



InfoCuria

Giurisprudenza



[Pagina iniziale](#) > [Formulario di ricerca](#) > [Elenco dei risultati](#) > **Documenti**



[Avvia la stampa](#)

Lingua del documento :

ECLI:EU:C:2024:54

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

18 gennaio 2024 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Regolamento (UE) n. 376/2014 – Monitoraggio degli eventi che mettono in pericolo la sicurezza aerea – Articolo 15 – Riservatezza delle informazioni dettagliate relative a tali eventi – Portata di tale riservatezza – Carta dei diritti fondamentali dell’Unione europea – Articolo 11 – Libertà di espressione e di informazione – Libertà dei media – Richiesta di comunicazione di informazioni relative alla distruzione di un aeromobile che sorvolava l’Ucraina orientale, presentata da imprese operanti nel settore dei mezzi d’informazione – Articolo 52, paragrafo 1 – Limitazione – Presupposti»

Nella causa C451/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Raad van State (Consiglio di Stato, Paesi Bassi), con decisione del 29 giugno 2022, pervenuta in cancelleria il 7 luglio 2022, nel procedimento

RTL Nederland BV,

RTL Nieuws BV

con l’intervento di:

Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente della Terza Sezione, facente funzione di presidente della Seconda Sezione, F. Biltgen, N. Wahl, J. Passer (relatore) e M.L. Arastey Sahún, giudici,

avvocato generale: A.M. Collins

cancelliere: A. Lamote, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 30 marzo 2023,

considerate le osservazioni presentate:

- per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman, J.M. Hoogveld e C.S. Schillemans, in qualità di agenti;
- per il Consiglio dell'Unione europea, da F. Naert e N. Rouam, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, inizialmente da P.-J. Loewenthal, A. Nijenhuis, B. Sasinowska e G. Wilms, successivamente da P.-J. Loewenthal, A. Nijenhuis e B. Sasinowska, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 15 giugno 2023,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 11 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta») nonché dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 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 (GU 2014, L 122, pag. 18), come modificato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018 (GU 2018, L 212, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 376/2014»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la RTL Nederland BV e la RTL Nieuws BV (in prosieguo, congiuntamente: le «imprese RTL»), da un lato, e, dall'altro, il minister van Infrastructuur en Waterstaat (Ministro delle Infrastrutture e della Gestione dell'acqua, Paesi Bassi) relativamente ad una decisione con cui quest'ultimo ha respinto una domanda di dette due imprese diretta a ricevere informazioni relative alla distruzione di un aeromobile, avvenuta il 17 luglio 2014 mentre quest'ultimo sorvolava l'Ucraina orientale.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Normativa generale relativa all'aviazione civile

3 Ai sensi del suo articolo 1, paragrafo 1, il regolamento 2018/1139 ha come obiettivo principale quello di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza nell'aviazione civile nell'Unione europea.

4 A tal fine, le disposizioni del capo IV di tale regolamento mirano a istituire un «[s]istema comune di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme». Tra tali disposizioni, l'articolo 72 di detto regolamento, intitolato «Raccolta, scambio e analisi di informazioni», prevede quanto segue:

«1. La Commissione [europea], l'[Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA)] e le autorità nazionali competenti si scambiano le informazioni di cui dispongono nel contesto dell'applicazione del presente regolamento e degli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del medesimo, che sono rilevanti per le altre parti per l'esecuzione dei loro compiti a norma del presente regolamento. (...)

(...)

5. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscano norme dettagliate per lo scambio di informazioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo tra la Commissione, l'[AESA] e le autorità nazionali competenti (...).

Le norme dettagliate di cui al primo comma del presente paragrafo tengono conto della necessità di:

(...)

b) limitare la diffusione e l'uso delle informazioni a quanto strettamente necessario per il conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1;

(...)

6. La Commissione, l'[AESA] e le autorità nazionali competenti (...) adottano, conformemente al diritto nazionale e dell'Unione, le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza delle informazioni da esse ricevute ai sensi del presente articolo. Il presente paragrafo non pregiudica eventuali obblighi più rigorosi di riservatezza previsti dal [regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE (GU 2010, L 295, pag. 35), il regolamento (UE) n. 376/2014], oppure da altra legislazione dell'Unione.

(...))».

5 L'articolo 119 del regolamento 2018/1139, intitolato «Trasparenza e comunicazione», al suo paragrafo 1 dispone quanto segue:

«Ai documenti detenuti dall'[AESA] si applica il regolamento [(CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione (GU 2001, L 145, pag. 43)]. Ciò lascia impregiudicate le norme in materia di accesso ai dati e alle informazioni contenute nel regolamento (UE) n. 376/2014 e negli atti di esecuzione adottati sulla base dell'articolo 72, paragrafo 5, (...) del presente regolamento».

Normativa relativa alle inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

6 L'articolo 5 del regolamento n. 996/2010, come modificato dal regolamento 2018/1139 (in prosieguo: il «regolamento n. 996/2010»), intitolato «Obbligo di svolgere un'inchiesta», ai paragrafi 1 e 2 enuncia quanto segue:

«1. Ogni incidente o inconveniente grave che coinvolge aeromobili cui si applica il regolamento [2018/1139] è sottoposto a un'inchiesta di sicurezza nello Stato membro nel cui territorio è avvenuto l'incidente o l'inconveniente grave.

2. Quando un aeromobile cui si applica il regolamento [2018/1139] e che è immatricolato in uno Stato membro è coinvolto in un incidente o in un inconveniente grave e non è possibile accertare in via definitiva che questo sia avvenuto nel territorio di uno Stato specifico, l'inchiesta di sicurezza è effettuata dall'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato membro di immatricolazione».

7 L'articolo 14 del regolamento n. 996/2010, intitolato «Protezione di informazioni sensibili in materia di sicurezza», prevede quanto segue:

«1. I seguenti elementi non sono messi a disposizione o utilizzati per scopi diversi dall'inchiesta di sicurezza:

- a) tutte le dichiarazioni rilasciate dalle persone all'autorità investigativa per la sicurezza nel corso dell'inchiesta di sicurezza;
- b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza;
- c) informazioni raccolte dall'autorità investigativa per la sicurezza che siano di natura particolarmente sensibile e personale, tra cui le informazioni concernenti lo stato di salute delle persone;
- d) il materiale presentato successivamente durante l'inchiesta come note, disegni, pareri scritti dagli investigatori, pareri espressi nell'analisi delle informazioni, tra cui informazioni sul registratore di volo;
- e) informazioni e prove fornite da investigatori di altri Stati membri o paesi terzi conformemente alle disposizioni di norme e prassi raccomandate internazionali, qualora richiesto dalle loro autorità investigative per la sicurezza;
- f) progetti di relazioni preliminari o finali o dichiarazioni intermedie;
- g) le registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio e le loro trascrizioni, nonché le registrazioni audio all'interno delle unità di controllo del traffico aereo, assicurando al contempo che le informazioni non pertinenti all'inchiesta di sicurezza, e in particolare quelle relative alla vita privata, siano adeguatamente protette, fatto salvo il paragrafo 3.

2. I seguenti elementi non possono essere messi a disposizione o utilizzati per scopi diversi dall'inchiesta di sicurezza o altri scopi diretti al miglioramento della sicurezza aerea:

- a) tutte le comunicazioni tra persone che sono state coinvolte nell'impiego dell'aeromobile;
- b) registrazioni e trascrizioni di registrazioni scritte o elettroniche delle unità di controllo del traffico aereo, fra cui relazioni e conclusioni per uso interno;
- c) lettere di accompagnamento per la trasmissione di raccomandazioni di sicurezza dall'autorità investigativa per la sicurezza al destinatario, se richiesto dall'autorità investigativa per la sicurezza che emana la raccomandazione;
- d) le segnalazioni di eventi previste dalla [direttiva n. 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile (GU 2003, L 167, pag. 23)].

Le registrazioni del registratore di volo non sono messe a disposizione o utilizzate per fini diversi da quelli dell'inchiesta di sicurezza, dell'aeronavigabilità o della manutenzione, eccetto quando tali dati sono resi anonimi o divulgati in condizioni di riservatezza.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2, l'amministrazione della giustizia o l'autorità competente a decidere la diffusione delle registrazioni a norma del diritto nazionale può decidere che i vantaggi derivanti dalla diffusione dei documenti di cui ai paragrafi 1 e 2 per eventuali altri scopi autorizzati dalla legge siano superiori all'impatto negativo nazionale e internazionale che tale iniziativa può avere su quella o su altre future inchieste di sicurezza. Gli Stati membri possono decidere di limitare i casi in cui tale decisione di diffusione può essere adottata, in conformità degli atti giuridici dell'Unione.

La comunicazione dei documenti di cui ai paragrafi 1 e 2 ad un altro Stato membro per scopi diversi dall'inchiesta di sicurezza e, in aggiunta per quanto riguarda il paragrafo 2, per scopi diversi da quelli volti al miglioramento della sicurezza dell'aviazione può essere garantita nella misura in cui la legislazione nazionale dello Stato membro che trasmette i dati lo permette. L'elaborazione o la diffusione dei documenti ricevuti attraverso tale comunicazione da parte delle autorità dello Stato membro ricevente sono consentite soltanto previa consultazione dello Stato membro che trasmette i dati e sono soggette alla legislazione nazionale dello Stato membro ricevente.

4. Possono essere comunicati solamente i dati strettamente necessari per le finalità di cui al paragrafo 3».

8 L'articolo 15 di tale regolamento, intitolato «Comunicazione di informazioni», prevede, ai paragrafi da 3 a 5:

«3. Fatti salvi gli obblighi di cui agli articoli 16 e 17, l'autorità investigativa per la sicurezza incaricata (...) comunic[a] all'AESA e alle autorità dell'aviazione civile nazionale le pertinenti informazioni fattuali ottenute nel corso dell'inchiesta di sicurezza, ad eccezione delle informazioni di cui all'articolo 14, paragrafo 1, o di quelle che causano un conflitto di interessi. Le informazioni ricevute dall'AESA e dalle autorità dell'aviazione civile nazionale sono protette ai sensi dell'articolo 14 e degli atti giuridici dell'Unione e della legislazione nazionale applicabili.

4. L'autorità investigativa per la sicurezza incaricata è autorizzata ad informare le vittime e i loro familiari o le loro associazioni o a rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti, sullo svolgersi dell'inchiesta di sicurezza, su eventuali relazioni o conclusioni e/o raccomandazioni di sicurezza preliminari, a condizione che ciò non comprometta gli obiettivi dell'inchiesta di sicurezza e rispetti pienamente la legislazione applicabile in materia di protezione dei dati personali.

5. Prima di divulgare le informazioni di cui al paragrafo 4, l'autorità investigativa per la sicurezza incaricata trasmette tali informazioni alle vittime e ai loro familiari o alle loro associazioni in maniera tale da non compromettere gli obiettivi dell'inchiesta di sicurezza».

9 Ai sensi dell'articolo 16 di detto regolamento, intitolato «Relazione di inchiesta»:

«1. Ogni inchiesta di sicurezza su un incidente si conclude con una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'incidente o dell'inconveniente grave. Tale relazione dichiara che il solo obiettivo dell'inchiesta di sicurezza è prevenire futuri incidenti ed inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità. La relazione contiene, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza.

2. La relazione garantisce l'anonimato di tutti coloro che sono coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave.
3. Allorché le inchieste di sicurezza portano alla preparazione di relazioni prima del completamento dell'inchiesta, l'autorità investigativa di sicurezza può sollecitare, prima della loro pubblicazione, commenti da parte delle autorità interessate, compresa l'AESA, e, tramite esse, da parte del titolare del certificato per tipo di aeromobile, del costruttore e dell'esercente interessati. Essi sono vincolati dalle norme vigenti sul segreto professionale per quanto riguarda il contenuto della consultazione.
4. Prima della pubblicazione della relazione finale, l'autorità investigativa per la sicurezza sollecita commenti da parte delle autorità interessate, compresa l'AESA, e, tramite esse, da parte del titolare del certificato per tipo di aeromobile, del costruttore e dell'esercente interessati, i quali sono vincolati dalle norme vigenti sul segreto professionale per quanto riguarda il contenuto della consultazione. Nel sollecitare tali commenti, l'autorità investigativa per la sicurezza segue le norme e le prassi raccomandate internazionali.
5. Le informazioni di cui all'articolo 14 sono incluse nella relazione finale dell'inchiesta di sicurezza solo se rilevanti per l'analisi dell'incidente o dell'inconveniente grave. Le informazioni o parti di informazioni non pertinenti all'analisi non sono diffuse.
6. L'autorità investigativa per la sicurezza rende pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e, ove possibile, entro dodici mesi dalla data dell'incidente o inconveniente grave.
7. Se la relazione finale non può essere resa pubblica entro dodici mesi, l'autorità investigativa per la sicurezza pubblica una dichiarazione intermedia almeno ad ogni anniversario dell'incidente o inconveniente grave, specificando i progressi dell'inchiesta e le eventuali questioni di sicurezza interessate.

(...))».

Normativa relativa agli eventi nel settore dell'aviazione civile

- 10 La direttiva 2003/42 è stata abrogata e sostituita dal regolamento n. 376/2014.
- 11 I considerando 6, 12, 16, 20, da 32 a 34, 40 e 50 del regolamento n. 376/2014 enunciano quanto segue:

«(6) Per migliorare la sicurezza aerea, le pertinenti informazioni nel settore dell'aviazione civile dovrebbero essere segnalate, raccolte, registrate, protette, scambiate, diffuse e analizzate e le opportune misure di sicurezza dovrebbero essere adottate sulla base delle informazioni raccolte. (...)

(...)

(12) Le autorità investigative sulla sicurezza e qualsiasi ente preposto alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile nell'ambito dell'Unione dovrebbero avere pieno accesso alle informazioni sugli eventi raccolte e alle segnalazioni di eventi registrate dai relativi Stati membri, al fine di stabilire quali inconvenienti richiedano inchieste di sicurezza e di individuare quali insegnamenti possano essere tratti per la sicurezza aerea, e di adempiere ai loro obblighi di sorveglianza.

(...)

(16) Per facilitare lo scambio di informazioni, le segnalazioni di eventi dovrebbero essere registrate in banche dati che siano compatibili con il Centro europeo di coordinamento dei sistemi di segnalazione di incidenti nella navigazione aerea (Eccairs) (software utilizzato da tutti gli Stati membri e dal repertorio centrale europeo per registrare dette segnalazioni) (...).

(...)

(20) L'obiettivo dello scambio di informazioni sugli eventi dovrebbe in primo luogo essere quello di prevenire incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione. Non dovrebbe essere utilizzato per attribuire colpe o responsabilità o stabilire parametri di riferimento per le prestazioni di sicurezza.

(...)

(32) Il pubblico dovrebbe disporre di informazioni aggregate a carattere generale sul livello di sicurezza del settore aereo negli Stati membri e nell'Unione. Tali informazioni dovrebbero riguardare, in particolare, tendenze e analisi elaborate a seguito dell'applicazione del presente regolamento da parte degli Stati membri nonché informazioni in forma aggregata sul contenuto del repertorio centrale europeo e possono essere fornite tramite pubblicazione degli indicatori di prestazione in materia di sicurezza.

(33) Il sistema di sicurezza dell'aviazione civile è istituito sulla base del feedback e degli insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti. La segnalazione di eventi e l'utilizzazione delle relative informazioni a fini del miglioramento della sicurezza dipendono da un rapporto di fiducia tra l'informatore e l'organismo responsabile della raccolta e della valutazione delle informazioni. Ciò richiede una rigida applicazione delle norme in materia di riservatezza. La protezione delle informazioni sulla sicurezza da usi impropri e l'accesso al repertorio centrale europeo limitato ai soli soggetti interessati che partecipano al processo di miglioramento della sicurezza dell'aviazione civile hanno lo scopo di garantire la continua disponibilità di dette informazioni, in modo che sia possibile adottare azioni di prevenzione adeguate e tempestive e migliorare la sicurezza aerea. In questo contesto, le informazioni sensibili in materia di sicurezza dovrebbero essere adeguatamente protette e raccolte garantendone la riservatezza, tutelando la fonte e assicurando la fiducia degli addetti dell'aviazione civile in sistemi di segnalazione di eventi. È opportuno istituire misure idonee a garantire che le informazioni raccolte mediante i sistemi di segnalazione di eventi siano tenute riservate e a limitare l'accesso al repertorio centrale europeo. Le legislazioni nazionali sulla libertà di informazione dovrebbero tenere conto della necessaria riservatezza di dette informazioni. Le informazioni raccolte dovrebbero essere adeguatamente protette dall'uso o dalla diffusione non autorizzati, dovendo essere utilizzate unicamente per mantenere o migliorare la sicurezza aerea e non per attribuire colpe o responsabilità.

(34) Al fine di garantire la fiducia dei dipendenti e del personale a contratto nel sistema di segnalazione di eventi dell'organizzazione, le informazioni contenute nelle segnalazioni di eventi dovrebbero essere adeguatamente tutelate e non dovrebbero essere impiegate per fini diversi dal mantenimento o dal miglioramento della sicurezza aerea. (...)

(...)

(40) Al fine di rafforzare la fiducia delle persone nel sistema, la gestione delle segnalazioni di eventi dovrebbe essere organizzata in modo tale da tutelare opportunamente la riservatezza dell'identità dell'informatore e di altre persone menzionate in segnalazioni di eventi (...).

(...)

(50) Le norme in materia di trattamento dei dati e di tutela delle persone fisiche (...) dovrebbero essere pienamente rispettate nell'applicazione del presente regolamento. Le norme in materia di accesso ai dati, stabilite nel regolamento [n. 1049/2001], dovrebbero essere pienamente rispettate nell'applicazione del presente regolamento tranne per quanto concerne la divulgazione dei dati e delle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo, protetti da norme più rigorose in materia di accesso previste dal presente regolamento.»

12 L'articolo 1 del regolamento n. 376/2014, intitolato «Obiettivi», così recita:

«1. Il presente regolamento è inteso a migliorare la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, garantendo che le informazioni in materia di sicurezza relative all'aviazione civile siano segnalate, raccolte, registrate, protette, scambiate, diffuse e analizzate.

Il presente regolamento garantisce:

a) che, se del caso, sulla base dell'analisi delle informazioni raccolte siano adottate tempestivamente misure di sicurezza;

b) la continua disponibilità delle informazioni sulla sicurezza attraverso l'introduzione di norme relative alla riservatezza e all'uso adeguato delle informazioni e tramite una tutela armonizzata e rafforzata dell'informatore e di persone menzionate in segnalazioni di eventi;

c) che i rischi per la sicurezza aerea siano considerati e disciplinati a livello dell'Unione nonché a livello nazionale.

2. La segnalazione di eventi ha unicamente l'obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti e non di attribuire colpe o responsabilità».

13 Ai sensi dell'articolo 2 del regolamento in parola:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

3) “inconveniente”, un “inconveniente” ai sensi del regolamento [n. 996/2010];

4) “inconveniente grave”, un “inconveniente grave” ai sensi del regolamento [n. 996/2010];

5) “incidente”, un “incidente” ai sensi del regolamento [n. 996/2010];

6) “informazioni prive dei dati personali”, informazioni derivanti da segnalazioni di eventi dalle quali sono stati eliminati tutti i dati personali quali nomi e indirizzi delle persone fisiche;

7) “evento”, qualsiasi evento 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;

(...)

9) “anonimizzazione”, l’eliminazione dalle segnalazioni di tutti i dati personali relativi all’informatore e alle persone menzionate in segnalazioni di eventi e degli eventuali dati, compresa la denominazione della o delle organizzazioni coinvolte nell’evento, che possano rivelare l’identità dell’informatore o di terzi o che possano permettere di dedurre l’identità a partire dalla segnalazione dell’evento;

(...))».

14 L’articolo 3 del regolamento n. 376/2014, intitolato «Oggetto e ambito d’applicazione», al suo paragrafo 1, prevede quanto segue:

«Il presente regolamento stabilisce norme:

a) sulla segnalazione di eventi che mettono in pericolo o, se non corretti o risolti, rischiano di mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti e qualsiasi altra persona, attrezzatura o installazione, compromettendo l’operatività dell’aeromobile; e sulla segnalazione di altre informazioni pertinenti in materia di sicurezza;

b) su un’analisi e su un’azione di monitoraggio riguardo agli eventi segnalati e alle altre informazioni in materia di sicurezza;

c) sulla tutela degli operatori del settore aeronautico;

d) sull’utilizzo adeguato delle informazioni sulla sicurezza raccolte;

e) sull’integrazione delle informazioni in un repertorio centrale europeo; e

(...))».

15 Ai sensi dell’articolo 4 dello stesso regolamento, intitolato «Obbligo di segnalazione»:

«1. Gli eventi che potrebbero rappresentare un rischio rilevante per la sicurezza aerea e che rientrano nelle seguenti categorie sono segnalati dalle persone elencate nel paragrafo 6 nell’ambito dei sistemi di segnalazione obbligatoria di eventi di cui al presente articolo:

a) eventi collegati alle operazioni dell’aeromobile, quali:

(...)

iv) eventi relativi al volo;

(...)

2. Ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato membro istituisce un sistema di segnalazione obbligatoria, al fine di facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi segnalati di cui al paragrafo 1.

3. Ciascuno Stato membro istituisce un sistema di segnalazione obbligatoria per facilitare la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi, inclusa la raccolta di informazioni dettagliate sugli eventi raccolte da organizzazioni a norma del paragrafo 2.

(...)

6. Le persone fisiche di seguito indicate segnalano gli eventi di cui al paragrafo 1 tramite il sistema istituito a norma del paragrafo 2 dall'organizzazione che si avvale, contrae o utilizza i servizi dell'informatore o, in alternativa, tramite il sistema istituito a norma del paragrafo 3 dallo Stato membro ove è stabilita la loro organizzazione o dallo Stato che ha emesso, convalidato o convertito la licenza del pilota, o tramite il sistema istituito a norma del paragrafo 4 dall'[AESA]:

a) il pilota in comando, o, nei casi in cui il pilota in comando non possa segnalare l'evento, qualsiasi altro membro dell'equipaggio successivo nella catena di comando di un aeromobile immatricolato nell'Unione o di un aeromobile immatricolato al di fuori dell'Unione ma utilizzato da un operatore per il quale uno Stato membro assicura il controllo delle operazioni o da un operatore stabilito nell'Unione;

b) la persona addetta alla progettazione, alla costruzione, al monitoraggio continuo dell'aeronavigabilità, alla manutenzione o alla modifica di un aeromobile, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro o dell'[AESA];

c) la persona che firma un certificato di revisione dell'aeronavigabilità o un certificato di riammissione in servizio di un aeromobile, o di qualsiasi apparecchiatura o parte di esso, sotto il controllo di uno Stato membro o dell'[AESA];

d) la persona che svolge una funzione per la quale deve essere autorizzata da uno Stato membro quale membro del personale di un prestatore di servizi del traffico aereo con competenze relative ai servizi di navigazione aerea (...);

e) la persona che svolge una funzione connessa con la gestione della sicurezza di un aeroporto (...).

(...)

7. Le persone elencate nel paragrafo 6 segnalano gli eventi entro 72 ore dal momento in cui ne sono venute a conoscenza, a meno che circostanze eccezionali lo impediscano.

8. In seguito alla comunicazione di un evento, ogni organizzazione stabilita in uno Stato membro che non è contemplata dal paragrafo 9 presenta all'autorità competente di detto Stato membro, di cui all'articolo 6, paragrafo 3, le informazioni dettagliate relative agli eventi raccolte a norma del paragrafo 2 del presente articolo il prima possibile e in ogni caso entro 72 ore dal momento in cui è venuta a conoscenza dell'evento.

(...)».

16 L'articolo 5 del regolamento n. 376/2014, intitolato «Segnalazioni spontanee», prevede, ai paragrafi da 1 a 3, l'istituzione, da parte di ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato membro, da parte di ciascuno Stato membro e dell'[AESA], di un sistema di segnalazione spontanea allo scopo di facilitare la raccolta, da un lato, di informazioni dettagliate di eventi che potrebbero non essere rilevati dal sistema di segnalazione obbligatoria di cui all'articolo 4 di tale regolamento e, dall'altro, di altre informazioni in materia di sicurezza che l'informatore ritiene rappresentino o possano rappresentare un pericolo per la sicurezza aerea. L'articolo 5, paragrafo 7, di detto regolamento prevede che le organizzazioni, gli Stati membri e l'[AESA] possano istituire altri sistemi di raccolta e trattamento dei dati in materia di sicurezza, allo scopo di raccogliere informazioni dettagliate sugli eventi che potrebbero non essere rilevati dai sistemi di segnalazione di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 dell'articolo in parola nonché all'articolo 4 del medesimo regolamento.

17 L'articolo 6 del regolamento n. 376/2014, intitolato «Raccolta e registrazione delle informazioni», prevede quanto segue:

«(...)

3. Ciascuno Stato membro designa una o più autorità competenti a istituire in modo indipendente un sistema di raccolta, valutazione, elaborazione, analisi e registrazione delle informazioni dettagliate sugli eventi segnalati a norma degli articoli 4 e 5.

La gestione delle segnalazioni è effettuata allo scopo di impedire l'utilizzo delle informazioni per fini diversi dalla sicurezza ed essa tutela opportunamente la riservatezza dell'identità dell'informatore e delle persone menzionate in segnalazioni di eventi al fine di promuovere una "cultura giusta".

(...)

6. Le autorità competenti di cui al paragrafo 3 registrano in una banca dati nazionale le segnalazioni di eventi elaborate in base alle informazioni dettagliate sui medesimi raccolte a norma degli articoli 4 e 5.

(...)».

18 L'articolo 7 di tale regolamento, intitolato «Qualità e contenuto delle segnalazioni di eventi», al paragrafo 4 così dispone:

«Le banche dati di cui all'articolo 6, paragrafi 5, 6 e 8, utilizzano formati:

- a) standardizzati al fine di facilitare lo scambio di informazioni; e
- b) compatibile con il software Ecairs (...).

(...)».

19 L'articolo 8 di detto regolamento, intitolato «Repertorio centrale europeo», prevede in particolare, ai suoi paragrafi 1 e 2, che la Commissione gestisca un repertorio centrale europeo per registrare tutte le segnalazioni di eventi raccolte nell'Unione e che ciascuno Stato membro aggiorni tale repertorio trasferendovi tutte le informazioni in materia di sicurezza registrate nelle banche dati nazionali di cui all'articolo 6, paragrafo 6, del medesimo regolamento.

20 L'articolo 9 del regolamento n. 376/2014, intitolato «Scambio di informazioni», al suo paragrafo 1, prevede quanto segue:

«Gli Stati membri e l'[AESAs] partecipano allo scambio di informazioni mettendo a disposizione delle autorità competenti degli altri Stati membri, dell'[AESAs] e della Commissione, mediante il repertorio centrale europeo, tutte le informazioni in materia di sicurezza registrate nelle rispettive banche dati sulle segnalazioni.

Le segnalazioni di eventi sono trasferite al repertorio centrale europeo entro 30 giorni dalla data in cui sono state introdotte nella banca dati nazionale.

Le segnalazioni di eventi sono aggiornate ogni qualvolta sia necessario, aggiungendo ulteriori informazioni in materia di sicurezza.

(...».

21 L'articolo 10 di tale regolamento, intitolato «Diffusione delle informazioni registrate nel repertorio centrale europeo», al paragrafo 1 enuncia quanto segue:

«Qualsiasi ente preposto alla regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile o autorità investigativa per la sicurezza nell'ambito dell'Unione ha pieno e sicuro accesso in linea a informazioni su eventi contenute nel repertorio centrale europeo.

Le informazioni sono utilizzate conformemente agli articoli 15 e 16.».

22 L'articolo 13 di detto regolamento, intitolato «Analisi e monitoraggio degli eventi a livello nazionale» è così formulato:

«(...)

9. Se disponibili, le informazioni relative all'analisi e al monitoraggio da dare ai singoli eventi o gruppi di eventi ottenute a norma del presente articolo sono tempestivamente registrate nel repertorio centrale europeo ai sensi dell'articolo 8, paragrafi 2 e 3, entro un periodo di due mesi dalla data in cui sono state registrate nelle banche dati nazionali.

10. Gli Stati membri utilizzano le informazioni ottenute dall'analisi delle segnalazioni di eventi per individuare le eventuali azioni correttive da intraprendere nell'ambito del programma nazionale di sicurezza.

11. Per informare il pubblico del livello di sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro pubblica almeno una volta l'anno una relazione sulla sicurezza. La relazione di sicurezza:

a) contiene informazioni aggregate e rese anonime sul tipo di eventi e di altre informazioni in materia di sicurezza raccolti tramite i rispettivi sistemi nazionali di segnalazione obbligatoria e spontanea;

b) individua le tendenze;

c) individua le azioni che esso ha adottato.

12. Gli Stati membri possono inoltre pubblicare segnalazioni di eventi e risultati delle analisi dei rischi resi anonimi».

23 Ai sensi dell'articolo 15 del medesimo regolamento, intitolato «Riservatezza e uso adeguato delle informazioni»:

«1. Gli Stati membri e le organizzazioni, conformemente al rispettivo diritto nazionale, e l'[AESAs] adottano le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza delle informazioni dettagliate sugli eventi da essi ricevute a norma degli articoli 4, 5 e 10.

Ciascuno Stato membro, ciascuna organizzazione stabilita in uno Stato membro o l'[AESAs] elabora i dati personali soltanto nella misura necessaria ai fini del presente regolamento e fatti salvi gli atti giuridici nazionali che attuano la direttiva 95/46/CE [del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU 1995, L 281, pag. 31)].

2. Fatte salve le disposizioni relative alla protezione delle informazioni sulla sicurezza di cui agli articoli 12, 14 e 15 del regolamento [n. 996/2010], le informazioni derivate dalle segnalazioni di eventi sono utilizzate soltanto allo scopo per cui sono state raccolte.

Gli Stati membri, l'[AESAs] e le organizzazioni non mettono a disposizione, né utilizzano informazioni sugli eventi:

- a) per attribuire colpe o responsabilità, o
- b) per qualsiasi scopo diverso dal mantenimento o dal miglioramento della sicurezza aerea.

(...)».

24 L'articolo 16 del regolamento n. 376/2014, intitolato «Tutela delle fonti di informazioni», al suo paragrafo 3, prevede quanto segue:

«Ciascuno Stato membro assicura che nessun dato personale sia mai registrato nella banca dati nazionale di cui all'articolo 6, paragrafo 6. Tali informazioni prive dei dati personali sono messe a disposizione di tutti i soggetti interessati, ad esempio per consentire loro di adempiere ai loro obblighi in relazione al miglioramento della sicurezza aerea.».

25 L'articolo 20 di tale regolamento, intitolato «Accesso ai documenti e protezione dei dati personali», contiene un paragrafo 1 che è così formulato:

«A eccezione degli articoli 10 e 11, che stabiliscono norme più rigorose in materia di accesso ai dati e alle informazioni contenute nel repertorio centrale europeo, il presente regolamento si applica fatto salvo il regolamento [n. 1049/2001]».

Diritto dei Paesi Bassi

Legge sulla trasparenza amministrativa

26 Il diritto di accesso del pubblico ai documenti amministrativi era disciplinato, per quanto riguarda la controversia di cui al procedimento principale, dalla Wet houdende regelen betreffende

de openbaarheid van bestuur (legge che disciplina la trasparenza amministrativa) del 10 aprile 1992 (Stb. 1992, n. 185; in prosieguo: la «legge sulla trasparenza amministrativa»).

27 L'articolo 2, paragrafo 1, della legge sulla trasparenza amministrativa prevedeva quanto segue:

«Un organo amministrativo, nell'adempimento dei suoi compiti, fatte salve altre disposizioni di legge, fornisce informazioni in conformità con le disposizioni della presente legge e opera nel rispetto dell'interesse generale a un libero accesso all'informazione».

28 L'articolo 3 di tale legge così recitava:

«1. Chiunque può presentare una richiesta di accesso a informazioni contenute in documenti concernenti questioni amministrative a un organo amministrativo o a un ente, un servizio o un'impresa agenti sotto l'autorità di un organo amministrativo.

2. Nella richiesta, il richiedente specifica la questione amministrativa o il documento ad essa relativo riguardo al quale desidera ricevere informazioni.

3. Il richiedente non è tenuto a dimostrare un interesse all'atto di presentazione della richiesta.

(...)

5. La richiesta di informazioni è accolta in osservanza delle disposizioni degli articoli 10 e 11».

29 L'articolo 10, paragrafo 2, di detta legge era così formulato:

«La comunicazione di informazioni ai sensi della presente legge non ha luogo nemmeno qualora l'interesse di tale comunicazione non prevalga sui seguenti interessi:

a. relazioni del Regno dei Paesi Bassi con altri Stati e con organizzazioni internazionali;

(...)

d. ispezione, controllo e supervisione da parte delle autorità amministrative;

e. rispetto della vita privata;

(...))».

Legge sulla navigazione aerea

30 L'articolo 7.1, paragrafo 1, della Wet houdende algemene regeling met betrekking tot het luchtverkeer (legge di disciplina generale per quanto riguarda il traffico aereo), del 18 giugno 1992 (Stb. 1992, n. 368), nella sua versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (in prosieguo: la «legge sulla navigazione aerea») prevedeva quanto segue:

«Gli eventi sono notificati al Ministro delle Infrastrutture e dell'Ambiente».

31 L'articolo 7.2, paragrafo 1, della legge sulla navigazione aerea era così formulato:

«I dati ottenuti mediante la notifica di cui all'articolo 7.1, paragrafo 1 o ricevuti da uno Stato membro dell'Unione europea in risposta a una notifica analoga in tale Stato membro non sono resi pubblici.».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

32 Con lettera del 10 gennaio 2018, le imprese RTL hanno chiesto al minister van Justitie en Veiligheid (Ministro della Giustizia e della Sicurezza, Paesi Bassi) la comunicazione, ai sensi della legge sulla trasparenza amministrativa, di una serie di informazioni relative alla distruzione di un aeromobile noleggiato dalla compagnia Malaysia Airlines, che effettuava un volo con il codice IATA (*International Air Transport Association*) MH17 e che collegava Amsterdam (Paesi Bassi) a Kuala Lumpur (Malaysia) (in prosieguo: il «MH17»). Tale distruzione è avvenuta il 17 luglio 2014, mentre il MH17 attraversava la parte dello spazio aereo ucraino sopra la regione di Donetsk, situata nell'Ucraina orientale. Con la sua domanda, che verteva in particolare su una categoria di documenti identificati come «le segnalazioni registrate nell'ECCAIRS [nel corso] del 2014 [e] riguardanti l'Ucraina» (in prosieguo: le «segnalazioni dell'ECCAIRS»), le imprese RTL cercavano di ricevere informazioni relativamente a quanto le autorità dei Paesi Bassi sapessero riguardo a tale evento.

33 Il Ministro della Giustizia e della Sicurezza ha trasmesso la parte di tale domanda relativa alle segnalazioni dell'ECCAIRS al Ministro delle Infrastrutture e della Gestione dell'acqua. Dopo aver effettuato una ricerca nella banca dati dei Paesi Bassi, quest'ultimo ha constatato che tre segnalazioni riguardanti eventi verificatisi nello spazio aereo ucraino nel corso del 2014 erano state ivi registrate dall'autorità competente dei Paesi Bassi. Per contro, esso non ha verificato se altre segnalazioni al riguardo fossero state registrate dalle autorità competenti degli altri Stati membri nelle rispettive banche dati nazionali e nel repertorio centrale europeo.

34 Con decisione del 17 aprile 2018, il Ministro delle Infrastrutture e della Gestione dell'acqua ha respinto detta domanda nella parte in cui riguardava le segnalazioni dell'ECCAIRS. Detto ministro ha motivato tale decisione, in sostanza, facendo riferimento all'esistenza di un regime speciale di divieto di divulgazione che deriverebbe dal regolamento n. 376/2014 e che sarebbe l'unico applicabile alle informazioni di cui trattasi, ad esclusione del regime generale di accesso del pubblico ai documenti amministrativi istituito dalla legge sulla trasparenza amministrativa. A suo avviso, tale regime speciale avrebbe come conseguenza giuridica che le informazioni registrate nelle banche dati nazionali possono, da un lato, essere comunicate soltanto alle persone interessate, quali definite all'allegato II del regolamento in parola, e, dall'altro, essere utilizzate soltanto ai fini del mantenimento o del miglioramento della sicurezza aerea.

35 Le imprese RTL hanno proposto un ricorso amministrativo avverso detta decisione.

36 Con decisione del 17 ottobre 2018, il Ministro delle Infrastrutture e della Gestione dell'acqua ha confermato la sua decisione del 17 aprile 2018, aggiungendovi un motivo vertente, in sostanza, sull'articolo 7.2 della legge sulla navigazione aerea, che mirerebbe a garantire la corretta applicazione nel diritto interno del regolamento n. 376/2014 e osterebbe quindi anch'esso alla comunicazione, ad una persona giuridica come le imprese RTL, di informazioni relative all'abbattimento in volo del MH17.

37 Le imprese RTL hanno quindi proposto un ricorso giurisdizionale amministrativo dinanzi al rechtbank Midden-Nederland (Tribunale dei Paesi Bassi centrali, Paesi Bassi).

38 Con sentenza del 7 novembre 2019, quest'ultimo ha respinto il ricorso delle imprese RTL in quanto infondato.

39 Nell'ambito dell'appello da esse interposto dinanzi al Raad van State (Consiglio di Stato, Paesi Bassi), giudice del rinvio, le imprese RTL sostengono, in particolare, che il regolamento n. 376/2014 e l'articolo 7.2 della legge sulla navigazione aerea non possono essere interpretati nel senso che istituirebbero un regime speciale di riservatezza o di divieto di divulgazione avente come conseguenza giuridica di privarle, in modo completo e assoluto, della possibilità di cui le stesse dispongono, in forza del regime generale di accesso del pubblico ai documenti amministrativi previsto dalla legge sulla trasparenza amministrativa, di ottenere la comunicazione di informazioni relative alla distruzione in volo del MH17. È certo vero che dall'analisi dei termini dell'articolo 15 del regolamento in parola, del contesto in cui detto articolo si inserisce e degli obiettivi da esso perseguiti emergerebbe che il legislatore dell'Unione ha inteso istituire un regime di riservatezza specifico nel settore della sicurezza aerea. Tuttavia, tale regime di riservatezza non imporrebbe un divieto totale e assoluto di divulgazione delle informazioni che rientrano nel suo ambito.

40 In subordine, le imprese RTL affermano che, quand'anche detto regime di riservatezza fosse applicabile ad esclusione di qualsiasi altro regime, esso dovrebbe comunque essere interpretato nel rispetto del diritto alla libertà di espressione e d'informazione sancito dall'articolo 10 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, firmata a Roma il 4 novembre 1950 (in prosieguo: la «CEDU»). Resterebbe quindi possibile, per le imprese operanti nel settore dei mezzi d'informazione, ottenere la comunicazione di talune informazioni che mettono in gioco un rilevante interesse generale, come nel caso di quelle relative all'evento catastrofico che ha costituito la distruzione in volo del MH17.

41 In tale contesto, il giudice del rinvio si interroga, in primo luogo, sulla portata del regime di riservatezza istituito dall'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, sulla compatibilità con quest'ultimo del regime speciale di divieto di divulgazione istituito dalla legge sulla navigazione aerea nonché sull'articolazione di questi due regimi con il regime generale di accesso del pubblico ai documenti amministrativi previsto, nel diritto interno, dalla legge sulla trasparenza amministrativa.

42 Al riguardo, detto giudice considera, in particolare, che l'analisi della direttiva 2003/42 e del regolamento n. 376/2014 non consente di determinare se gli atti in parola impongano, consentano o al contrario escludano un divieto totale e assoluto di divulgazione delle informazioni alle quali si applicano i diversi regimi di riservatezza da essi istituiti. Infatti, le loro disposizioni nonché i considerando che possono chiarirne la portata menzionerebbero, nella loro versione in lingua neerlandese, la necessità di garantire una riservatezza «opportuna» o «adeguata» a tali informazioni. Inoltre, essi si riferirebbero talvolta alle «informazioni» ricevute dalle autorità nazionali competenti, talvolta alle «informazioni sensibili» detenute da queste ultime e talvolta alle «informazioni dettagliate sugli eventi» che possono presentare un rischio per la sicurezza aerea, senza precisare esplicitamente ciò che tali diverse nozioni comprendono né come si articolano tra loro.

43 Detto giudice ritiene, peraltro, che i diversi regimi in parola debbano essere interpretati alla luce, da un lato, del diritto alla libertà di espressione e d'informazione che l'articolo 11 della Carta e l'articolo 10 della CEDU garantiscono in maniera generale ad ogni persona e, dall'altro, dei diritti e del ruolo specifico di «cane da guardia» che il secondo di tali articoli riconosce agli organi di stampa, come ricordato dalla Corte europea dei diritti dell'uomo segnatamente nella sua sentenza dell'8 novembre 2016, *Magyar Helsinki Bizottság c. Ungheria* (CE:ECHR:2016:1108JUD001803011).

44 In secondo luogo, il giudice del rinvio si interroga, in sostanza, sulle conseguenze da trarre dall'eventuale incompatibilità della legge sulla navigazione aerea con il regolamento n. 376/2014, interpretato alla luce dell'articolo 11 della Carta. A tal riguardo, esso ritiene che, se il regime speciale di divieto di divulgazione previsto da detta legge dovesse essere considerato incompatibile con il regolamento n. 376/2014 e, di conseguenza, inapplicabile, la legittimità della decisione con la quale il Ministro delle Infrastrutture e della Gestione dell'acqua ha respinto la domanda delle imprese RTL dovrebbe essere valutata alla luce della legge sulla trasparenza amministrativa. Orbene, anche se tale legge non è diretta a garantire la trasposizione o l'applicazione di una normativa di diritto derivato dell'Unione e anche se quest'ultimo non armonizza, in generale, il diritto di accesso del pubblico ai documenti amministrativi all'interno degli Stati membri, detta legge dovrebbe nondimeno essere interpretata anch'essa, per quanto possibile, tenendo conto del regime di riservatezza istituito dal regolamento n. 376/2014, come peraltro ricordato al considerando 33 di quest'ultimo.

45 In tali circostanze, il Raad van State (Consiglio di Stato) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Cosa si debba intendere per informazioni dettagliate su “eventi” e “opportuna riservatezza”, ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, del [regolamento n. 376/14] e alla luce del diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito all'articolo 11 della [Carta] e all'articolo 10 della CEDU.

2) Se l'articolo 15, paragrafo 1, del [regolamento n. 376/14], alla luce del diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito all'articolo 11 della [Carta] e all'articolo 10 della CEDU, debba essere interpretato nel senso che esso è compatibile con una disposizione nazionale come quella di cui al procedimento principale in base alla quale nessun dato ricevuto a seguito di eventi segnalati può essere divulgato.

3) In caso di risposta negativa alla seconda questione, se sia consentito all'autorità nazionale competente applicare un regime nazionale generale relativo alla divulgazione, in base al quale le informazioni non vengono fornite nella misura in cui l'interesse alla divulgazione delle stesse non prevale sugli interessi relativi, ad esempio, ai rapporti con altri stati e organizzazioni internazionali, all'ispezione, al controllo e al monitoraggio ad opera di organi amministrativi, al rispetto della sfera privata e al fatto di evitare vantaggi e svantaggi sproporzionati a persone fisiche e giuridiche.

4) Se abbia incidenza, in caso di applicazione del regime nazionale generale relativo alla divulgazione, la circostanza che si tratti di informazioni contenute nella banca dati nazionale o di informazioni derivanti da o riguardanti segnalazioni contenute in altri documenti, ad esempio documenti politici».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulle questioni prima e seconda

46 Con la prima e la seconda questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, letto alla luce del diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito all'articolo 11 della Carta, debba essere interpretato nel senso che le informazioni in possesso delle autorità nazionali competenti riguardo a un «evento» relativo alla sicurezza aerea, ai sensi dell'articolo 2, punto 7, di tale regolamento, sono soggette a un regime di riservatezza cui consegue che né il pubblico e neppure un'impresa del settore dei mezzi d'informazione abbiano il diritto di accedervi.

47 In proposito, occorre ricordare, in via preliminare, che dalla necessità di garantire tanto l'applicazione uniforme del diritto dell'Unione quanto il principio di uguaglianza discende che i termini di una disposizione del diritto dell'Unione che non contenga alcun espresso richiamo al diritto degli Stati membri ai fini della determinazione del suo senso e della sua portata devono di norma essere oggetto, nell'intera Unione, di un'interpretazione autonoma e uniforme. Quest'ultima è da effettuarsi tenendo conto non solo dei termini di tale disposizione, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti dalla legislazione di cui fa parte (v., in tal senso, sentenze del 18 gennaio 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, punto 11, nonché del 15 novembre 2022, Senatsverwaltung für Inneres und Sport, C646/20, EU:C:2022:879, punto 40).

48 Inoltre, un atto dell'Unione dev'essere interpretato, nei limiti del possibile, in modo da non mettere in discussione la sua validità e in conformità con l'insieme del diritto primario, in particolare con le disposizioni della Carta. Pertanto, quando una disposizione di un atto siffatto ammette più di un'interpretazione, si deve dare la preferenza a quella che rende la disposizione conforme al diritto primario rispetto a quella che porti a constatarne l'incompatibilità con quest'ultimo [sentenze del 14 maggio, M. e a. (Revoca dello statuto di rifugiato), C391/16, C77/17 e C78/17, EU:C:2019:403, punto 77, nonché del 26 aprile 2022, Polonia/Parlamento e Consiglio, C401/19, EU:C:2022:297, punto 70].

49 Nel caso di specie, per quanto riguarda, in primo luogo, il tenore letterale dell'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, occorre rilevare, in primo luogo, che il paragrafo 1 di tale articolo impone, tra l'altro, agli Stati membri di adottare le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza delle informazioni dettagliate sugli eventi da essi ricevute a norma degli articoli 4, 5 e 10 di tale regolamento.

50 Come risulta dall'articolo 4, paragrafi da 1 a 3 e da 6 a 8, del regolamento n. 376/2014 nonché dall'articolo 5, paragrafi da 1 a 3 e 7, di tale regolamento, letti alla luce delle definizioni di cui all'articolo 2, punti da 3 a 5 e 7, di detto regolamento, le «informazioni», ai sensi del medesimo regolamento, comprendono tutte le «informazioni» raccolte, sotto qualsiasi forma, dalle autorità nazionali competenti, mediante i sistemi di segnalazione e di elaborazione di segnalazioni previsti dai primi due di questi tre articoli, relativamente ad eventi che mettono o possono mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, che si tratti di inconvenienti, inconvenienti gravi o incidenti. Come risulta dall'articolo 10, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 376/2014, tali informazioni includono anche, più in generale, tutte le «informazioni su [tali] eventi» che sono registrate, in qualsiasi forma, nel repertorio centrale europeo e nelle banche dati nazionali rispettivamente di cui all'articolo 8 e all'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento in parola, in particolare quelle relative alla «valutazione», all'«analisi» e al «monitoraggio» che spetta alle autorità nazionali competenti effettuare in forza dell'articolo 6, paragrafo 3, primo comma, e dell'articolo 13, paragrafo 9, di detto regolamento, nonché quelle relative alle «azioni correttive» da intraprendere in forza dell'articolo 13, paragrafo 10, del medesimo regolamento.

51 Di conseguenza, l'obbligo di riservatezza previsto all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 376/2014 si applica, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 30 delle sue conclusioni, a tutte le informazioni relative agli eventi detenute dalle autorità nazionali competenti o dall'AESA in forza degli articoli 4, 5 o 10 di tale regolamento. Tali informazioni comprendono tanto le informazioni raccolte dalle autorità nazionali competenti a seguito della notifica di un evento che metta o possa mettere in pericolo un aeromobile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona, quanto le altre informazioni registrate nelle banche dati nazionali e nel repertorio centrale europeo, in particolare quelle che compaiono nelle segnalazioni, nelle relazioni e negli altri documenti o supporti redatti o costituiti da tali autorità a seguito della notifica in parola.

52 D'altro lato, l'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento n. 376/2014 precisa la portata giuridica dell'obbligo di riservatezza di cui al primo comma di tale articolo, di cui definisce l'ambito di applicazione materiale. Detto paragrafo 2, infatti, al suo primo comma prevede che, fatte salve le disposizioni relative alla protezione delle informazioni sulla sicurezza di cui agli articoli 12, 14 e 15 del regolamento n. 996/2010, le informazioni derivate dalle segnalazioni di eventi sono utilizzate soltanto allo scopo per cui sono state raccolte. Inoltre, conformemente al secondo comma di detto paragrafo 2, gli Stati membri non mettono a disposizione né utilizzano le informazioni sugli eventi per attribuire colpe o responsabilità e, più in generale, per qualsiasi scopo diverso dal mantenimento o dal miglioramento della sicurezza aerea.

53 Sebbene l'articolo 15, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 376/2014 faccia riferimento, in modo generico, «allo scopo per cui [tali informazioni] sono state raccolte», dall'analisi di detto regolamento nel suo complesso risulta che lo scopo in parola si ricollega, in realtà, al mantenimento e al miglioramento della sicurezza aerea, di cui al secondo comma della disposizione in parola. Più specificamente, l'articolo 3, paragrafo 1, l'articolo 6, paragrafo 3, secondo comma, e l'articolo 13, paragrafo 10, di detto regolamento fanno emergere, in modo chiaro e coerente, che le informazioni di cui trattasi possono essere messe a disposizione e utilizzate solo per fini che rientrano, a un titolo o all'altro, in tale mantenimento o in tale miglioramento, quali, ad esempio, l'individuazione dei rischi che possono incidere sulla sicurezza aerea, il monitoraggio dei rischi in parola, l'adozione di misure volte ad ovviarvi o ancora la tutela degli operatori del settore dell'aviazione civile. Inoltre, da queste ultime tre disposizioni del regolamento n. 376/2014 e dall'articolo 9, paragrafo 1, del medesimo appare che il complesso dei meccanismi istituiti al fine di inquadrare i diversi aspetti del trattamento di dette informazioni, come la loro comunicazione, la loro registrazione, la loro valutazione e la loro analisi, o ancora il loro scambio, sono tutti destinati a contribuire al mantenimento e al miglioramento della sicurezza nel settore della navigazione aerea civile.

54 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il contesto in cui si inserisce l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 e gli obiettivi perseguiti da tale regolamento, occorre rilevare, in primo luogo, che quest'ultimo è inteso, ai sensi del suo articolo 1, paragrafo 1, a migliorare la sicurezza dell'aviazione nell'Unione, garantendo che le informazioni in materia di sicurezza relative all'aviazione civile siano segnalate, raccolte, registrate, protette, scambiate, diffuse e analizzate.

55 In secondo luogo, l'articolo 1, paragrafi 1, lettera b), e 2, del regolamento n. 376/2014 e i suoi considerando 6, 12, 20, 33, 34 e 40 confermano che l'obbligo di riservatezza previsto dall'articolo 15 di tale regolamento costituisce un elemento al contempo centrale e necessario del sistema di vigilanza e di controllo da esso istituito per migliorare la sicurezza aerea. L'obbligo di riservatezza di cui trattasi è rigoroso e si applica a tutte le informazioni registrate o elaborate a tal fine dalle autorità nazionali competenti. Detto obbligo ha come corollario il divieto di mettere a disposizione o di utilizzare tali informazioni per qualsivoglia altro scopo.

56 In terzo luogo, altre disposizioni del regolamento n. 376/2014, pur non riguardando direttamente la messa a disposizione e l'uso delle informazioni di cui trattasi, hanno, con tutta evidenza, lo scopo e la conseguenza di garantire l'effettività dell'obbligo di riservatezza previsto all'articolo 15 di tale regolamento rafforzando il divieto, che ne deriva, di mettere a disposizione o di utilizzare le informazioni in parola per finalità diverse da quelle espressamente previste all'articolo 15 di detto regolamento.

57 In particolare, dall'articolo 20 del regolamento (CE) n. 376/2014, letto alla luce del considerando 50 del medesimo, risulta chiaramente che il diritto di accesso del pubblico ai documenti, come previsto dal regolamento (CE) n. 1049/2001, non si applica a dette informazioni.

Infatti, queste ultime sono soggette, in via esclusiva, alle norme più rigorose stabilite agli articoli 10 e 11 del regolamento n. 376/2014.

58 In quarto luogo, l'analisi degli altri regolamenti applicabili in materia di sicurezza aerea, ai quali il regolamento n. 376/2014 rinvia a più riprese, conferma anch'essa il carattere al contempo generale e rigoroso dell'obbligo di riservatezza previsto all'articolo 15 di tale regolamento.

59 Pertanto, il regolamento 2018/1139, che ha la finalità, ai sensi del suo articolo 1, paragrafo 1, di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme della sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, prevede, al suo articolo 72, paragrafi 1 e 5, che tutte le informazioni che possono essere raccolte, analizzate e scambiate dalla Commissione, dall'AESA e dalle autorità nazionali competenti nel contesto dell'applicazione del regolamento in parola debbano essere oggetto di diffusione e uso limitati a quanto «strettamente necessario» per conseguire tale finalità. Inoltre, l'articolo 72, paragrafo 6, di detto regolamento impone ai diversi organismi in parola di adottare le misure necessarie per garantire l'opportuna riservatezza di tali informazioni, fatti salvi eventuali obblighi «più rigorosi» di riservatezza previsti, tra l'altro, dal regolamento n. 376/2014. Infine, l'articolo 119 del regolamento 2018/1139 ricorda, in sostanza, che il diritto di accesso del pubblico ai documenti stabilito dal regolamento n. 1049/2001 non si applica alle informazioni raccolte o elaborate a norma del regolamento n. 376/2014.

60 Coerentemente, il regolamento n. 996/2010, che, come risulta dal suo articolo 5, paragrafi 1 e 2, si applica parallelamente al regolamento n. 376/2014 in presenza di incidenti o inconvenienti gravi che coinvolgono un aeromobile che deve essere sottoposto a un'inchiesta di sicurezza, prevede, in sostanza, al suo articolo 14, paragrafi 1 e 2, che le informazioni sensibili raccolte relativamente a tali incidenti o inconvenienti gravi nell'ambito dell'inchiesta di sicurezza alla quale questi ultimi danno luogo devono beneficiare di una «protezione» analoga alla «riservatezza» prevista dal regolamento n. 376/2014, nel senso che esse non possono essere messe a disposizione o utilizzate per scopi diversi da quelli connessi a tale inchiesta o, in alcuni casi, al miglioramento della sicurezza aerea. Dall'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento n. 996/2010 risulta parimenti che, qualora l'autorità incaricata dell'inchiesta di sicurezza comunichi determinate informazioni sensibili all'AESA o alle autorità nazionali dell'aviazione civile al fine di migliorare la sicurezza aerea, tali informazioni devono rimanere protette da qualsiasi messa a disposizione o utilizzo per altri scopi.

61 Pertanto, dal tenore letterale dell'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, dal contesto in cui esso si colloca e dagli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui fa parte, risulta che tale disposizione deve essere interpretata nel senso che il complesso delle informazioni in possesso delle autorità nazionali competenti riguardo ad un «evento» relativo alla sicurezza aerea, come definito dal regolamento n. 376/2014, sono soggette a un regime di riservatezza il quale ha la conseguenza che il pubblico non ha diritto di accedervi in alcuna forma.

62 Per quanto riguarda le considerazioni del giudice del rinvio relative all'uso dei termini «opportuno» e «adeguato» da parte del legislatore dell'Unione, in particolare ai considerando 6, 33, 34 e 40 del regolamento n. 376/2014, nonché in talune delle sue disposizioni, in particolare agli articoli 1, paragrafo 1, 3, paragrafo 1, e 6, paragrafo 3, del regolamento in parola, occorre aggiungere che i termini di cui trattasi non rinviano alla «riservatezza» prevista da detto regolamento in quanto tale, bensì alla «protezione» o alla «salvaguardia» di questa riservatezza, alle «misure» da adottare per garantire tale salvaguardia o tale protezione nonché all'«uso» o all'«utilizzo» delle informazioni di cui trattasi. Essi devono quindi essere intesi nel senso non già che detta riservatezza presenterebbe soltanto un carattere relativo, come ipotizza tale giudice, ma

che essa deve essere assicurata con tutti i mezzi atti a garantire che le informazioni di cui trattasi siano utilizzate unicamente per le finalità per le quali sono state raccolte o elaborate.

63 Pertanto, l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 non osta a una normativa nazionale che preveda che le informazioni detenute dalle autorità nazionali competenti relativamente ad un evento del genere siano soggette a un regime di riservatezza totale e assoluta, il quale ha la conseguenza che il pubblico non ha diritto di accedervi in alcuna forma.

64 Ne consegue che l'obbligo di riservatezza enunciato all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento n. 376/2014 si applica, in particolare, a tutte le informazioni raccolte, in qualsiasi forma, da un'autorità nazionale competente relativamente a un evento come quello di cui trattasi nel procedimento principale, ossia un «incidente», ai sensi dell'articolo 2, punto 5, del regolamento n. 376/2014 e del regolamento n. 996/2010, cui tale disposizione rinvia, nonché a qualsiasi informazione contenuta, in qualsivoglia forma, in un documento o supporto che sia stato elaborato o costituito a seguito della notifica di detto evento e che si trovi nella banca dati nazionale corrispondente nonché nel repertorio centrale europeo. Un evento del genere, infatti, fa parte di quelli che devono dar luogo a una segnalazione obbligatoria ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), iv), del regolamento n. 376/2014, poiché si tratta di un evento relativo al volo dell'aeromobile di cui trattasi e che presenta un rischio rilevante per la sicurezza aerea. Pertanto, detto obbligo deve essere rispettato, tra l'altro, in presenza di «segnalazioni dell'ECCAIRS», come quelle menzionate ai punti da 32 a 34 della presente sentenza, fermo restando che l'ECCAIRS è, in pratica, il software utilizzato dalle banche dati nazionali e dal repertorio centrale europeo di cui il regolamento n. 376/2014 impone l'istituzione, come risulta dall'articolo 7, paragrafo 4, del medesimo regolamento, letto alla luce del considerando 16 di quest'ultimo.

65 In terzo e ultimo luogo, tenuto conto dei dubbi del giudice del rinvio quanto alle conseguenze giuridiche di una siffatta interpretazione dell'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 sul diritto alla libertà di espressione e di informazione, sancito dall'articolo 11 della Carta, nel caso specifico in cui la persona che chiede l'accesso ad informazioni che beneficiano del regime di riservatezza previsto da tale articolo sia un'impresa operante nel settore dell'informazione, occorre precisare quanto segue.

66 La Corte ha già ricordato che gli atti o le disposizioni di diritto derivato dell'Unione tali da incidere negativamente sull'esercizio del diritto alla libertà di espressione e di informazione sancita all'articolo 11 della Carta, e quindi ad apportare una limitazione a detto esercizio, devono essere interpretati tenendo conto di tale diritto (v., in tal senso, sentenza del 26 aprile 2022, Polonia/Parlamento e Consiglio, C401/19, EU:C:2022:297, punti 47 e 70).

67 Nel caso di specie, il Consiglio dell'Unione europea, la Commissione e il governo dei Paesi Bassi, nelle loro osservazioni scritte, hanno tutti e tre espresso il parere che, pur apportando una limitazione all'esercizio del diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito all'articolo 11 della Carta, l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 rispettava le condizioni richieste dall'articolo 52, paragrafo 1, della Carta affinché una limitazione siffatta possa essere ammissibile.

68 Al riguardo, l'articolo 52, paragrafo 1, della Carta prevede che possano essere apportate limitazioni all'esercizio dei diritti e delle libertà riconosciuti da quest'ultima, purché, in primo luogo, tali limitazioni siano previste dalla legge, in secondo luogo, esse rispettino il contenuto essenziale dei diritti e delle libertà in parola e, in terzo luogo che, nel rispetto del principio di proporzionalità, esse siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione o all'esigenza di proteggere i diritti e le libertà altrui.

69 Per quanto riguarda, in primo luogo, il requisito secondo cui una limitazione del genere deve essere prevista dalla legge, dalla giurisprudenza della Corte risulta che esso implica, segnatamente, che la base giuridica della medesima ne definisca la portata in modo chiaro e preciso [v., in tal senso, sentenze del 17 dicembre 2015, *WebMindLicenses*, C419/14, EU:C:2015:832, punto 81, nonché del 6 ottobre 2020, *État luxembourgeois* (Tutela giurisdizionale avverso richieste di informazioni in ambito tributario), C245/19 e C246/19, EU:C:2020:795, punto 76].

70 Orbene, siffatta ipotesi ricorre nel caso dell'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, come risulta, in particolare, dai punti 51 e 61 della presente sentenza.

71 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il requisito relativo al rispetto del contenuto essenziale del diritto in parola, occorre anzitutto ricordare che l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 assoggetta a un regime generale e rigoroso di riservatezza le informazioni raccolte o detenute, in forza del medesimo regolamento, dalle autorità competenti in materia di sicurezza aerea. A siffatto titolo, il suddetto articolo 15 è tale da ledere il diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito dall'articolo 11 della Carta in quanto quest'ultimo consente in generale a qualsiasi persona, al paragrafo 1, e più specificamente ai media, al paragrafo 2, di ricevere informazioni.

72 Infatti, l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 impedisce a qualsiasi persona di avere liberamente accesso alle informazioni dettagliate e alle informazioni di cui a tale disposizione e, pertanto, di prendere conoscenza del loro contenuto, e ciò indipendentemente dall'evento al quale le informazioni in parola si riferiscono e quindi qualsivoglia sia l'interesse che queste ultime potrebbero eventualmente presentare per il pubblico.

73 Peraltro, esso impedisce, più precisamente, alle imprese del settore dei mezzi d'informazione di avere accesso a dette informazioni a fini dell'attività giornalistica, nell'ambito delle attività preparatorie di ricerca, di indagine e di raccolta di elementi che sono inerenti alla libertà dei media e al fine ultimo dell'attività giornalistica, consistente nel comunicare informazioni al pubblico nonché ad alimentare il dibattito pubblico (v., in tal senso, sentenza del 15 marzo 2022, *Autorité des marchés financiers*, C302/20, EU:C:2022:190, punti 68 e 69 e giurisprudenza ivi citata).

74 Tuttavia, l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 si applica solo alle informazioni relative agli incidenti, agli inconvenienti gravi o agli altri eventi che potrebbero rappresentare un rischio rilevante per la sicurezza aerea che sono raccolte o detenute dalle autorità pubbliche competenti ai sensi di tale regolamento. Essa non impedisce pertanto al pubblico o alle imprese del settore dei mezzi d'informazione di cercare d'informarsi su tale argomento presso altre fonti o con altri mezzi.

75 Inoltre, detto articolo 15 non lede, di per sé, la libertà di opinione e di espressione.

76 In tali circostanze, si deve ritenere che l'articolo 15 in parola non leda il contenuto essenziale del diritto sancito dall'articolo 11 della Carta.

77 Per quanto riguarda, in terzo luogo, il requisito per cui ogni limitazione deve essere necessaria al perseguimento di una finalità di interesse generale riconosciuta dall'Unione e proporzionata a tal fine, occorre ricordare che la Corte ha già dichiarato che gli obiettivi tesi a garantire la sicurezza del traffico aereo e, in senso più lato, a garantire un livello uniforme ed elevato di sicurezza dell'aviazione civile in Europa configurano obiettivi di interesse generale riconosciuti dall'Unione (v., in tal senso, sentenze del 5 luglio 2017, *Fries*, C190/16, EU:C:2017:513, punti 42 e 43, nonché del 2 giugno 2022, *Skeyes*, C353/20, EU:C:2022:423, punto 67).

78 Inoltre, può costituire un siffatto obiettivo di interesse generale quello consistente, per il legislatore dell'Unione, nell'istituire, in un settore caratterizzato da una situazione particolare, un sistema di supervisione e di controllo basato su meccanismi di notifica di informazioni da parte delle persone fisiche o giuridiche interessate, di analisi condivisa di tali informazioni dalle autorità nazionali e dell'Unione competenti nonché di tutela di dette informazioni mediante obblighi di riservatezza. In particolare, la Corte ha riconosciuto che obblighi del genere possono essere necessari per salvaguardare la fiducia delle persone interessate nonché per tutelarle dai rischi di divulgazione delle informazioni che esse devono comunicare alle autorità competenti (v., per quanto riguarda il settore della vigilanza finanziaria, sentenza del 19 giugno 2018, Baumeister, C15/16, EU:C:2018:464, punti da 31 a 33 e 46, nonché, per quanto riguarda il settore degli appalti pubblici, sentenza del 7 settembre 2021, Klaipėdos regiono atliekų tvarkymo centras, C927/19, EU:C:2021:700, punto 115 e giurisprudenza ivi citata).

79 Orbene, nel caso di specie, come risulta dai punti 54 e 55 della presente sentenza, sono obiettivi del genere ad essere sottesi tanto al regolamento n. 376/2014 nel suo complesso quanto, più specificamente, al sistema di supervisione e di controllo istituito da tale regolamento nonché l'obbligo di riservatezza previsto all'articolo 15 di detto regolamento, che costituisce un elemento centrale e necessario del sistema in parola.

80 Peraltro, come rilevato dal Consiglio e dalla Commissione nelle loro osservazioni scritte e orali dinanzi alla Corte, occorre osservare che, pur escludendo, in modo generale e rigoroso, qualsiasi diritto, per il pubblico o anche per un'impresa del settore dei mezzi d'informazione, di accedere alle informazioni di cui trattasi, l'obbligo di riservatezza previsto all'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 lascia impregiudicata la possibilità, per le autorità o i giudici nazionali competenti, di decidere d'ufficio, in talune situazioni specifiche e nel rispetto di condizioni rigorose, di rendere pubbliche alcune di tali informazioni.

81 Pertanto, anzitutto, l'articolo 13, paragrafi 11 e 12, del regolamento n. 376/2014, che deve essere letto alla luce del considerando 32 del medesimo regolamento, autorizza gli Stati membri a pubblicare non solo relazioni destinate a informare il pubblico sul livello generale di sicurezza nell'aviazione civile, in particolare mediante informazioni aggregate e rese anonime, ma anche segnalazioni di eventi particolari, a condizione che queste ultime siano rese anonime.

82 Inoltre, l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, come risulta dalla sua stessa formulazione, lascia impregiudicata la possibilità che l'articolo 14, paragrafi 3 e 4, del regolamento n. 996/2010 conferisca all'amministrazione della giustizia o all'autorità nazionale competente di decidere di diffondere, nella misura in cui ciò sia strettamente necessario per uno scopo autorizzato dalla legge e nel rispetto delle condizioni stabilite da tali disposizioni nonché dal diritto nazionale applicabile, talune informazioni relative a un incidente o a un inconveniente grave che coinvolge un aeromobile sottoposto ad un'inchiesta di sicurezza.

83 Infine, e allo stesso modo, l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 non pregiudica la possibilità, per l'autorità incaricata dell'inchiesta di sicurezza, di decidere, conformemente all'articolo 15, paragrafi 4 e 5, del regolamento n. 996/2010, di informare le vittime dell'incidente o dell'inconveniente grave di cui si tratti, nonché i loro familiari o le loro associazioni, e di rendere pubbliche tutte le informazioni sullo svolgersi dell'inchiesta nonché sulle eventuali relazioni o conclusioni o raccomandazioni di sicurezza preliminari derivanti da siffatta inchiesta. Inoltre, ai sensi dell'articolo 16 del medesimo regolamento, tale autorità ha l'obbligo di pubblicare la relazione finale alla quale dà luogo detta inchiesta.

84 Tenuto conto del complesso delle disposizioni menzionate ai punti da 81 a 83 della presente sentenza, che offrono al pubblico, e più specificamente alle imprese del settore dei mezzi d'informazione, talune possibilità di ricevere informazioni generali relative alla sicurezza aerea nell'Unione nonché informazioni relative a determinati eventi, nei casi in cui le autorità o i giudici nazionali competenti ritengano che la pubblicazione o la diffusione mirata di tali informazioni sia giustificata, l'obbligo di riservatezza previsto all'articolo 15 del regolamento n. 376/2014 deve essere considerato proporzionato all'obiettivo da esso perseguito. Infatti, indipendentemente dalla circostanza che tale obbligo non impedisca al pubblico e alle imprese del settore dei mezzi d'informazione di cercare di informarsi presso altre fonti o con altri mezzi, come risulta dal punto 74 della presente sentenza, esso non esclude qualsiasi possibilità di diffusione delle informazioni di cui trattasi, su iniziativa e sotto il controllo di tali autorità o giudici. Risulta quindi che, adottando il regolamento n. 376/2014, il legislatore dell'Unione ha cercato di stabilire, ed ha effettivamente stabilito, un giusto equilibrio tra gli obiettivi perseguiti da tale regolamento, da un lato, e i diversi diritti e interessi pubblici e privati in gioco, dall'altro.

85 Tenuto conto del complesso delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla prima e alla seconda questione dichiarando che l'articolo 15 del regolamento n. 376/2014, letto alla luce del diritto alla libertà di espressione e di informazione sancito all'articolo 11 della Carta, deve essere interpretato nel senso che le informazioni in possesso delle autorità nazionali competenti riguardo a un «evento» relativo alla sicurezza aerea, ai sensi dell'articolo 2, punto 7, di tale regolamento, sono soggette a un regime di riservatezza cui consegue che né il pubblico e neppure un'impresa del settore dei mezzi d'informazione hanno diritto di accedervi in qualsivoglia forma.

Sulle questioni terza e quarta

86 Tenuto conto della risposta fornita alla prima e alla seconda questione, non occorre rispondere alle questioni terza e quarta.

Sulle spese

87 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara:

L'articolo 15 del regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 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, come modificato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, letto alla luce del diritto alla libertà di espressione e d'informazione sancito all'articolo 11 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

deve essere interpretato nel senso che:

le informazioni in possesso delle autorità nazionali competenti riguardo a un «evento» relativo alla sicurezza aerea, ai sensi dell'articolo 2, punto 7, del regolamento n. 376/2014 come modificato, sono soggette a un regime di riservatezza cui consegue che né il pubblico e

neppure un'impresa del settore dei mezzi d'informazione hanno diritto di accedervi in qualsiasi forma.

Firme

* Lingua processuale: il neerlandese.