



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 12 marzo 2010 (16.03)
(OR. en/fr)**

7442/10

**Fascicolo interistituzionale:
2009/0170(COD)**

**AVIATION 26
CODEC 199**

RISULTATI DEI LAVORI

del: Segretariato generale del Consiglio

alle: Delegazioni

n. doc. prec.: 7085/10 AVIATION 23 CODEC 169

n. prop. Comm.: 15469/09 AVIATION 178 CODEC 1273 + ADD 1 + ADD 2

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

Le delegazioni troveranno nell'allegato I il testo dell'orientamento generale risultante dall'adozione del Consiglio TTE dell'11 marzo 2010.

Le dichiarazioni di DE e LU da iscrivere nel processo verbale del Consiglio figurano nell'allegato II.

La Commissione mantiene una riserva sul testo dell'orientamento generale.

Proposta di
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione
civile

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria di cui all'articolo 294 del trattato FUE⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Occorre 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 consumatori 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 tali incidenti e inconvenienti.

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

- (3) Le inchieste di sicurezza hanno come unico obiettivo prevenire futuri incidenti ed inconvenienti e non addossare colpe o responsabilità.
- (4) La direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti⁵ nel settore dell'aviazione civile deve essere sostituita per migliorare l'efficienza dei sistemi di inchiesta e prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile che essa ha contribuito a stabilire nell'Unione.
- (5) È necessario tener conto dei cambiamenti avvenuti nel quadro istituzionale e regolamentare che disciplina la sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione dopo l'adozione della direttiva 94/56/CE e in particolare dell'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.
- (6) È necessario tener conto della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, che prevede l'attuazione delle misure necessarie per garantire la sicurezza della navigazione aerea; si deve in particolare tener conto dell'allegato 13 di detta Convenzione e dei suoi successivi emendamenti che stabiliscono norme e pratiche raccomandate internazionali per le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti aerei.
- (7) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea 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. Deve quindi essere rappresentata nel corso dell'inchiesta di sicurezza, per migliorarne l'efficienza e garantire la sicurezza del progetto dell'aeromobile, senza incidere sulla sua autonomia.
- (8) Viste le sue crescenti responsabilità in materia di sicurezza, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea deve inoltre partecipare allo scambio di dati nel quadro dei sistemi di segnalazione di eventi; tali dati devono essere adeguatamente protetti da un uso o da una diffusione non autorizzata.

⁵ GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

- (9) 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.
- (10) Le inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti dovrebbero essere svolte da un'autorità investigativa sulla sicurezza indipendente o 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.
- (11) La capacità delle autorità investigative sulla 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.
- (12) Il ruolo di coordinamento delle autorità investigative sulla sicurezza dovrebbe essere riconosciuto in un contesto europeo, tenendo conto delle forme di cooperazione già esistenti tra di esse e delle risorse destinate alle inchieste disponibili negli Stati membri, che dovrebbero essere utilizzate nel modo economicamente più efficiente; ciò può essere ottenuto istituendo una Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza dell'aviazione civile ("la Rete").
- (13) La Rete dovrebbe condurre le proprie attività di coordinamento in modo trasparente ed indipendente e ricevere un sostegno attivo da parte dell'Unione.
- (14) Gli obiettivi del presente regolamento possono essere raggiunti in modo efficiente attraverso la cooperazione con i paesi terzi europei, che devono poter partecipare ai lavori della Rete.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero provvedere, conformemente alla legislazione in vigore per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e, all'occorrenza, in stretta collaborazione con tali autorità, affinché le autorità responsabili delle inchieste di sicurezza su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni possibili e senza che vengano compromessi gli obiettivi dell'inchiesta giudiziaria.

- (16) Un'inchiesta di sicurezza efficiente è possibile solo se gli elementi di prova importanti vengono adeguatamente conservati.
- (17) 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 del principio di riservatezza per garantire la futura disponibilità di preziose fonti di informazione; in questo contesto le informazioni sensibili in materia di sicurezza non devono essere utilizzate per fini diversi dalla prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti, a meno che sussista un prevalente interesse pubblico alla loro diffusione.
- (18) Ai fini della prevenzione degli incidenti è importante rendere pubblici i risultati delle inchieste quanto prima possibile.
- (19) Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in seguito alle inchieste su incidenti o inconvenienti dovrebbero sempre essere prese nella debita considerazione e portare ad iniziative concrete, se necessario, per garantire un'adeguata prevenzione degli incidenti nell'aviazione civile. È necessario inoltre tenere conto della dimensione "Unione europea" delle raccomandazioni di sicurezza dato che la sicurezza aerea viene sempre più regolamentata a livello europeo.
- (20) L'esperienza ha dimostrato che talvolta è difficile ottenere rapidamente elenchi affidabili delle persone presenti a bordo di un aeromobile e che i dati contenuti in tali elenchi dovrebbero essere protetti dall'uso o dalla diffusione non autorizzati.
- (21) I diritti delle vittime di incidenti aerei e delle loro famiglie dovrebbero essere adeguatamente tutelati.
- (22) La direttiva 95/46/CE dovrebbe essere applicata al trattamento dei dati personali effettuato ai sensi del presente regolamento.

- (23) Dato che gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'adozione di regole comuni in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono quindi, in ragione dell'ambito di applicazione a livello europeo del presente regolamento, essere realizzati meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può adottare misure, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Conformemente al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire i suddetti obiettivi.
- (24) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento devono essere adottate conformemente alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁶. In particolare la Commissione deve poter decidere in merito al regolamento interno e al programma di lavoro della Rete istituita nell'ambito del presente regolamento.
- (25) Occorre pertanto abrogare la direttiva 94/56/CE.
- (26) 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:

⁶ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Articolo 1

Oggetto

- (1) Il presente regolamento mira a migliorare la sicurezza del settore aereo garantendo che le inchieste di sicurezza dell'aviazione civile europea siano condotte in modo rapido ed efficiente tale da soddisfare i massimi requisiti e che il loro unico obiettivo sia quello di prevenire futuri incidenti e inconvenienti senza addossare colpe o responsabilità. Prevede inoltre norme riguardanti la tempestiva disponibilità di informazioni riguardanti tutte le persone e merci pericolose a bordo di un aeromobile coinvolto in un incidente o inconveniente grave e l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro parenti.
- (2) L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla disputa relativa alla sovranità sul territorio nel quale detto aeroporto è situato.

Articolo 2⁷

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (1) “incidente”, un evento, associato all'impiego di un aeromobile con l'intento di compiere un volo 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 senza equipaggio, 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 motore principale viene spento, nel quale:

⁷ In un secondo tempo i giuristi linguisti disporranno le definizioni secondo un ordine logico.

- a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:
- essere dentro l'aeromobile, o
 - entrare 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, o siano procurate alla persona da sé medesima o da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio; o

- 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, alla cappottatura o agli accessori; oppure per un danno di scarsa entità alle pale del rotore principale e alle pale del rotore di coda, per i danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, alle sonde, alle palette alari, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alle ruote, i danni superficiali al carrello di atterraggio, alla carenatura, ai pannelli, ai portelloni del carrello di atterraggio, i danni ai parabrezza, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile; i danni lievi provocati dalla grandine o dagli uccelli (tra cui fori nel raduomo); o
- 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 sulla 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) [...];
- (6) “lesione mortale”, una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la morte entro 30 giorni dalla data dell’incidente;
- (7) “registratore di volo”, qualsiasi tipo di registratore installato a bordo di un aeromobile per agevolare l’inchiesta di sicurezza sull’incidente/inconveniente;
- (8) “inconveniente”, un evento, diverso da un incidente, associato all’impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza del funzionamento;
- (9) “investigatore incaricato”, una persona preposta, sulla base delle sue qualificazioni, all’organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un’inchiesta di sicurezza;
- (10) “esercente”, qualsiasi persona fisica o giuridica che gestisce o intende gestire uno o più aeromobili;
- (11) “persona coinvolta”, il proprietario, un membro dell’equipaggio o l’esercente dell’aeromobile coinvolto in un incidente o inconveniente grave, qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione o nella costruzione dell’aeromobile o nella formazione del suo equipaggio, qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nell’informazione sui voli o nei servizi aeroportuali che abbia fornito servizi per l’aeromobile, il personale dell’autorità nazionale dell’aviazione civile o il personale dell’EASA;

- (11 bis) "norme e pratiche raccomandate internazionali", norme e pratiche raccomandate a livello internazionale per le inchieste su incidenti e inconvenienti relativi ad aeromobili adottate ai sensi dell'articolo 37 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944;
- (12) "inchiesta di sicurezza", un insieme di operazioni svolte da un'autorità investigativa sulla sicurezza ai fini della prevenzione degli incidenti ed inconvenienti, che comprende la raccolta e l'analisi di dati, l'elaborazione di conclusioni, la determinazione delle cause e/o di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- (13) "raccomandazione di sicurezza", una proposta dell'autorità investigativa sulla sicurezza, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta di sicurezza o da altre fonti, quali studi in materia di sicurezza, ai fini della prevenzione di incidenti ed inconvenienti;
- (14) "inconveniente grave", un inconveniente le cui circostanze rivelino che si è avuta un'alta probabilità che si verificasse un incidente in relazione all'impiego di un aeromobile con l'intento di compiere un volo (un elenco di esempi di inconvenienti gravi figura nell'allegato dell'ALLEGATO I);
- (15) "lesione grave", una lesione riportata da una persona in un incidente e che comporta:
- a) una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro 7 giorni dalla data in cui è stata riportata;
 - b) una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani e 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;

(16) [...]

Articolo 3

Campo di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle inchieste di sicurezza relative a incidenti e inconvenienti gravi:
 - a) avvenuti 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 una compagnia stabilita in uno Stato membro, avvenuti al di fuori dei territori degli Stati membri cui si applicano i trattati, quando le inchieste non siano effettuate da un altro Stato;
 - c) nelle quali uno Stato membro ha diritto, secondo le norme e pratiche raccomandate internazionali, di nominare un rappresentante accreditato per partecipare in quanto Stato di immatricolazione, Stato dell'esercente, Stato di progettazione, Stato di costruzione o 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 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 riguardanti la tempestiva disponibilità di informazioni riguardanti tutte le persone e merci pericolose a bordo di un aeromobile coinvolto in un incidente o inconveniente grave e l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie.

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 a meno che lo Stato membro così stabilisca a norma dell'articolo 5, paragrafo 3 e della legislazione nazionale.

Articolo 4 *[ex articolo 5]*

Autorità investigativa sulla sicurezza dell'aviazione civile

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le inchieste di sicurezza siano condotte, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa nazionale permanente sulla sicurezza nell'aviazione civile o sotto il controllo di tale autorità (in appresso "autorità investigativa sulla 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 aeroporti e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte o ente i cui interessi o missioni possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività.
3. L'autorità investigativa sulla 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 sulla sicurezza possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi 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. L'autorità investigativa sulla sicurezza viene dotata dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse.
In particolare:

- a) il capo dell'autorità investigativa sulla sicurezza e/o, nel caso di un'autorità multimodale, il capo del suo ramo aviazione, hanno l'esperienza e la competenza in materia di sicurezza dell'aviazione civile per svolgere i loro compiti conformemente al presente regolamento e alla legislazione nazionale;
- b) gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie;
- c) l'autorità investigativa sulla sicurezza comprende almeno un investigatore in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente aeronautico grave;
- d) l'autorità investigativa sulla sicurezza viene dotata di un bilancio che le consente di svolgere le sue funzioni;
- e) l'autorità investigativa sulla sicurezza dispone, direttamente o attraverso gli accordi 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 [ex articolo 4]

Obbligo di condurre un'inchiesta

1. Ogni incidente che coinvolge aeromobili diversi da quelli specificati all'allegato II del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸, è sottoposto ad un'inchiesta di sicurezza nello Stato membro nel cui territorio l'incidente è avvenuto.

1 bis. Ogni incidente grave che coinvolge aeromobili con una massa massima al decollo superiore a 2250 kg è sottoposto ad un'inchiesta di sicurezza nello Stato membro nel cui territorio l'incidente grave è avvenuto.

⁸ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

2. L'ampiezza delle inchieste di sicurezza di cui ai paragrafi 1 e 1bis e la relativa procedura sono determinate dall'autorità investigativa sulla sicurezza, tenuto conto degli insegnamenti che essa intende trarre da tale inchiesta per migliorare la sicurezza.
3. Le autorità investigative sulla sicurezza possono decidere di indagare su inconvenienti diversi da quelli di cui ai paragrafi 1 e 1bis, nonché su incidenti o inconvenienti gravi occorsi ad altri tipi di aeromobili, in conformità alla legislazione nazionale degli Stati membri, quando esse prevedono di trarre da essi degli insegnamenti sul piano della sicurezza.
4. Le inchieste di sicurezza di cui ai paragrafi 1, 1bis e 3 non riguardano in alcun caso l'attribuzione di colpe o responsabilità. Esse vengono condotte separatamente e non pregiudicano eventuali procedimenti giudiziari o amministrativi finalizzati all'accertamento di colpe o responsabilità.

Articolo 6

Cooperazione tra le autorità investigative sulla sicurezza

1. Un'autorità investigativa sulla sicurezza di uno Stato membro può chiedere l'assistenza delle autorità investigative sulla sicurezza di altri Stati membri. Quando, in seguito ad una richiesta, un'autorità investigativa sulla sicurezza accetta di fornire assistenza, tale assistenza deve essere fornita gratuitamente, nella misura del possibile.
2. Un'autorità investigativa sulla sicurezza può, previo comune accordo, delegare il compito di svolgere un'inchiesta su un incidente o un inconveniente grave a un'altra autorità investigativa agevolando le operazioni svolte da quest'ultima autorità nell'ambito dell'inchiesta.
3. [...] *[spostato all'articolo 7, paragrafo 2, lettera h)]*

Articolo 7

Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza dell'aviazione civile

1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro autorità investigative sulla sicurezza stabiliscano tra loro una Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile (in appresso "la Rete"), composta dai capi delle autorità investigative di sicurezza di ciascuno Stato membro e/o, in caso di 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.

2. La rete, in particolare:
 - a) promuove la cooperazione e lo scambio di informazioni tra le autorità investigative sulla sicurezza, la Commissione, l'Agenzia per la sicurezza dell'aviazione europea (in appresso "EASA") e le autorità nazionali preposte all'aviazione civile;

 - b) promuove la condivisione di infrastrutture, personale ed equipaggiamento tra le autorità investigative;

 - c) ha accesso alle informazioni contenute nella banca dati di cui all'articolo 21 e analizza le raccomandazioni di sicurezza in essa contenute al fine di individuare importanti raccomandazioni di sicurezza rilevanti a livello UE;

 - d) funge da consulente delle istituzioni dell'Unione europea su tutti gli aspetti connessi allo sviluppo della politica e della regolamentazione delle inchieste sugli incidenti nell'aviazione civile;

 - e) coordina e organizza, se del caso valutazioni inter pares e pertinenti attività di formazione;

 - f) promuove le migliori pratiche investigative in materia di sicurezza in vista di sviluppare una metodologia comune dell'UE in materia di sicurezza;

g) [...];

h) fornisce l'assistenza appropriata su richiesta delle autorità investigative sulla sicurezza ai fini dell'applicazione dell'articolo 6. *[Spostato dall'art. 6, paragrafo 3]*

3. I membri della Rete non chiedono né ricevono istruzioni da alcun soggetto pubblico o privato, che potrebbero incidere sull'indipendenza delle inchieste sulla sicurezza.

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

4 bis. La Commissione è strettamente associata ai lavori della Rete e riceve il sostegno necessario da quest'ultima sugli aspetti pertinenti connessi allo sviluppo della politica e della regolamentazione delle inchieste sugli incidenti nell'aviazione civile dell'UE. 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.

5. [...].

Articolo 8

[...]

Articolo 9 *[da inserire dopo l'articolo 11]*

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

1. Le autorità investigative sulla sicurezza invitano, ove opportuno, 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, garantendo che siano evitati conflitti di interesse:

- a) a tutte le inchieste di sicurezza di cui all'articolo 5, paragrafi 1 e 1bis, effettuate nel territorio di uno Stato membro sotto il controllo ed a discrezione dell'investigatore incaricato in qualità di consulente di quest'ultimo;
- 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 effettuate in un paese terzo nelle quali un'autorità investigativa sulla sicurezza è invitata a designare un rappresentante accreditato conformemente alle norme e alle pratiche raccomandate internazionali per le inchieste relative ad incidenti e inconvenienti aerei sotto la supervisione del rappresentante accreditato.

2. ⁹ I partecipanti di cui al paragrafo 1, lettere a) e b) sono autorizzati in particolare a:

- a) visitare la scena dell'incidente ed esaminare il relitto;
- b) proporre gli interrogativi da sollevare e ottenere informazioni da testimoni;
- 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 relative all'inchiesta fuori della scena dell'incidente, quali esami di componenti, prove e simulazioni, relazioni tecniche e riunioni sull'avanzamento dell'inchiesta, ad eccezione di quando riguardano l'accertamento delle cause o la formulazione delle raccomandazioni di sicurezza;
- f) [...]; *[spostato all'articolo 19, paragrafo 3]*

3. L'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile appoggiano l'inchiesta a cui partecipano fornendo le informazioni richieste, i consulenti e le attrezzature all'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta.

⁹ In una fase successiva sarà aggiunto un considerando sulla necessità di garantire che eventuali conflitti di interesse saranno evitati.

4. [...]

Articolo 10 *[ex articolo 11]*

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 sulla sicurezza competente dello Stato in cui si è verificato l'incidente.
2. L'autorità investigativa sulla sicurezza comunica immediatamente alla Commissione, all'EASA, agli Stati membri e ai paesi terzi interessati, conformemente alle norme e pratiche raccomandate internazionali, il verificarsi di tutti gli incidenti e gravi inconvenienti di cui è stata informata.

Articolo 11 *[ex 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, lo o gli Stati membri che sono lo Stato di immatricolazione, lo Stato dell' esercente, lo Stato di progettazione e lo Stato di costruzione¹⁰ informano al più presto lo Stato membro o il paese terzo sul cui territorio l'incidente o l'inconveniente grave è avvenuto della possibilità di nominare un rappresentante accreditato conformemente alle norme e alle pratiche raccomandate internazionali. Qualora sia nominato un rappresentante accreditato, ne sono forniti anche il nome e i dati completi, insieme alla data di arrivo prevista se il rappresentante accreditato intende recarsi nel paese che ha inviato la comunicazione.

¹⁰ I considerando dovrebbero contenere un riferimento generale al significato dei termini Stato di immatricolazione, Stato dell' esercente, Stato di progettazione, Stato di costruzione e Stato in cui si è verificato l'incidente, per assicurare che questi siano intesi come enunciato e ai fini dell'allegato 13 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile.

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

Articolo 12

Status degli investigatori in materia di sicurezza

1. Dal momento della sua nomina da parte di un'autorità investigativa sulla sicurezza e indipendentemente da un'eventuale inchiesta giudiziaria, l'investigatore incaricato è autorizzato a prendere le misure necessarie per rispondere alle necessità dell'inchiesta di sicurezza.
2. Fatti salvi gli obblighi di riservatezza previsti dal diritto dell'UE o nazionale, l'investigatore incaricato può, in particolare:
 - a) accedere 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 degli indizi e il prelievo sotto controllo di rottami o di pezzi 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 il loro controllo;
 - d) chiedere l'autopsia completa dei corpi delle persone che abbiano riportato lesioni mortali e contribuirvi, nonché di avere accesso immediato ai risultati dell'esame o dei prelievi effettuati su campioni;
 - e) chiedere esami medici delle persone coinvolte nell'impiego dell'aeromobile o prelievi effettuati su campioni di tali persone, nonché di avere accesso immediato ai risultati di tali esami;

- 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 il 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, dell'EASA e 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 di cui al paragrafo 2, nella misura necessaria a consentire loro un'effettiva partecipazione all'inchiesta di sicurezza. Quanto precede non pregiudica i diritti degli investigatori e degli esperti designati dall'autorità incaricata dell'inchiesta giudiziaria.
- 3 bis. 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 13

Coordinamento delle inchieste

- 1 bis. Gli Stati membri provvedono affinché, da un lato, le autorità investigative sulla sicurezza e, dall'altro, altre autorità che possono essere coinvolte nelle attività connesse all'inchiesta sulla sicurezza, quali le autorità giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio, cooperino tra loro attraverso accordi preliminari. Tali accordi sono presi nel rispetto dell'indipendenza dell'autorità investigativa sulla sicurezza. *[ex paragrafo 3]*

1. Se è 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 pertinente. L'autorità giudiziaria può nominare un suo funzionario affinché accompagni i registratori di volo o elementi di prova nel luogo dove devono essere letti o trattati. Se l'esame o l'analisi di tali elementi può modificarli, alterarli o distruggerli, è richiesta, fatto salvo il diritto nazionale, la preventiva autorizzazione dell'autorità giudiziaria. Qualora tale accordo non sia ottenuto conformemente agli accordi preliminari di cui al paragrafo 1 bis entro un termine ragionevole e non superiore alle due settimane, ciò non impedisce all'investigatore incaricato di effettuare l'esame o l'analisi¹¹.
2. Se, durante l'inchiesta di sicurezza, l'autorità investigativa sulla sicurezza sospetta che si sia verificato un atto di interferenza illegale ai sensi della legislazione nazionale, come una legge 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 15, le informazioni pertinenti raccolte nel corso dell'inchiesta di sicurezza sono comunicate immediatamente a dette autorità e può essere loro trasferito altresì il materiale pertinente, ove ne facciano richiesta. Quanto precede non pregiudica il diritto dell'autorità investigativa sulla sicurezza, in coordinamento con le autorità alle quali è stato eventualmente trasferito il controllo del sito, di continuare l'inchiesta di sicurezza.
3. [...]

¹¹ Il caso dell'eventuale sequestro degli elementi di prova pertinenti da parte dell'autorità giudiziaria sarà incluso in un considerando in una fase successiva.

Articolo 14
Conservazione delle prove

1 bis. Lo Stato membro nel cui territorio è avvenuto l'incidente o l'inconveniente grave è tenuto a garantire un trattamento sicuro di tutto il materiale di prova, nonché a prendere tutte le misure ragionevoli per proteggere tale materiale di prova e conservare in luogo sicuro l'aeromobile, il suo contenuto o 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.

1. Fino all'arrivo degli investigatori sulla sicurezza, nessuno può modificare lo stato del sito dell'incidente, né prelevare da esso campioni, né intraprendere movimenti o effettuare campionamenti dall'aeromobile, dal suo contenuto o dal suo relitto, né spostarlo o rimuoverlo, tranne quando ciò fosse necessario per ragioni di sicurezza o per portare assistenza a persone ferite o previa autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito e, ove possibile, in consultazione con l'autorità investigativa sulla sicurezza.
2. Ogni persona coinvolta prende le iniziative necessarie per conservare i documenti, il materiale e le registrazioni in relazione all'evento, in particolare in modo da impedire che siano cancellate le registrazioni di conversazioni e allarmi dopo il volo.

Articolo 15

Protezione di informazioni sensibili in materia di sicurezza

1. I seguenti elementi non possono essere messi a disposizione o utilizzati per scopi diversi dall'inchiesta di sicurezza:
 - a) quanto dichiarato da persone all'autorità investigativa sulla 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 sulla sicurezza che siano di tipo particolarmente sensibile e personale, tra cui 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 sui registratori di volo;
 - e) informazioni e prove fornite da investigatori stranieri conformemente alle disposizioni di norme e pratiche raccomandate internazionali, se lo richiede l'autorità investigativa sulla sicurezza straniera;
 - f) progetti di relazioni preliminari o finali o dichiarazioni interinali;
 - g) registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio e loro trascrizioni, nonché registrazioni audio all'interno delle unità di controllo del traffico aereo.

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 risultati per uso interno;
 - c) lettere di accompagnamento per la trasmissione di raccomandazioni di sicurezza dall'autorità investigativa sulla sicurezza al destinatario, se lo richiede l'autorità investigativa sulla sicurezza che emana la raccomandazione;
 - d) segnalazioni di eventi registrate ai sensi della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

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 registrazioni sono rese anonime o divulgate in condizioni di riservatezza.

2 bis. Tuttavia, 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 superano l'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, nel rispetto del diritto dell'Unione.

¹² GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

La comunicazione dei documenti di cui ai paragrafi 1 e 2 ad un altro Stato membro per scopi diversi dall'inchiesta sulla 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.

3. [...] *[spostato all'articolo 16]*

Articolo 15 bis¹³

[...]

Articolo 16 *[spostato all'articolo 15, paragrafo 2]*

[...]

Articolo 17

[...]

Articolo 18

Comunicazione di informazioni

1. Il personale dell'autorità investigativa sulla sicurezza o qualsiasi altra persona chiamata a partecipare o a contribuire all'inchiesta di sicurezza è vincolato dal segreto professionale secondo la legislazione pertinente in vigore.
2. Fatti salvi gli obblighi di cui agli articoli 19 e 20, l'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta di sicurezza comunica le informazioni che ritiene pertinenti ai fini della prevenzione di un incidente o di un grave inconveniente 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 della formazione del personale.

¹³ Gli elementi principali del presente articolo saranno inclusi in un considerando in una fase successiva.

- 2 bis. Fatti salvi gli obblighi di cui agli articoli 19 e 20, l'autorità investigativa sulla sicurezza e il rappresentante o i rappresentanti accreditato/i di cui all'articolo 9 comunicano all'EASA e alle autorità nazionali dell'aviazione civile le pertinenti informazioni fattuali ottenute nel corso dell'inchiesta di sicurezza, ad eccezione delle informazioni di cui all'articolo 15, paragrafo 1 o di quelle che causano un conflitto di interessi. L'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile garantiscono la riservatezza delle informazioni ricevute nel rispetto della legislazione vigente. *[ex articolo 9, paragrafo 1, lettera b)]*
3. L'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta di sicurezza è autorizzata ad informare le vittime o i loro parenti o le loro associazioni o a rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e lo svolgersi dell'inchiesta di sicurezza e su eventuali relazioni o conclusioni e/o raccomandazioni di sicurezza preliminari, a condizione che ciò non comprometta gli obiettivi dell'inchiesta.

Articolo 19

Relazioni di inchiesta

1. Ogni inchiesta di sicurezza su un incidente è oggetto di 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 stabilire colpe o responsabilità. La relazione contiene, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza¹⁴.
2. La relazione garantisce l'anonimato delle persone coinvolte nell'incidente o nell'inconveniente grave.
- 2 bis. 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, del titolare del certificato per il 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.

¹⁴ Proposta di PL: *"La relazione non è usata come prova nei procedimenti penali o al fine di stabilire la responsabilità degli incidenti o dell'inconveniente."* Gli elementi principali della presente proposta saranno inclusi in un considerando in una fase successiva.

3. Prima della pubblicazione della relazione finale, l'autorità investigativa di sicurezza sollecita commenti da parte delle autorità interessate, compresa l'EASA, e tramite esse, del titolare del certificato per il 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 sulla sicurezza segue le norme e le pratiche raccomandate internazionali.

3 bis. Le informazioni di cui all'articolo 15 sono incluse nella relazione finale dell'inchiesta di sicurezza solo se pertinenti all'analisi dell'incidente o dell'inconveniente grave. Le informazioni o parti di informazioni non pertinenti all'analisi non vengono diffuse.

4. [...]

5. L'autorità investigativa sulla sicurezza rende pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile cercando di non superare i dodici mesi dalla data dell'incidente o inconveniente grave.

6. Se la relazione finale non può essere pubblicata entro dodici mesi, l'autorità investigativa sulla sicurezza pubblica una dichiarazione interinale almeno ad ogni anniversario dell'incidente o inconveniente grave, specificando i progressi dell'inchiesta e le eventuali questioni di sicurezza interessate.

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

- a) alle autorità investigative sulla sicurezza e alle autorità dell'aviazione civile degli Stati interessati, nonché all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale, ai sensi delle norme e pratiche raccomandate internazionali,

- b) ai destinatari delle raccomandazioni di sicurezza contenute nella relazione,
- c) alla Commissione e all'EASA,

salvo quando le relazioni sono pubblicamente disponibili per via informatica, nel qual caso l'autorità investigativa sulla sicurezza si limita a notificarle con le opportune modalità.

Articolo 20

Raccomandazioni di sicurezza

1. In qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, l'autorità investigativa sulla sicurezza, con una lettera di trasmissione con data, raccomanda alle competenti autorità interessate, tra cui quelle di altri Stati membri o paesi terzi, eventuali azioni preventive che ritiene necessario vengano prese immediatamente.
2. Un'autorità investigativa sulla sicurezza può anche emettere raccomandazioni di sicurezza basate su studi o analisi di una serie di inchieste o altre attività effettuate 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 21

Monitoraggio delle raccomandazioni di sicurezza e relativa banca dati

1. Il destinatario di una raccomandazione di sicurezza ne accusa ricevuta e informa l'autorità investigativa sulla sicurezza che ha emesso la raccomandazione, entro 90 giorni dalla ricezione della lettera di trasmissione, 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 nessuna azione, i relativi motivi.

2. Entro 60 giorni dal ricevimento della risposta, l'autorità investigativa sulla sicurezza comunica al destinatario se ritiene adeguata la sua risposta.
3. Ogni autorità investigativa sulla sicurezza attua le procedure per registrare le risposte alla raccomandazione di sicurezza emessa.
4. Ogni soggetto che riceve raccomandazioni di sicurezza, incluse le autorità responsabili della sicurezza dell'aviazione civile a livello di Stati membri e dell'Unione, attua le procedure per monitorare i progressi delle azioni prese in risposta alle raccomandazioni di sicurezza ricevute.
5. Le autorità investigative sulla sicurezza registrano nel repertorio centrale, istituito a norma del regolamento (CE) n. 1321/2007, tutte le raccomandazioni di sicurezza emesse conformemente all'articolo 20, paragrafo 1 e 2, nonché le risposte ricevute. Le autorità investigative sulla sicurezza registrano analogamente nel repertorio centrale tutte le raccomandazioni di sicurezza pervenute da paesi terzi.

Articolo 22

Informazioni sulle persone e su merci pericolose a bordo

1. Le compagnie aeree dell'Unione europea che effettuano voli in arrivo o in partenza da un aeroporto situato nei territori degli Stati membri ai quali si applicano i trattati attuano procedure che permettono di elaborare:
 - a) il più presto possibile, al più tardi entro due ore dalla notifica di un incidente a tale aeromobile, un elenco convalidato, basato sulle migliori informazioni disponibili, di tutte le persone a bordo dell'aeromobile;
 - b) immediatamente dopo la notifica di un incidente a tale aeromobile, l'elenco delle merci pericolose a bordo dell'aeromobile.

- 1 bis. Le 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 di elaborare:
- a) il più presto possibile, al più tardi entro due ore dalla notifica di un incidente a tale aeromobile, un elenco convalidato, basato sulle migliori informazioni disponibili, di tutte le persone a bordo dell'aeromobile;
 - b) immediatamente dopo la notifica di un incidente a tale aeromobile, l'elenco delle merci pericolose a bordo dell'aeromobile.
2. Gli elenchi di cui ai paragrafi 1 e 1 bis sono messi a disposizione dell'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta, dell'autorità designata da ogni Stato membro per fungere da tramite con i parenti delle persone a bordo e, se necessario, con le unità mediche che possono avere bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime.
3. Gli elenchi di cui ai paragrafi 1 e 1 bis sono riservati conformemente alle legislazioni UE e nazionale. Gli elenchi di cui ai paragrafi 1 e 1 bis non sono resi pubblici prima che i parenti delle persone a bordo siano stati informati dalle competenti autorità.

Articolo 23

Assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie

1. Gli Stati membri provvedono affinché venga predisposto a livello nazionale un piano per l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie.

2. Lo Stato membro o un paese terzo che ha un interesse speciale in un incidente che si è verificato nei territori degli Stati membri ai quali si applicano i trattati in quanto in esso sono deceduti o hanno subito gravi lesioni dei suoi cittadini, ha diritto a nominare un esperto che è autorizzato a:
 - a) visitare la scena dell'incidente,
 - b) accedere alle pertinenti informazioni fattuali che l'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta autorizza a diffondere e alle informazioni sui progressi dell'inchiesta,
 - c) ricevere una copia della relazione finale.
3. Un esperto nominato conformemente al paragrafo 2 può assistere, fatta salva la vigente legislazione, all'identificazione delle vittime e alle riunioni con i superstiti del suo Stato.

Articolo 23 bis
Protezione dei dati

Le disposizioni del presente regolamento lasciano impregiudicate le disposizioni della direttiva 95/46/CE e dei regolamenti 45/2001 e 1049/2001¹⁵.

Articolo 24
[...]

¹⁵ Un considerando preciserà ulteriormente il rapporto tra il presente regolamento e gli atti di cui al presente articolo.

Articolo 25

Sanzioni

Gli Stati membri prevedono norme relative a sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. [...] ¹⁶

Articolo 26

Abrogazioni

La direttiva 94/56/CE del Consiglio è abrogata.

Articolo 27

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 Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

¹⁶ In un secondo tempo la parte soppressa sarà introdotta in un considerando.

ESEMPI DI INCONVENIENTI GRAVI

Gli eventi elencati sono tipici esempi di 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 contro il terreno evitato di misura.
- Decolli interrotti su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio¹⁷ o su una pista non assegnata.
- Decolli su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio¹⁸ o su una pista non assegnata.
- Atterraggi o tentativi di atterraggi su una pista chiusa o occupata, su una via di rullaggio¹⁹ 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 controllate del motore a turbina, non classificata come incidente.

¹⁷ Eccetto le operazioni autorizzate effettuate da elicotteri.

¹⁸ Eccetto le operazioni autorizzate effettuate da elicotteri.

¹⁹ Eccetto le operazioni autorizzate effettuate da elicotteri.

- 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 sulla pista classificate come di gravità A. *Il manuale per la prevenzione delle incursioni sulla pista (ICAO doc. 9870) 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'involuppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile.
 - Avaria di più di un impianto a ridondanza obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.
-

Dichiarazione della Repubblica federale di Germania da iscrivere nel processo verbale

"La Germania si compiace del chiarimento apportato con la proposta di regolamento in questione riguardo alle competenze delle autorità incaricate delle indagini in caso di incidenti aerei. Tuttavia, la Germania ritiene al contempo importante sottolineare che le competenze delle autorità incaricate dell'applicazione della legge restano comunque impregiudicate."

Dichiarazione del Granducato di Lussemburgo da iscrivere nel processo verbale

"Il Granducato di Lussemburgo accoglie favorevolmente i chiarimenti apportati riguardo al coordinamento tra le inchieste di sicurezza e le indagini giudiziarie nell'ambito del progetto di regolamento in esame.

Il Granducato di Lussemburgo ritiene tuttavia che le competenze in materia di sequestro e di conservazione degli elementi di prova da parte delle autorità giudiziarie nell'ambito di un'indagine giudiziaria non possano essere limitate dal progetto di regolamento in esame."
