UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO **IL CONSIGLIO**

Bruxelles, 1° ottobre 2010
(OR. en)

2009/0170 (COD) **PE-CONS 36/10**

AVIATION 105
CODEC 702

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto:	REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

REGOLAMENTO (UE) N. .../2010
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del

sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

previa consultazione del Comitato delle regioni,

visto il parere del garante europeo della protezione dei dati[2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria[3],

---

[1] Parere del 27 maggio 2010 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).
[2] GU C 132 del 21.5.2010, pag. 1.
[3] Posizione del Parlamento del 21 settembre 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del ... ..

considerando quanto segue:

(1) È opportuno garantire un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa e fare quanto possibile per ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti al fine di consolidare la fiducia dei cittadini nel trasporto aereo.

(2) Il rapido svolgimento delle inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile migliora la sicurezza aerea e contribuisce a prevenire il verificarsi di incidenti e inconvenienti.

(3) La segnalazione, l'analisi e la diffusione delle conclusioni in materia di incidenti legati alla sicurezza sono di fondamentale importanza per migliorare la sicurezza aerea. Pertanto, la Commissione dovrebbe presentare, entro il 31 dicembre 2011, una proposta di modifica della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile[1].

(4) Le inchieste di sicurezza dovrebbero avere come unico obiettivo la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità.

(5) È opportuno tener conto della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (la "convenzione di Chicago"), che prevede l'attuazione delle misure necessarie per garantire la sicurezza della navigazione aerea. È opportuno tenere conto in particolare dell'allegato 13 della convenzione di Chicago, e delle successive modifiche che stabiliscono, a livello internazionale, le norme applicabili e le prassi raccomandate in materia di inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti aerei, nonché il significato dei termini Stato di immatricolazione, Stato dell'esercente, Stato di progettazione, Stato di costruzione e Stato in cui si è verificato l'incidente.

---

[1] GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

(6) Secondo le norme e le prassi raccomandate a livello internazionale di cui all'allegato 13 della convenzione di Chicago, le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti gravi devono essere condotte sotto la responsabilità dello Stato nel quale l'incidente o inconveniente grave si è verificato, o lo Stato di immatricolazione qualora non sia possibile stabilire con certezza se il luogo in cui è avvenuto l'incidente o inconveniente grave si trovi nel territorio di uno Stato. Uno Stato può delegare il compito di condurre l'inchiesta a un altro Stato o richiederne l'assistenza. Le inchieste di sicurezza nell'Unione dovrebbero essere condotte in modo analogo.

(7) L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile[1] dovrebbe essere sfruttata per migliorare l'efficienza dei sistemi di inchiesta e prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile nell'Unione.

(8) È opportuno tener conto dei cambiamenti avvenuti nel quadro istituzionale e regolamentare che disciplina la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione che sono avvenuti dopo l'adozione della direttiva 94/56/CE e in particolare dell'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (l'"EASA"). È opportuno altresì tenere conto della dimensione europea delle raccomandazioni di sicurezza dato che la sicurezza aerea viene sempre più regolamentata a livello di Unione.

---

[1] GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

(9) L’EASA svolge, per conto degli Stati membri, le funzioni e i compiti dello Stato di progettazione, costruzione e immatricolazione, connessi all’approvazione del progetto, conformemente alla convenzione di Chicago e ai suoi allegati. Per tale motivo, e conformemente all'allegato 13 della convenzione di Chicago, l'EASA dovrebbe essere invitata a partecipare ad un’inchiesta di sicurezza al fine di contribuire, entro l'ambito di sua competenza, alla sua efficienza e garantire la sicurezza del progetto dell’aeromobile, senza incidere sulla sua autonomia. Analogamente, dovrebbero essere invitate a partecipare alle inchieste di sicurezza le autorità nazionali dell'aviazione civile.

(10) Viste le loro responsabilità in materia di sicurezza, le persone nominate dall'EASA e dalle autorità nazionali dell'aviazione civile dovrebbero avere accesso alle informazioni pertinenti ai fini della valutazione dell'efficacia dei requisiti di sicurezza.

(11) Al fine di garantire una migliore prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione, l'EASA, in cooperazione con le autorità competenti degli Stati membri, dovrebbe inoltre partecipare allo scambio e all'analisi delle informazioni nel quadro dei sistemi di segnalazione di eventi di cui alla direttiva 2003/42/CE, evitando al contempo ogni conflitto d'interesse. Tali informazioni dovrebbero essere adeguatamente protette da un uso o da una diffusione non autorizzata.

(12) È riconosciuto che la partecipazione dell'EASA e delle autorità competenti degli Stati membri nello scambio e nell'analisi delle informazioni di cui alla direttiva 2003/42/CE potrebbe giovare alle inchieste di sicurezza grazie all'accesso on-line alle pertinenti informazioni sulla sicurezza contenute nel repertorio centrale delle informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile.

(13) La portata delle inchieste di sicurezza dovrebbe dipendere dagli insegnamenti che possono essere tratti ai fini del miglioramento della sicurezza aerea, specialmente tenendo conto della necessità di utilizzare nel modo più efficiente, sotto il profilo economico, le risorse destinate alle inchieste nell'Unione.

(14) Le inchieste in materia di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti dovrebbero essere condotte da un'autorità investigativa per la sicurezza indipendente o almeno sotto il controllo di detta autorità, per evitare qualsiasi conflitto di interessi ed eventuali interferenze esterne nella determinazione delle cause dell'evento oggetto dell'inchiesta.

(15) Le autorità investigative per la sicurezza sono al centro del processo investigativo sulla sicurezza. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È pertanto essenziale che le stesse siano in grado di condurre le loro inchieste in piena indipendenza e che dispongano delle risorse finanziarie e umane necessarie per condurre inchieste efficaci ed efficienti.

(16) La capacità delle autorità investigative per la sicurezza degli Stati membri dovrebbe essere rafforzata e la cooperazione tra di esse è necessaria per migliorare l'efficacia delle inchieste e della prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti nel settore della aviazione civile nell'Unione.

(17) Il ruolo di coordinamento delle autorità investigative per la sicurezza dovrebbe essere riconosciuto e rafforzato in un contesto europeo, al fine di generare un valore aggiunto reale nel campo della sicurezza del settore dell'aviazione, sulla base delle forme di cooperazione già esistenti tra tali autorità e delle risorse destinate alle inchieste disponibili negli Stati membri, che dovrebbero essere utilizzate nel modo economicamente più efficiente. Tale riconoscimento e rafforzamento possono essere ottenuti istituendo la rete europea delle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile (la "rete") e definendone chiaramente i compiti e le funzioni.

(18) La rete dovrebbe condurre le proprie attività di coordinamento in modo trasparente ed indipendente e ricevere un sostegno attivo da parte dell'Unione.

(19) Gli obiettivi del presente regolamento possono essere raggiunti in modo più efficiente attraverso la cooperazione con i paesi terzi europei, che dovrebbero poter partecipare, in qualità di osservatori, ai lavori della rete.

(20) Poiché è fondamentale garantire diritti chiari in relazione alle inchieste di sicurezza, gli Stati membri dovrebbero provvedere, conformemente alla legislazione in vigore relativa alle competenze delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e, all'occorrenza, in stretta collaborazione con tali autorità, affinché le autorità responsabili delle inchieste di sicurezza possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni possibili nell'interesse della sicurezza dell'aviazione. È quindi opportuno che le autorità investigative per la sicurezza dispongano di un accesso immediato e illimitato al luogo dell'incidente e dovrebbero essere resi disponibili tutti gli elementi necessari per soddisfare le esigenze di un'inchiesta di sicurezza, senza compromettere gli obiettivi dell'inchiesta giudiziaria.

(21) Un’inchiesta di sicurezza efficiente è possibile solo se gli elementi di prova importanti sono adeguatamente conservati.

(22) Il sistema di sicurezza dell’aviazione civile si basa sul feedback e sugli insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti, il che comporta una rigida applicazione delle regole in materia di riservatezza al fine di garantire la futura disponibilità di preziose fonti di informazione. In questo contesto le informazioni sensibili in materia di sicurezza dovrebbero essere protette in modo adeguato.

(23) Un incidente fa sorgere una serie di interessi pubblici diversi come la prevenzione di incidenti futuri e la buona amministrazione della giustizia. Tali interessi vanno al di là degli interessi individuali delle parti in causa e dell'evento specifico. Il giusto equilibrio fra tutti gli interessi è fondamentale per garantire l'interesse pubblico generale.

(24) Il sistema dell'aviazione civile dovrebbe anche promuovere un ambiente non repressivo che faciliti la segnalazione spontanea di eventi, promuovendo così il principio della "giusta cultura".

(25) Le informazioni fornite da una persona nell'ambito di un'inchiesta di sicurezza non dovrebbero essere utilizzate contro tale persona, nel pieno rispetto dei principi costituzionali e del diritto nazionale.

(26) Fatto salvo il buon funzionamento del sistema giudiziario, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di limitare i casi in cui possa essere adottata una decisione relativa alla divulgazione delle informazioni ottenute nel corso di un’inchiesta di sicurezza.

(27) Ai fini della prevenzione degli incidenti e inconvenienti è importante comunicare quanto prima le informazioni pertinenti, comprese in particolare le relazioni e raccomandazioni in materia di sicurezza risultanti dalle inchieste di sicurezza.

(28) Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in seguito alle inchieste su incidenti o inconvenienti gravi, o provenienti da altre fonti quali studi in materia di sicurezza, dovrebbero sempre essere prese in considerazione dalle autorità competenti e, se del caso, dar vita ad azioni volte a garantire un'adeguata prevenzione degli incidenti e inconvenienti nell'aviazione civile.

(29) È opportuno incoraggiare i progressi della ricerca, sia per quanto concerne la possibilità di seguire la posizione degli aeromobili in tempo reale, sia per quanto concerne l'accesso alle informazioni contenute nei registratori di volo senza che siano fisicamente disponibili, al fine di migliorare notevolmente gli strumenti a disposizione degli investigatori per determinare le cause di un incidente e aumentare la capacità di prevenire inconvenienti ricorrenti. Tali sviluppi costituirebbero un importante progresso per la sicurezza aerea.

(30) L'esperienza ha dimostrato che talvolta è difficile ottenere rapidamente elenchi affidabili delle persone presenti a bordo di un aeromobile e anche che è importante fissare un termine entro il quale una compagnia aerea può essere tenuta a presentare tale elenco. Inoltre, i dati contenuti in tali liste dovrebbero essere adeguatamente protetti da un uso o da una diffusione non autorizzata. Analogamente, al fine di ridurre al minimo i rischi per gli investigatori di sicurezza sul sito dell'evento, è necessario che siano messe a disposizione le informazioni sulle merci pericolose coinvolte in un incidente, presenti a bordo di un aeromobile.

(31) In seguito a un incidente aereo è difficile individuare rapidamente la persona di contatto da informare della presenza di un passeggero a bordo. È pertanto opportuno offrire ai passeggeri la possibilità di nominare una persona di contatto.

(32) L'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari dovrebbe essere adeguatamente specificata.

(33) Il modo in cui gli Stati membri o le compagnie aeree affrontano un incidente e le sue conseguenze è di importanza cruciale. A tale proposito, gli Stati membri dovrebbero disporre di un piano d'emergenza che preveda, in particolare, servizi di emergenza aeroportuale e assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari. Anche le compagnie aeree dovrebbero disporre di un programma di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari. È opportuno dedicare un'attenzione particolare al sostegno e alla comunicazione con le vittime e i loro familiari nonché con le loro associazioni.

(34) Le norme in materia di accesso ai dati, alla loro elaborazione e alla tutela delle persone di cui agli atti giuridici dell'Unione dovrebbero essere pienamente rispettate nell'applicazione del presente regolamento.

(35) Le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l'attività di un'autorità investigativa per la sicurezza impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli, alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità.

(36) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole comuni in materia di inchieste di sicurezza nel settore dell'aviazione civile non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a motivo della sua portata e dei suoi effetti europei, essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(37) È opportuno abrogare la direttiva 94/56/CE.

(38) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra, concordata a Cordoba il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del Forum di dialogo su Gibilterra, sostituirà la dichiarazione comune sull'aeroporto di Gibilterra adottata a Londra il 2 dicembre 1987, ed il pieno rispetto di essa equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente regolamento mira a migliorare la sicurezza del settore aereo, garantendo un elevato livello di efficienza, tempestività e qualità delle inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità, tra l'altro mediante l'istituzione di una rete di autorità responsabili delle inchieste di sicurezza nell'aviazione civile. Esso prevede inoltre norme riguardanti la tempestiva disponibilità di informazioni relative a tutte le persone e merci pericolose a bordo di un aeromobile coinvolto in un incidente, ed è altresì volto a migliorare l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

2. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord in merito alla disputa relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

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

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

      – essere dentro l'aeromobile, oppure

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

      – essere direttamente esposta al getto dei reattori,

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

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

c) l’aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile;

2) "rappresentante accreditato", una persona designata da uno Stato, sulla base delle sue qualificazioni, a partecipare ad un’inchiesta di sicurezza condotta da un altro Stato. Un rappresentante accreditato designato da uno Stato membro proviene da un’autorità investigativa per la sicurezza;

3) "consulente", una persona designata da uno Stato, sulla base delle sue qualificazioni, con il compito di assistere il proprio rappresentante accreditato nel corso di un’inchiesta di sicurezza;

4) "cause" le azioni, omissioni, eventi, condizioni o una combinazione di tali fattori, che hanno dato luogo all’incidente o all’inconveniente; l’identificazione delle cause non comporta un’attribuzione di colpa o la determinazione di una responsabilità amministrativa, civile o penale;

5) "lesione mortale", una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la sua morte entro trenta giorni dalla data dell'incidente;

6) "registratore di volo", qualsiasi tipo di registratore installato a bordo di un aeromobile per agevolare le inchieste di sicurezza su incidenti o inconvenienti;

7) "inconveniente", un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;

8) "norme e prassi raccomandate internazionali", norme e prassi raccomandate a livello internazionale per le inchieste su incidenti e inconvenienti relativi ad aeromobili adottate in conformità dell'articolo 37 della convenzione di Chicago;

9) "investigatore incaricato", una persona preposta, sulla base delle sue qualificazioni, all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta di sicurezza;

10) "operatore", qualsiasi persona fisica o giuridica che utilizzi o intenda utilizzare uno o più aeromobili;

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

12) "relazione preliminare": la comunicazione utilizzata per la rapida diffusione dei dati ottenuti nelle prime fasi dell'inchiesta;

13) "familiari": la famiglia stretta e/o il parente più prossimo e/o un'altra persona strettamente legata alla vittima di un incidente, ai sensi della legislazione nazionale della vittima;

14) "inchiesta di sicurezza", un insieme di operazioni svolte da un'autorità investigativa per la sicurezza ai fini della prevenzione degli incidenti ed inconvenienti, che comprende la raccolta e l'analisi di dati, l'elaborazione di conclusioni, la determinazione della causa o delle cause e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;

15) "raccomandazione di sicurezza", una proposta dell'autorità investigativa per la sicurezza, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta di sicurezza o da altre fonti come studi in materia di sicurezza, ai fini della prevenzione di incidenti ed inconvenienti;

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

17) "lesione grave", una lesione riportata da una persona in un incidente e che comporti una delle condizioni seguenti:

a) una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data in cui è stata riportata;

b) una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani, dei piedi o del naso);

c) lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini;

d) lesioni a qualsiasi organo interno;

e) ustioni di secondo o terzo grado o estese su più del 5% della superficie corporea;

f) un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive;

Articolo 3

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle inchieste di sicurezza relative a incidenti e inconvenienti gravi:

a) occorsi nei territori degli Stati membri cui si applicano i trattati, in conformità agli obblighi internazionali degli Stati membri;

b) che coinvolgono aeromobili immatricolati in uno Stato membro o operati da un'impresa stabilita in uno Stato membro, avvenuti al di fuori dei territori degli Stati membri cui si applicano i trattati, quando le inchieste non siano condotte da un altro Stato;

c) nelle quali uno Stato membro ha diritto, secondo le norme e prassi raccomandate internazionali, di nominare un rappresentante accreditato per partecipare in quanto Stato di immatricolazione, Stato dell'esercente, Stato di progettazione, Stato di costruzione, Stato che fornisce informazioni, strutture o esperti su richiesta dello Stato che conduce l'inchiesta;

d) nelle quali uno Stato membro che ha un interesse speciale in quanto dei suoi cittadini sono deceduti o hanno subito gravi lesioni è autorizzato dallo Stato che conduce l'inchiesta a nominare un esperto.

2. Il presente regolamento si applica anche alle questioni relative alla tempestiva disponibilità di informazioni riguardanti tutte le persone e merci pericolose a bordo di un aeromobile coinvolto in un incidente e l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

3. Il presente regolamento non si applica alle inchieste di sicurezza relative a incidenti e inconvenienti gravi che vedono coinvolto un aeromobile impegnato in attività militari, doganali, di polizia o in attività simili tranne quando lo Stato membro interessato così disponga, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, e della legislazione nazionale.

Articolo 4

L'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le inchieste in materia di sicurezza siano condotte o vigilate, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile o sotto il controllo di tale autorità (l'"autorità investigativa per la sicurezza") in grado di condurre, in modo indipendente, un'inchiesta di sicurezza completa, o per conto proprio o mediante accordi con altre autorità investigative per la sicurezza.

2. Tale autorità è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche competenti in materia di aeronavigabilità, certificazione, operazioni di volo, manutenzione, rilascio delle licenze, controllo del traffico aereo o gestione degli aerodromi e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte o ente i cui interessi o finalità possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività.

3. L'autorità investigativa per la sicurezza, nello svolgimento delle inchieste di sicurezza, non sollecita né riceve istruzioni da alcun soggetto esterno e gode di autorità illimitata sulla condotta delle inchieste di sicurezza.

4. I compiti affidati all'autorità investigativa per la sicurezza possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di informazioni relative alla sicurezza aerea, in particolare a fini di prevenzione degli incidenti, nella misura in cui tali attività non compromettano la sua indipendenza e non comportino alcuna responsabilità di carattere regolamentare, amministrativo o normativo.

5. Per informare il pubblico sul livello generale di sicurezza dell'aviazione, ogni anno è pubblicato un rapporto sulla sicurezza a livello nazionale. In tale analisi le fonti delle informazioni riservate non sono rivelate.

6. L'autorità investigativa per la sicurezza è dotata dal rispettivo Stato membro dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse. In particolare:

   a) il responsabile dell'autorità investigativa per la sicurezza e/o, nel caso di un'autorità multimodale, il capo del suo ramo aviazione, ha l'esperienza e la competenza in materia di sicurezza dell'aviazione civile per svolgere i suoi compiti in conformità del presente regolamento e della legislazione nazionale;

   b) gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie;

   c) l'autorità investigativa per la sicurezza ha almeno un investigatore disponibile in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente aereo grave;

   d) l'autorità investigativa per la sicurezza è dotata di un bilancio che le consente di svolgere le sue funzioni;

e) l'autorità investigativa per la sicurezza dispone, direttamente o attraverso la cooperazione di cui all'articolo 6 o tramite accordi con altre autorità o enti nazionali, di personale qualificato e di strutture adeguate, tra le quali uffici e hangar per consentire la conservazione e l'esame dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto.

Articolo 5

Obbligo di svolgere un'inchiesta

1. Ogni incidente o inconveniente grave nel settore dell'aviazione civile, che coinvolge aeromobili diversi da quelli specificati all'allegato II del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea[1] è sottoposto ad un'inchiesta di sicurezza nello Stato membro nel cui territorio l'incidente o l'inconveniente grave è avvenuto.

2. Quando un aeromobile, diverso da quelli di cui all'allegato II del regolamento (CE) n. 216/2008, immatricolato in uno Stato membro è coinvolto in un incidente o in un inconveniente grave per il quale non è possibile accertare definitivamente che sia avvenuto nel territorio di uno Stato, l'inchiesta di sicurezza è effettuata dall'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato membro di immatricolazione.

---

[1] GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

3. L'ampiezza dell'inchiesta di sicurezza di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 e la procedura da seguire sono determinate dall'autorità investigativa per la sicurezza, tenuto conto degli insegnamenti che essa intende trarre da tale inchiesta per migliorare la sicurezza aerea, anche per gli aeromobili con una massa massima al decollo inferiore o pari a 2250 kg.

4. Le autorità investigative per la sicurezza possono decidere di indagare su inconvenienti diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 2, nonché su incidenti o inconvenienti gravi occorsi ad altri tipi di aeromobili, in conformità della legislazione nazionale degli Stati membri, quando esse prevedono di trarre da essi degli insegnamenti sul piano della sicurezza.

5. Le inchieste di sicurezza di cui ai paragrafi 1, 2 e 4 non riguardano in alcun caso l'attribuzione di colpe o responsabilità. Esse sono condotte indipendentemente e separatamente da eventuali procedimenti giudiziari o amministrativi finalizzati all'accertamento di colpe o responsabilità, senza tuttavia arrecare pregiudizio a tali procedimenti.

Articolo 6

Cooperazione tra le autorità investigative per la sicurezza

1. Un'autorità investigativa per la sicurezza di uno Stato membro può chiedere l'assistenza delle autorità investigative per la sicurezza di altri Stati membri. Quando, in seguito ad una richiesta, un'autorità investigativa per la sicurezza accetta di fornire assistenza, tale assistenza è fornita gratuitamente, nella misura del possibile.

2. Un'autorità investigativa per la sicurezza può, previo comune accordo, delegare il compito di condurre un'inchiesta su un incidente o un inconveniente grave a un'altra autorità investigativa agevolando le inchieste condotte da tale altra autorità.

Articolo 7

Rete europea delle autorità investigative
per la sicurezza dell'aviazione civile

1. Gli Stati membri garantiscono che le loro autorità investigative per la sicurezza stabiliscano tra loro una rete europea delle autorità investigative per la sicurezza nel settore dell'aviazione civile ("la rete"), composta dai capi delle autorità investigative per la sicurezza di ciascuno Stato membro e/o, in caso di un'autorità multimodale, dal capo competente per il settore dell'aviazione, o dai loro rappresentanti, compreso un presidente scelto tra questi per un periodo di tre anni.

In stretta consultazione con i membri della rete, il presidente redige il programma di lavoro annuale della rete, che è conforme, rispettivamente, agli obiettivi e alle responsabilità di cui ai paragrafi 2 e 3. La Commissione trasmette il programma di lavoro al Parlamento europeo e al Consiglio. Il presidente redige altresì l'ordine del giorno delle riunioni della rete.

2. La rete mira a migliorare ulteriormente la qualità delle inchieste condotte dalle autorità responsabili per le inchieste di sicurezza e a rafforzarne l'indipendenza. In particolare, essa incoraggia standard elevati per i metodi di inchiesta e la formazione degli investigatori.

3. Al fine di conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 2, la rete ha in particolare la responsabilità di:

   a) elaborare suggerimenti e consigli alle istituzioni dell'Unione su tutti gli aspetti dello sviluppo e dell'attuazione delle politiche e delle norme dell'Unione relative alle inchieste di sicurezza e alla prevenzione di incidenti e inconvenienti;

   b) promuovere la condivisione di informazioni utili per il miglioramento della sicurezza aerea e incoraggiare attivamente la cooperazione strutturata tra le autorità investigative per la sicurezza, la Commissione, l'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile;

   c) coordinare e organizzare, se del caso, valutazioni "*inter pares*", pertinenti attività di formazione e programmi di sviluppo delle competenze per gli investigatori;

d) promuovere le migliori prassi investigative in materia di sicurezza allo scopo di sviluppare una metodologia comune dell'Unione in materia di sicurezza e stilare un elenco di tali prassi;

e) rafforzare le capacità investigative delle autorità investigative per la sicurezza, in particolare attraverso lo sviluppo e la gestione di un quadro per la condivisione delle risorse;

f) fornire l'assistenza appropriata, su richiesta delle autorità investigative per la sicurezza ai fini dell'applicazione dell'articolo 6, ivi compreso, tra l'altro, l'elenco degli investigatori, delle apparecchiature e delle capacità disponibili negli altri Stati membri, a cui può ricorrere l'autorità incaricata di un'inchiesta;

g) accedere alle informazioni contenute nella banca dati di cui all'articolo 18 e analizzare le raccomandazioni di sicurezza in essa contenute al fine di individuare importanti raccomandazioni di sicurezza rilevanti a livello dell'Unione.

4. La Commissione informa periodicamente il Parlamento europeo e il Consiglio sulle attività della rete. Il Parlamento europeo è inoltre informato delle eventuali richieste che il Consiglio o la Commissione presentano alla rete.

5. I membri della rete non chiedono né ricevono istruzioni da alcun organismo che potrebbe incidere sull'indipendenza delle inchieste di sicurezza.

6. Se del caso, l'EASA è invitata in qualità di osservatore alle riunioni della rete. La rete può anche invitare a partecipare alle sue riunioni osservatori delle autorità investigative per la sicurezza di paesi terzi e altri esperti competenti.

7. La Commissione è strettamente associata ai lavori della rete e riceve il necessario supporto da quest'ultima sugli aspetti pertinenti relativi allo sviluppo della regolamentazione e delle politiche dell'Unione in materia di investigazione e prevenzione degli incidenti nell'aviazione civile. La Commissione fornisce alla rete il sostegno necessario, compresa, ma non solo, l'assistenza per la preparazione e organizzazione delle riunioni, nonché per la pubblicazione di una relazione annuale sulle attività della rete. La Commissione trasmette la relazione annuale al Parlamento europeo e al Consiglio.

Articolo 8

Partecipazione dell'EASA e delle autorità nazionali dell'aviazione civile alle inchieste di sicurezza

1. Le autorità investigative per la sicurezza, fatto salvo il requisito dell'assenza di conflitti di interesse, invitano l'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile degli Stati membri interessati, nell'ambito della loro rispettiva competenza, a nominare un rappresentante a partecipare:

   a) in qualità di consulente dell'investigatore incaricato, a tutte le inchieste di sicurezza di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, condotte nel territorio di uno Stato membro o nel luogo di cui all'articolo 5, paragrafo 2, sotto il controllo e a discrezione dell'investigatore incaricato;

   b) in qualità di consulente designato ai sensi del presente regolamento per assistere uno o più rappresentanti accreditati degli Stati membri in tutte le inchieste di sicurezza condotte in un paese terzo nelle quali un'autorità investigativa per la sicurezza è invitata a designare un rappresentante accreditato conformemente alle norme e alle prassi raccomandate internazionali per le inchieste relative a incidenti e inconvenienti aerei sotto la supervisione del rappresentante accreditato.

2. I partecipanti di cui al paragrafo 1 sono autorizzati in particolare a:

   a) visitare il luogo dell'incidente ed esaminare il relitto;

   b) suggerire gli ambiti sui quali porre domande e ottenere informazioni sulle testimonianze;

c) ricevere copie di tutti i documenti pertinenti e ottenere pertinenti informazioni fattuali;

d) partecipare alle letture dei supporti registrati, ad eccezione delle registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio;

e) partecipare alle attività dell'inchiesta fuori dal luogo dell'incidente quali esami di componenti, prove e simulazioni, relazioni tecniche e riunioni sullo stato di avanzamento dell'inchiesta, ad eccezione di quando riguardano l'accertamento delle cause o la formulazione delle raccomandazioni di sicurezza.

3. L'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile sostengono l'inchiesta a cui partecipano fornendo le informazioni, i consulenti e le apparecchiature necessarie all'autorità investigativa per la sicurezza incaricata dell'inchiesta.

Articolo 9
Obbligo di comunicare il verificarsi
di incidenti e inconvenienti gravi

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

2. L'autorità investigativa per la sicurezza comunica immediatamente alla Commissione, all'EASA, all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), agli Stati membri e ai paesi terzi interessati, conformemente alle norme e alle prassi raccomandate a livello internazionale, il verificarsi di tutti gli incidenti e inconvenienti gravi di cui è stata informata.

Articolo 10

Partecipazione degli Stati membri

alle inchieste di sicurezza

1. All'atto del ricevimento della comunicazione relativa ad un incidente o inconveniente grave da parte di un altro Stato membro o paese terzo, gli Stati membri che rappresentano lo Stato di immatricolazione, lo Stato dell'esercente, lo Stato di progettazione e lo Stato di costruzione informano al più presto lo Stato membro o il paese terzo nel cui territorio l'incidente o l'inconveniente grave è avvenuto della loro intenzione di nominare un rappresentante accreditato conformemente alle norme e alle prassi raccomandate internazionali. Qualora sia nominato tale rappresentante accreditato, ne sono forniti anche il nome e i dati completi, insieme alla data di arrivo prevista se il rappresentante accreditato intenda recarsi nel paese che ha inviato la comunicazione.

2. I rappresentanti accreditati dello Stato di progettazione sono nominati dall'autorità investigativa per la sicurezza dello Stato membro nel cui territorio si trova la sede principale del titolare del certificato per tipo di aeromobile o di gruppo motopropulsore.

Articolo 11

Status degli investigatori in materia di sicurezza

1. Dal momento della sua nomina da parte di un'autorità investigativa per la sicurezza e indipendentemente da un'eventuale inchiesta giudiziaria, l'investigatore incaricato è autorizzato ad adottare le misure necessarie per soddisfare le esigenze dell'inchiesta di sicurezza.

2. Fatti salvi gli obblighi di riservatezza previsti dagli atti giuridici dell'Unione o dal diritto nazionale, l'investigatore incaricato può, in particolare:

   a) accedere immediatamente senza restrizioni e senza ostacoli al luogo dell'incidente o dell'inconveniente, nonché all'aeromobile, al suo contenuto o al suo relitto;

   b) effettuare l'immediato rilevamento delle prove e il recupero con modalità controllate di rottami o componenti a fini di esami o di analisi;

   c) avere accesso immediato ai registratori di volo, al loro contenuto e a qualsiasi altra registrazione pertinente e assumerne il controllo;

   d) chiedere l'autopsia completa dei corpi delle persone che abbiano riportato lesioni mortali e contribuirvi, nonché avere accesso immediato ai risultati di tale esame o delle analisi eseguite su campioni prelevati;

e) chiedere esami medici delle persone coinvolte nell'impiego dell'aeromobile o chiedere analisi da effettuare su campioni prelevati da tali persone, nonché avere accesso immediato ai risultati di tali esami o analisi;

f) convocare e ascoltare i testimoni, chiedendo loro di fornire o presentare informazioni o prove rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza;

g) avere libero accesso a qualsiasi informazione o elementi pertinenti in possesso del proprietario, del titolare del certificato per tipo di aeromobile, dell'organizzazione responsabile della manutenzione, dell'organizzazione responsabile della formazione, dell'esercente o del costruttore dell'aeromobile e delle autorità preposte all'aviazione civile e all'EASA, dei responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea o della gestione dell'aeroporto.

3. L'investigatore incaricato estende ai suoi esperti e consulenti, nonché ai rappresentanti accreditati, ai loro esperti e consulenti, i diritti elencati al paragrafo 2, nella misura necessaria a consentire loro un'effettiva partecipazione all'inchiesta di sicurezza. Tali diritti non pregiudicano i diritti degli investigatori e degli esperti designati dall'autorità incaricata dell'inchiesta giudiziaria.

4. Chiunque partecipi alle inchieste di sicurezza assolve ai propri compiti in modo indipendente e non sollecita o accetta istruzioni da persone diverse dall'investigatore incaricato o dal rappresentante accreditato.

Articolo 12

Coordinamento delle inchieste

1. Se viene avviata anche un'inchiesta giudiziaria l'investigatore incaricato ne viene informato. In tal caso, l'investigatore incaricato assicura la rintracciabilità e la conservazione dei registratori di volo e di qualsiasi elemento di prova materiale. L'autorità giudiziaria può nominare un suo funzionario affinché accompagni i registratori di volo o gli elementi di prova materiale nel luogo dove devono essere letti o trattati. Se l'esame o l'analisi di tali elementi di prova materiale possono modificare, alterare o distruggere tali elementi, è richiesto il preventivo accordo dell'autorità giudiziaria, fatto salvo il diritto nazionale. Qualora tale accordo non sia ottenuto conformemente agli accordi preliminari di cui al paragrafo 3 entro un termine ragionevole e non superiore alle due settimane successive alla richiesta, ciò non impedisce all'investigatore incaricato di effettuare l'esame o l'analisi. Ove l'autorità giudiziaria abbia il diritto di sequestrare eventuali prove, l'investigatore incaricato ha accesso immediato e illimitato a tali prove e può utilizzarle.

2. Se, durante l'inchiesta di sicurezza, emerge o si sospetta che si sia verificato un atto di interferenza illecita ai sensi della legislazione nazionale, quale una legge nazionale relativa alle inchieste sugli incidenti, in relazione all'incidente o all'inconveniente grave, l'investigatore incaricato ne informa immediatamente le autorità competenti. Fatto salvo l'articolo 14, le informazioni pertinenti raccolte nel corso dell'inchiesta di sicurezza sono condivise immediatamente con dette autorità e, ove le stesse ne facciano richiesta, può essere loro trasferito altresì il materiale pertinente. La condivisione di tali informazioni e di detto materiale non pregiudica il diritto dell'autorità investigativa per la sicurezza di continuare l'inchiesta di sicurezza in coordinamento con le autorità alle quali è stato eventualmente trasferito il controllo del sito.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità investigative per la sicurezza, da un alto, e altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all'inchiesta di sicurezza, quali le autorità giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio, dall'altro, cooperino tra loro attraverso accordi preliminari.

   Questi accordi rispettano l'indipendenza dell'autorità responsabile per le inchieste di sicurezza e consentono che l'inchiesta tecnica sia condotta con diligenza ed efficienza. Gli accordi preliminari prendono in considerazione, tra gli altri, i seguenti argomenti:

   a) l'accesso al luogo dell'incidente;

   b) la conservazione delle prove e l'accesso alle stesse;

c) i resoconti iniziale e ricorrente sullo stato di ciascuna operazione;

d) gli scambi d'informazioni;

e) l'utilizzo appropriato delle informazioni di sicurezza;

f) la risoluzione dei conflitti.

Gli Stati membri comunicano tali accordi alla Commissione, che li comunica al presidente della rete, al Parlamento europeo e al Consiglio per informazione.

Articolo 13

Protezione delle prove

1. Lo Stato membro nel cui territorio è avvenuto l'incidente o l'inconveniente grave è tenuto a garantire un trattamento sicuro di tutte le prove, nonché ad adottare tutte le misure ragionevoli per proteggere tali prove e conservare in luogo sicuro l'aeromobile, il suo contenuto e il suo relitto per il periodo eventualmente necessario allo svolgimento di un'inchiesta di sicurezza. La protezione delle prove include la conservazione, in formato fotografico o di altro tipo, di qualsiasi elemento di prova che possa essere rimosso, cancellato, perduto o distrutto. La conservazione sicura include la protezione contro ulteriori danni, l'accesso da parte di persone non autorizzate, il furto e il deterioramento.

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

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

Articolo 14

Protezione di informazioni sensibili

in materia di sicurezza

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) segnalazioni di eventi registrate ai sensi della direttiva 2003/42/CE.

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.

Articolo 15

Comunicazione di informazioni

1. Il personale dell'autorità investigativa per la sicurezza incaricata o qualsiasi altra persona chiamata a partecipare o a contribuire all'inchiesta di sicurezza è vincolato dalle norme applicabili in materia di segreto professionale, anche per quanto riguarda l'anonimato delle persone coinvolte in un incidente o inconveniente, secondo la legislazione applicabile.

2. Fatti salvi gli obblighi di cui agli articoli 16 e 17, l’autorità investigativa per la sicurezza incaricata comunica le informazioni che ritiene rilevanti ai fini della prevenzione di un incidente o di un inconveniente grave alle persone responsabili dell’aeromobile o della costruzione o manutenzione delle apparecchiature dell’aeromobile e alle persone fisiche o giuridiche responsabili dell’esercizio dell’aeromobile o dell'addestramento del personale.

3. Fatti salvi gli obblighi di cui agli articoli 16 e 17, l'autorità investigativa per la sicurezza incaricata e il rappresentante o i rappresentanti accreditati di cui all'articolo 8 comunicano all'EASA 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'EASA 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 .

Articolo 16

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'EASA, 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'EASA, 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.

8. L'autorità investigativa per la sicurezza invia il più rapidamente possibile una copia delle relazioni finali e delle raccomandazioni di sicurezza:

   a) alle autorità investigative per la sicurezza e alle autorità dell'aviazione civile degli Stati interessati, nonché all'ICAO, ai sensi delle norme e prassi raccomandate internazionali;

   b) ai destinatari delle raccomandazioni di sicurezza contenute nella relazione;

   c) alla Commissione e all'EASA, tranne quando la relazione è pubblicamente disponibile per via informatica, nel qual caso l'autorità investigativa per la sicurezza si limita a notificarle con le opportune modalità.

Articolo 17

Raccomandazioni di sicurezza

1. In qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, l'autorità investigativa per la sicurezza, con una lettera di trasmissione con data, e previa debita consultazione delle parti interessate, raccomanda alle competenti autorità interessate, tra cui quelle di altri Stati membri o paesi terzi, eventuali azioni preventive che ritiene necessario siano adottate prontamente al fine di migliorare la sicurezza dell'aviazione.

2. Un’autorità investigativa per la sicurezza può anche emettere raccomandazioni di sicurezza basate su studi o analisi di una serie di inchieste o altre attività condotte conformemente all’articolo 4, paragrafo 4.

3. Una raccomandazione di sicurezza non costituisce di per sé una presunzione di colpa o un’attribuzione di responsabilità per un incidente, un inconveniente grave o un inconveniente.

Articolo 18
Monitoraggio delle raccomandazioni
di sicurezza e relativa banca dati

1. Il destinatario di una raccomandazione di sicurezza accusa ricezione della lettera di trasmissione e informa l’autorità investigativa per la sicurezza che ha emesso la raccomandazione, entro 90 giorni dalla ricezione di tale lettera, in merito alle azioni adottate o all'esame e, se del caso, precisa il tempo necessario per il loro completamento e, se non viene adottata alcuna azione, i relativi motivi.

2. Entro 60 giorni dal ricevimento della risposta, l’autorità investigativa per la sicurezza comunica al destinatario se ritiene adeguata la sua risposta e fornisce una motivazione qualora non concordi con la decisione di non intervenire.

3. Ogni autorità investigativa per la sicurezza attua le procedure per registrare le risposte alle raccomandazioni di sicurezza emesse.

4. Ogni ente che riceve una raccomandazione di sicurezza, incluse le autorità responsabili della sicurezza dell'aviazione civile a livello di Stati membri e di Unione, attua le procedure per monitorare i progressi delle azioni adotatte in risposta alle raccomandazioni di sicurezza ricevute.

5. Le autorità investigative per la sicurezza registrano nel repertorio centrale, istituito a norma del regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione, del 12 novembre 2007, che stabilisce le modalità per integrare in un repertorio centrale le informazioni sugli eventi nel settore dell'aviazione civile scambiate in conformità della direttiva 2003/42/CE[1] tutte le raccomandazioni di sicurezza emesse conformemente all'articolo 17, paragrafo 1 e 2, nonché le risposte ricevute. Le autorità investigative per la sicurezza registrano analogamente nel repertorio centrale tutte le raccomandazioni di sicurezza pervenute da paesi terzi.

Articolo 19

Segnalazione di taluni eventi

1. L'EASA e le autorità competenti degli Stati membri in cooperazione partecipano regolarmente allo scambio e all'analisi delle informazioni di cui alla direttiva 2003/42/CE. Ciò comprende l'accesso online da parte di persone designate a informazioni contenute nel repertorio centrale creato a norma del regolamento (CE) n. 1321/2007, comprese le informazioni che identificano direttamente l'aeromobile oggetto di una segnalazione di evento, quali, ove disponibili, i suoi numeri di serie e le marche d'immatricolazione. Tale accesso non copre le informazioni che identificano l'operatore oggetto della medesima segnalazione di evento.

---

[1] GU L 294 del 13.11.2007, pag. 3.

2. L’EASA e le autorità degli Stati membri di cui al paragrafo 1 garantiscono la riservatezza di tali informazioni, ai sensi della legislazione applicabile, e ne limitano l'utilizzo a quanto è strettamente necessario per rispettare i propri obblighi in materia di sicurezza. A tale riguardo dette informazioni sono utilizzate solamente ai fini dell'analisi delle tendenze in materia di sicurezza che possono costituire la base per le raccomandazioni anonime sulla sicurezza o le prescrizioni di aeronavigabilità, senza che vengano attribuite colpe o responsabilità.

Articolo 20

Informazioni sulle persone e sulle merci pericolose a bordo

1. Le compagnie aeree dell'Unione che effettuano voli in arrivo o in partenza da, e compagnie aeree di paesi terzi che effettuano voli in partenza da un aeroporto situato nei territori degli Stati membri ai quali si applicano i trattati, attuano procedure che permettono l'elaborazione:

   a) il più presto possibile, al più tardi entro due ore dalla notifica di un incidente all'aeromobile, di un elenco convalidato, basato sulle migliori informazioni disponibili, di tutte le persone a bordo; e

   b) immediatamente dopo la notifica di un incidente a tale aeromobile, dell'elenco delle merci pericolose a bordo.

2. Gli elenchi di cui al paragrafo 1 sono messi a disposizione dell'autorità investigativa per la sicurezza incaricata, dell'autorità designata da ogni Stato membro per fungere da tramite con i familiari delle persone a bordo e, se necessario, delle unità mediche che possono avere bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime.

3. Per poter informare rapidamente i familiari dei passeggeri della presenza dei loro parenti a bordo dell'aeromobile incidentato, le compagnie aeree propongono ai viaggiatori di indicare il nome e i dati di una persona da contattare in caso di incidente. Tali informazioni possono essere utilizzate dalle compagnie aeree soltanto in caso di incidente e non sono comunicate a terzi né utilizzate per scopi commerciali.

4. Il nome di una persona a bordo non è reso pubblico prima che i familiari di tale persona siano stati informati dalle pertinenti autorità. L'elenco di cui al paragrafo 1, lettera a), è mantenuto riservato in conformità degli atti giuridici dell'Unione e della legislazione nazionale e il nominativo di ciascun individuo figurante in tale elenco è reso pubblico, nel rispetto del medesimo, nella misura in cui i rispettivi familiari delle persone presenti a bordo non si siano opposti.

Articolo 21

Assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari

1. Al fine di garantire una risposta più completa e armonizzata agli incidenti a livello di Unione europea, ciascuno Stato membro predispone a livello nazionale un piano di emergenza per gli incidenti aerei. Detto piano di emergenza prevede altresì l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

2. Gli Stati membri garantiscono che tutte le compagnie aeree registrate sul loro territorio dispongano di un piano d'assistenza alle vittime e ai loro familiari. Tali piani devono prevedere in particolare il sostegno psicologico alle vittime degli incidenti aerei e ai loro familiari per consentire alla compagnia di far fronte a un incidente di grandi dimensioni. Gli Stati membri controllano i piani di assistenza delle compagnie aeree registrate nel loro territorio. Gli Stati membri incoraggiano inoltre le compagnie aeree di paesi terzi operanti nell'Unione a adottare analogamente un piano di assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari.

3. Qualora si verifichi un incidente lo Stato membro incaricato dell'inchiesta, lo Stato membro in cui è registrata la compagnia aerea il cui aeromobile ha avuto l'incidente, o lo Stato membro che ha un rilevante numero di suoi cittadini a bordo dell'aeromobile oggetto dell'incidente, provvede a nominare un referente che sarà incaricato di essere la persona di contatto e d'informazione per le vittime e i loro familiari.

4. Uno Stato membro o un paese terzo che, a causa della morte dei suoi cittadini o delle gravi lesioni da questi subite, ha un interesse speciale in un incidente che si è verificato nei territori degli Stati membri ai quali si applicano i trattati, ha diritto a nominare un esperto che è autorizzato a:

   a) visitare il luogo dell'incidente;

   b) accedere alle pertinenti informazioni fattuali che l'autorità investigativa per la sicurezza incaricata autorizza a diffondere e alle informazioni sui progressi dell'inchiesta;

   c) ricevere una copia della relazione finale.

5. Un esperto nominato conformemente al paragrafo 4 può assistere, fatta salva la vigente legislazione, all'identificazione delle vittime e partecipare alle riunioni con i superstiti del suo Stato.

6. In conformità dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili[1], anche i vettori aerei di paesi terzi sono tenuti ad adempiere agli obblighi assicurativi di cui al suddetto regolamento.

Articolo 22

Accesso ai documenti e protezione dei dati personali

1. Il presente regolamento lascia impregiudicato 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[2].

2. Il presente regolamento si applica conformemente alla 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[3] e al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati[4].

---

[1] GU L 138 del 30.4.2004, pag. 1.
[2] GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.
[3] GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.
[4] GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

Articolo 23

Sanzioni

Gli Stati membri prevedono norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

Articolo 24

Modifica del regolamento

Il presente regolamento è sottoposto a revisione entro il ... .* Qualora la Commissione ritenga che il presente regolamento debba essere modificato, richiede alla rete l'emissione di un parere preliminare, che è altresì trasmesso al Parlamento europeo, al Consiglio, agli Stati membri e all'EASA.

Articolo 25

Abrogazioni

La direttiva 94/56/CE è abrogata.

---

* GU si prega di inserire la data: quattro anni dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 26

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*

ALLEGATO

ESEMPI DI INCONVENIENTI GRAVI

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

- Mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo o quando sarebbe stata opportuna una manovra di scampo;
- Volo controllato fin quasi all'urto, evitato di misura, contro il terreno;
- Decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- Decollo da una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- Atterraggio o tentativo di atterraggio su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio, escluse le operazioni autorizzate poste in essere da elicotteri, o su una pista non assegnata;
- Grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale;
- Casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o di incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti;
- Eventi che richiedono l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio;

– Avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore, tra cui avarie non contenute del motore a turbina, non classificata come incidente;

– Malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che compromette gravemente l'operatività dell'aeromobile;

– Inabilità fisica dell'equipaggio in volo;

– Quantitativo di carburante che richiede la dichiarazione di emergenza da parte del pilota;

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

– Inconvenienti in fase di decollo o atterraggio. Inconvenienti quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale;

– Avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'inviluppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile;

– Avaria di più di un impianto di un sistema ridondante obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.