-up atteso sui risultati preliminari, se presenti, dell'analisi condotta ed eventuali azioni da intraprendere o già intraprese.
	CLOSED	"investigazione" conclusa. Segnalazione completa di tutte le informazioni disponibili. Nessun ulteriore follow-up atteso.
entro 90 gg	CLOSED	"investigazione" conclusa. Segnalazione completa di tutte le informazioni disponibili. Comunicazione dei risultati finali dell'analisi. <i>Nota: in caso di superamento dei 90 gg (richiesti dal R376 art. 13) specificarne nel Follow-Up i motivi</i>

(*) dalla prima notifica dell'evento

ENAC può comunque chiedere alle Organizzazioni di trasmetterle i risultati preliminari o quelli finali dell'analisi di ogni evento comunicatole, ma in relazione al quale non ha ricevuto un monitoraggio o ha ricevuto solo i risultati preliminari.

E' opportuno ribadire che, poiché tutte le informazioni debbono rispettare la tassonomia ADREP ed essere compatibili con ECCAIRS, non possono essere accettate modalità alternative per il follow-up delle segnalazioni degli eventi. Pertanto l'organizzazione potrà impostare come "closed" lo status di una segnalazione solo dopo che sia stato inserito il follow-up definitivo nel sistema eE-MOR.

Pertanto, per quegli eventi che richiedono un'analisi, le Organizzazioni sono tenute a compilare gli appositi campi della sezione "follow-up":

Follow-Up & Risk Assessment	
Parties informed Internal risk classification of the reporting organisation	Riportare le terze parti informate circa l'evento e relativo follow-up
Risk classification Internal risk classification of the reporting organisation	Valore inserito nella classificazione del rischio preliminare . Al momento del follow-up modificare /confermare valore in accordo a § 12. In caso non sia richiesto per la tipologia di evento, riportare "Not Applicable"
Risk methodology Internal risk classification methodology used by the reporting organisation	Riportare la metodologia di classificazione del rischio utilizzata (dall'Organizzazione che riporta)
Analysis/Follow-Up Details on the analysis development and follow up	Descrivere l'analisi effettuata ed i relativi risultati
Risk assessment Details on the risk assessment done by the reporting organisation	Riportare i risultati della valutazione del rischio ottenuta sulla base dell'analisi dell'evento
Corrective actions Details on the actions proposed/done	Descrivere le azioni correttive individuate per la risoluzione dell'evento
Conclusions Details on the conclusions for the organisation	Descrivere brevemente l'efficacia delle azioni correttive implementate e le eventuali ulteriori azioni identificate

Nota:

Nel caso l'organizzazione utilizzi, in alternativa all'interfaccia WebDAS, un software commerciale compatibile con il sistema eE-MOR, tale software dovrà comunque assicurare che il trasferimento dei dati relativi al follow-up garantisca il soddisfacimento del requisito del R376 sia in termini di contenuti che di tempestività delle informazioni.

14. Salvare una segnalazione

14.1 Al termine dell'inserimento dei dati nella maschera, le opzioni disponibili sotto la tab **FILE** sono:

SAVE	salva l'occorrenza
SAVE & CLOSE	salva l'occorrenza e la chiude
CLOSE	chiude l'occorrenza <u>senza</u> salvarla

View	Edit	File	number	Repi
			000100-2019	
			006100-2017	

Una volta salvata, l'occorrenza rimane a disposizione dell'Organizzazione in stand-by, ossia non viene inviata a ENAC ed è identificata nella query "**da inviare**". E' pertanto possibile, in questa fase, ancora visionarla (**VIEW**) o modificarla (**EDIT**) prima di inviarla in via definitiva (*per la procedura di invio v. § 15*).

Qualora i campi obbligatori non siano stati compilati tutti, al momento del salvataggio un *pop-out* informerà del dettaglio dei campi mancanti. In questo caso non sarà possibile salvare l'occorrenza finché tutti i campi obbligatori non saranno stati compilati.

14.2 **Query**: nella pagina introduttiva della sezione relativa alle notifiche sono presenti 3 *query* (interrogazioni predefinite) mediante le quali è possibile sapere quante sono (**COUNT**) e quali sono (**RUN**) le proprie segnalazioni presenti nel sistema.

Query Name	il comando " count " restituisce solo un numero, il comando " run " l'elenco delle occorrenze relative alla <i>query</i> selezionata; dall'elenco si potrà selezionare l'occorrenza interessata per visualizzarla, modificarla, stamparla.	Count	Run
 Da inviare			
 Notificate ad ENAC			
 Tutte			

14.3 Per tornare indietro, andare sulla tab **QUERY → Show Queries**.

Per tornare indietro di un passaggio cliccare su **Last Query Result**, in fondo alla pagina a destra.

14.4 **PDF**: per salvare l'occorrenza in formato pdf, visualizzarla con VIEW e selezionare la tab **Occurrence → PRINT PDF**.

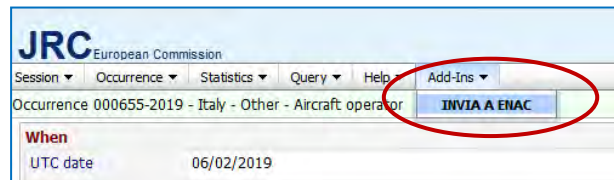
14.5 **Modifiche**: il sistema permette alle Organizzazioni (in possesso di credenziali) di modificare o integrare la segnalazione anche in una fase successiva senza dover fare ulteriori invii, basterà solo aprire la segnalazione in **EDIT**, effettuare le modifiche, fare "**Save & Close**" ed il DataBase verrà automaticamente aggiornato. In questo caso, non verrà inviata la mail di conferma (la mail è solo di prima notifica - v. § 15).

15. Inviare una segnalazione

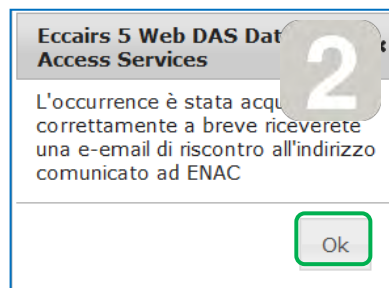
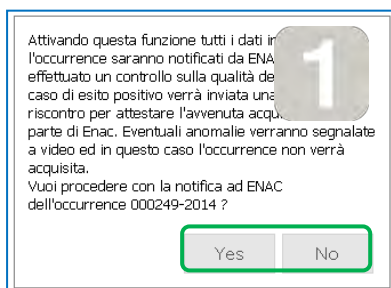


La mail di prima notifica dell'evento viene inviata ad alcuni indirizzi interni ENAC ma anche all'ANSV. Si raccomanda pertanto che i dati, prima dell'invio, siano verificati con attenzione.

Per inviare la segnalazione è necessario fare **"Save & Close"**, quindi la si apre in **VIEW**, si clicca sulla tab **Add-Ins** ➔ **INVIA A ENAC**



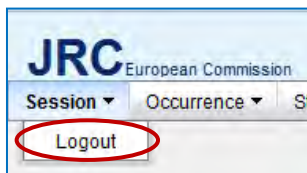
Compariranno due pop-up: il 1° chiede **conferma** se si vuole inviare la segnalazione [YES o NO], il 2° fornisce conferma dell'avvenuto invio.



Dopo l'invio si riceve una **e-mail di prima notifica** all'indirizzo di posta elettronica che è stata indicato come tale nel modulo di richiesta di accredito (mod.1/RRS). Questa mail è una notifica di riscontro che l'invio è andato a buon fine e viene inviata una tantum; non verrà quindi inviata in caso di successive modifiche della segnalazione.

Ovviamente tutte le segnalazioni inviate sono disponibili utilizzando la query **"notificate ad ENAC"** che interrogata fornisce il totale **[COUNT]** o l'elenco **[RUN]** di tutte le segnalazioni inviate.

16. Logout



Al termine della sessione di lavoro è opportuno fare **LOGOUT** del sistema per una corretta interruzione della sessione di lavoro.

17. Quality Data Check

Quando si salva/stampa il PDF della segnalazione, si ha “in chiaro” nella sezione “**Filing Information**” la lista delle modifiche effettuate sia dal reporter sia dalla Funzione Safety di ENAC in termini di:

- *Modification made by:* reporter o ENAC-VSY (F.O. Safety)
- *Modification date:* data della modifica
- *Modification note:* breve descrizione delle modifiche effettuate da ENAC.

Le modifiche effettuate dalla Funzione Organizzativa Safety di ENAC vengono effettuate in accordo all’Art. 7 c. 3 del R376 ai fini di un miglioramento della qualità del dato; verranno pertanto effettuate esclusivamente correzioni di errori tipografici, categorie o classificazioni errate senza entrare nel merito, in questa fase, di quanto segnalato o del follow-up effettuato.

E’ possibile chiedere eventuali spiegazioni o chiarimenti alle “modifiche d’ufficio” alla Funzione Organizzativa Safety (*contatti nel retro di copertina del presente vademecum*).

Tutte le altre modifiche vengono richieste direttamente all’utente anche nell’ottica del miglioramento continuo della standardizzazione dei dati di reporting.

Filing information		
File number	Responsible entity	
Report last modified	23/02/2016 12:54:27	
Aviation sector		
Modification made by	Modification date	Modification note

18. ICAO CICTT Glossary of Terms

Abnormal Runway Contact

Any landing or takeoff involving abnormal runway or landing surface contact. *Abnormal runway contact is an occurrence category.*

Abrupt Maneuver

The intentional abrupt maneuvering of the aircraft by the flight crew. *Abrupt maneuver is an occurrence category.*

Accident

An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which (a) a person is fatally or seriously injured as a result of: being in the aircraft; or direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft; or direct exposure to jet blast (except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers or crew); or (b) the aircraft sustains damage or structural failure which: adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft and would normally require major repair or replacement of the affected component (except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin); or (c) the aircraft is missing or is completely inaccessible. (ICAO Annex 13).

Aerodrome

Occurrences involving aerodrome design, service, or functionality issues. *Aerodrome is an occurrence category.*

Aeronautical Product

An aeronautical product is an aircraft, an aircraft engine, a propeller or appliance

Aeroplane

A power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight. (ICAO Annex 1, Annex 6)

Aircraft

An aircraft is any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface. (ICAO Annex 1, Annex 6 Part I)

Aircraft Category

An aircraft category is the means by which aircraft are grouped based on how the aircraft is supported in flight.

Aircraft Make

The aircraft make is the name assigned to the aircraft by the manufacturer when each aircraft was produced. In most cases aircraft make is the organization common name of the aircraft manufacturer. If the organization that holds rights to an aircraft design permits another organization to build that aircraft, in most cases the aircraft make would be the aircraft name assigned by the organization that holds rights to an aircraft design. If an aircraft manufacturer is amateur construction, in most cases the aircraft make would be the name of the organization responsible for design.

Aircraft Manufacturer

An Aircraft Manufacturer is the organization that has been recognized by its certifying authority as having manufactured the aircraft, at the time of completion.

Aircraft Master Model

An aircraft master model creates a grouping of similar aircraft models for analytical purposes and to identify aircraft models that share airworthiness properties. The master model is derived by combining the original aircraft make and original aircraft model.

Aircraft Master Series

An aircraft master series creates a grouping of similar aircraft series for analytical purposes and to identify aircraft series that share airworthiness properties. A master series contains aircraft series from within one aircraft model.

Aircraft Model

An aircraft model is an aircraft manufacturer's designation for an aircraft grouping with similar design or style of structure.

Aircraft Popular Name

Aircraft popular name is the name used by the aircraft manufacturer to market or otherwise distinguish a particular aircraft model and/or series or the name used by a national military or armed forces to distinguish a particular aircraft model and/or series.

Aircraft Series

An aircraft series is an aircraft manufacturer's designation to identify differences within an aircraft model grouping.

Aircraft Sub Category

An aircraft sub category is the means by which an aircraft category is subdivided based on similar characteristics of propulsion.

Airplane

Airplane denotes a fixed wing aircraft that contains at least one engine and whose primary function is sustained powered flight. Airplane is an aircraft sub category.

Airprox/TCAS Alert/Loss of Separation/Near Midair Collisions/Midair Collisions

Airprox, TCAS alerts, loss of separation as well as near collisions or collisions between aircraft in flight. *Airprox/TCAS Alert/Loss of Separation/Near Midair Collisions/Midair Collisions collision is an occurrence category.*

Airship

Airship denotes a power-driven lighter-than-air aircraft. Airship is an aircraft sub category.

Amateur Construction

An aircraft assembled and/or constructed by individual(s) or a group for education, recreation, or as identified by the certifying authority. The primary business of the individual(s) or group cannot be aircraft manufacturing.

Approach

IFR: from the IAF to the beginning of the landing flare.

VFR: from the point of VFR pattern entry, or 1000 feet above the runway elevation, to the beginning of the landing flare. Approach is a phase of flight.

ATM/CNS

Occurrences involving ATM or CNS service issues. *ATM/CNS is an occurrence category.*

Balloon

Balloon denotes a non-power-driven lighter-than-air aircraft. (ICAO Annex 1). Balloon is an aircraft sub category.

Begin Date

The begin date is the date a specific valid value started in use.

Cabin Safety Events

Miscellaneous occurrences in the passenger cabin of transport category aircraft. Cabin safety events are an occurrence category.

Change of Cruise Level

Any climb or descent during cruise after the initial climb to cruise, but before descent to the destination. Change of cruise level is a sub-phase of the en route phase of flight.

Circuit Pattern – Base (VFR)

From start of turn at end of downwind leg until the start of the turn for final. Circuit pattern – base VFR is a sub-phase of the approach phase of flight.

Circuit Pattern – Crosswind (VFR)

A flight path of the VFR traffic pattern, which is perpendicular to the landing runway, crosses the departure end of the runway, and connects with the downwind leg. Circuit pattern – crosswind VFR is a sub-phase of the approach phase of flight.

Circuit Pattern – Downwind (VFR)

A flight path (normally 1,000 feet above the runway) which commences abeam the departure end of the runway and runs parallel to the runway in the direction opposite to landing, and terminates upon initiating the turn to base leg. Circuit pattern – downwind VFR is a sub-phase of the approach phase of flight.

Circuit Pattern - Final (VFR)

From the start of the turn to intercept the extended runway centerline, normally at the end of base leg, to the beginning of the landing flare. Includes VFR straight-in approaches. Circuit pattern - final VFR is a sub-phase of the approach phase of flight.

Climb to Cruise

IFR: from completion of Initial Climb to arrival at initial assigned cruise altitude.

VFR: from completion of Initial Climb to initial cruise altitude. Climb to cruise is a sub-phase of the en route phase of flight.

Controlled Flight into or Toward Terrain

In flight collision or near collision with terrain, water, or obstacle without indication of loss of control. *Controlled flight into or toward terrain is an occurrence category.*

Country

The country is the official name of a country or sovereignty.

Country of Certifying Authority

The country of certifying authority is the official name of a country or sovereignty; or regional association of two or more countries that issues type certificates.

Cruise

Any level flight segment after arrival at initial cruise altitude until the start of descent to the destination. Cruise is a sub-phase of the en route phase of flight.

Descent

IFR: descent from cruise to either IAF or VFR pattern entry.

VFR: descent from cruise to the VFR pattern entry or 1000 feet above the runway elevation, whichever comes first. Descent is a sub-phase of the en route phase of flight.

Emergency Descent

A controlled descent during any airborne phase in response to a perceived emergency situation. Emergency descent is a phase of flight.

En Route

IFR: from completion of Initial Climb through cruise altitude and completion of controlled descent to the IAF.

VFR: from completion of Initial Climb through cruise and controlled descent to the VFR pattern altitude or 1000 feet above runway elevation, whichever comes first. En route is a phase of flight.

End Date

The end date is the date a specific valid value ceased to be in use.

Evacuation

Occurrence where either: (a) person(s) are injured during an evacuation; (b) an unnecessary evacuation was performed; (c) evacuation equipment failed to perform as required; or (d) the evacuation was a factor in the outcome. *Evacuation is an occurrence category.*

Final Approach (IFR)

From the FAF to the beginning of the landing flare. Final approach is a sub-phase of the approach phase of flight.

Fire/Smoke (Non-Impact)

Fire or smoke in or on the aircraft, in flight or on the ground, which is not the result of impact. *Fire/Smoke (Non-Impact) is an occurrence category.*

Fire/Smoke (Post-Impact)

Fire/Smoke resulting from impact. *Fire/Smoke (Post-Impact) is an occurrence category.*

Fixed Wing

Fixed wing denotes a heavier-than-air aircraft that is supported in all phases of flight by the dynamic reaction of the air against its wings. Fixed wing is an aircraft category.

Flare

Transition from nose-low to nose-up attitude just before landing until touchdown. Flare is a sub-phase of the landing phase of flight.

Fuel Related

One or more powerplants experienced reduced or no power output due to fuel exhaustion, fuel starvation/mismanagement, fuel contamination/wrong fuel, or carburetor and/or induction icing. Fuel related is an occurrence category.

Glider

A non-power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight. (ICAO Annex 1, Annex 7)

Ground Collision

Collision while taxiing to or from a runway in use. *Ground collision is an occurrence category.*

Ground Handling

Occurrences during (or as a result of) ground handling operations. *Ground handling is an occurrence category.*

Gyroplane

1) Heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors which rotate freely on substantially vertical axes. (ICAO Annex 1)

2) Gyroplane denotes a rotorcraft that primarily depends on rotors that rotate by action of the air. Gyroplane is an aircraft sub category. (CICTT)

Helicopter

Helicopter denotes a rotorcraft that primarily depends on engine-driven rotors for motion. *Helicopter is an aircraft sub category.*

Holding

Execution of a predetermined maneuver (usually an oval race track pattern) which keeps the aircraft within a specified airspace while awaiting further clearance. Descent during holding is also covered in this sub-phase. Descent is a sub-phase of the en route phase of flight.

Hybrid Lift

Hybrid lift denotes a heavier-than-air aircraft that is supported at vertical takeoff, vertical landing, and low speed flight by the dynamic reaction of the air against its rotors or thrust and in horizontal flight by the dynamic reactions of air against its wings (for example, the tilt-rotor aircraft). Hybrid Lift is an aircraft category.

ICAO Aircraft Type Designator

The ICAO Aircraft Type Designator is designed for use by air traffic service for identifying types of aircraft and are recorded in ICAO Document 8643, Aircraft Type Designators, for those aircraft types most commonly provided with air traffic service.

Icing

Accumulation of snow, ice, freezing rain, or frost on aircraft surfaces that adversely affects aircraft control or performance. *Icing is an occurrence category.*

Incident

An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation. (ICAO Annex 13)

Initial Approach (IFR)

From the IAF to the FAF. Initial approach is a sub-phase of the approach phase of flight.

Initial Climb

From the end of the Takeoff sub-phase to the first prescribed power reduction, or until reaching 1000 feet above runway elevation or the VFR pattern, whichever comes first. Initial climb is a phase of flight.

Kit Producer

The organization that produces kits for amateur construction.

Landing

From the beginning of the landing flare until aircraft exits the landing runway, comes to a stop on the runway, or when power is applied for takeoff in the case of a touch-and-go landing. Landing is a phase of flight.

Landing Gear

Landing Gear is the system that supports aircraft maneuvering on land or water and supports the weight of the aircraft when it lands.

Landing Roll

After touchdown until aircraft exits the landing runway or comes to a stop, whichever occurs first. Landing roll is a sub-phase of the landing phase of flight.

Lighter-Than-Air

Lighter-than-air denotes an aircraft that can rise and remain suspended by using contained gas weighing less than the air that is displaced by the gas. Lighter-than-air is an aircraft category.

Loss of Control - Ground

Loss of aircraft control while the aircraft is on the ground. *Loss of control-ground is an occurrence category.*

Loss of Control – Inflight

Loss of aircraft control while inflight. *Loss of control-inflight is an occurrence category.*

Low Altitude Operations

Collision or near collision with obstacles/objects/terrain while intentionally operating near the surface (excludes takeoff or landing phases). *Low altitude operations are an occurrence category.*

Low Flying

Intentional low-altitude flight not connected with a landing or takeoff, usually in preparation for or during observation work, demonstration, photography work, aerial application, training, sightseeing, ostentatious display, or other similar activity. For rotorcraft, this also includes hovering (not associated with landing or takeoff) and handling external loads. Low flying is a sub-phase of the maneuvering phase of flight.

Maneuvering

Low altitude/aerobatic flight operations Maneuvering is a phase of flight.

Missed Approach/Go-Around

From the first application of power after the crew elects to execute a missed approach or go-around until the aircraft re-enters the sequence for a VFR pattern (go-around) or until the aircraft reaches the IAF for another approach (IFR). Missed approach/Go-around is a sub-phase of the approach phase of flight.

Non-Powered Glider

Non-powered glider denotes a fixed wing aircraft that does not contain an engine and whose primary function is sustained non-powered flight. Non-powered glider is an aircraft sub category.

Occurrence

Occurrence is defined as accident or incident.

Organization

An organization is public or private entity and includes National Civil Aviation Authorities (NCAAs), aircraft manufacturers, engine manufacturers, maintenance facilities, and training facilities.

Organization Acronym

The organization acronym consists of the first letters of the components of the organization's full name. In most cases, the description of the organization's legal form (for example, Limited, Sociedad Anonima, or die Gesellschaft mit beschraenkter Haftung) is excluded. Examples of acronyms are BHT for Bell Helicopter Textron, Inc. and DHC for de Havilland of Canada.

Organization Common Name

The organization common name is the abbreviated or shortened name to which an organization is referred. For example the Organization Common Name for The Boeing Company is BOEING and the Organization Common Name for Canadair Limited is CANADAIR.

Organization Full Name

The organization full name is the entire official or legal name of the organization.

Organization Role

An organization role type distinguishes the function an organization performs in regard to the aviation industry.

Other

- Aircraft category: other denotes a unique configuration that is not specifically a fixed wing, rotorcraft, lighter-than-air, or hybrid lift.
- Occurrence category: any occurrence not covered under another category.

Phase of Flight

Phase of flight refers to a period within a flight. A flight begins when any person boards the aircraft with the intention of flight and continues until such time as all such persons have disembarked. (ICAO Annex 13)

Post-Impact

Any of that portion of the flight which occurs after impact with a person, object, obstacle or terrain. Post-impact is a phase of flight.

Powered Glider

Powered glider denotes a fixed wing aircraft that contains at least one engine and whose primary function is sustained non-powered flight. Powered glider is an aircraft sub category.

Pushback/Towing

Aircraft is moving in the gate, ramp, or parking area, assisted by a tow vehicle [tug]. Pushback/towing is a phase of flight.

Rejected Takeoff

During takeoff, from the point where the decision to abort has been taken until the aircraft begins to taxi from the runway. Rejected takeoff is a sub-phase of the takeoff phase of flight.

Rotorcraft

Rotorcraft denotes a heavier-than-air aircraft that is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its rotors on a substantially vertical axis. Rotorcraft is an aircraft category.

Runway Excursion

A veer off or overrun off the runway surface. *Runway excursion is an occurrence category.*

Runway Incursion – Animal

Collision with, risk of collision, or evasive action taken by an aircraft to avoid an animal on a runway in use. *Runway incursion – animal is an occurrence category.*

Runway Incursion – Vehicle, Aircraft or person

Any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of an aircraft, vehicle, or person on the protected area of a surface designated for the landing and takeoff of aircraft. *Runway incursion – vehicle, aircraft, or person is an occurrence category.*

Security Related

Criminal/Security acts which result in accidents or incidents (per ICAO Annex 13). *Security related is an occurrence category.*

Standing

Prior to pushback or taxi, or after arrival, at the gate, ramp, or parking area, while the aircraft is stationary. Standing is a phase of flight.

System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant)

Failure or malfunction of an aircraft system or component - other than the powerplant. *System/component failure or malfunction (non-powerplant) is an occurrence category.*

System/Component Failure or Malfunction (Powerplant)

Failure or malfunction of an aircraft system or component - related to the powerplant. *System/component failure or malfunction (powerplant) is an occurrence category.*

Takeoff

Phase of flight: From the application of takeoff power, through rotation and to an altitude of 35 feet above runway elevation. Sub-phase of the takeoff phase of flight: From the application of takeoff power, through rotation and to an altitude of 35 feet above runway elevation or until gear-up selection, whichever comes first.

Taxi

The aircraft is moving on the aerodrome surface under its own power prior to takeoff or after landing. Taxi is a phase of flight.

Taxi from Runway

Begins upon exiting the landing runway and terminates upon arrival at the gate, ramp, apron, or parking area, when the aircraft ceases to move under its own power. Taxi from runway is a sub-phase of the taxi phase of flight.

Taxi to Runway

Commences when the aircraft begins to move under its own power leaving the gate, ramp, apron, or parking area, and terminates upon reaching the runway. Taxi to runway is a sub-phase of the taxi phase of flight.

Taxi to Takeoff Position

From entering the runway until reaching the takeoff position. Taxi to takeoff position is a sub-phase of the taxi phase of flight.

Turbulence Encounter

In-flight turbulence encounter. *Turbulence encounter is an occurrence category.*

Type Certificate

A document issued by a Contracting State to define the design of an aircraft type and to certify that this design meets the appropriate airworthiness requirements of that State. (ICAO Annex 8)

A type certificate is the document issued by the certifying authority to the organization that holds design responsibility. The type certificate may cover one or more groupings of aeronautical products having similar design, performance, and safety characteristics. (CICCT)

Uncontrolled Descent

A descent during any airborne phase in which the aircraft does not sustain controlled flight. Uncontrolled descent is a phase of flight.

Undershoot/Overshoot

A touchdown off the runway surface. *Undershoot/overshoot is an occurrence category.*

Unknown

Phase of flight is not discernable from the information available. Unknown is a phase of flight.

Unknown or undetermined

Insufficient information exists to categorize the occurrence. *Unknown or undetermined is an occurrence category.*

Windshear or Thunderstorm

Flight into windshear or thunderstorm. *Windshear or thunderstorm is an occurrence category.*



Vice Direzione Generale

www.enac.gov.it

EE-MOR

Funzione Organizzativa Safety

 **06 44596 362/388**

 **safety@enac.gov.it**