



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 29.10.2009  
COM(2009)611 definitivo

2009/0170 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore  
dell'aviazione civile**

SEC(2009)1478  
SEC(2009)1477

## RELAZIONE

### 1. ANTEFATTI

La conduzione di inchieste indipendenti sugli incidenti è un requisito essenziale per migliorare la sicurezza dei trasporti. L'analisi delle circostanze nelle quali un incidente si è prodotto permette di formulare delle raccomandazioni affinché tale evento drammatico non debba ripetersi.

L'aviazione civile, pur esistendo da un periodo relativamente breve, si basa già su tradizioni consolidate per quanto riguarda le inchieste sugli incidenti. L'obbligo di indagare sugli incidenti verificatisi nell'aviazione civile è previsto dalla Convenzione sull'aviazione civile internazionale alla quale tutti gli Stati membri sono parti. A questo riguardo l'allegato 13 della Convenzione di Chicago e relativi documenti di orientamento, definisce standard dettagliati e pratiche raccomandate internazionali.

Riconoscendo l'importanza delle inchieste relative agli incidenti, la Comunità europea già nel 1980 ha adottato la direttiva 80/1266/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati Membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei<sup>1</sup>. La direttiva del 1980 è stata successivamente sostituita dalla direttiva 94/56/CE<sup>2</sup>. Inoltre, nel 2003, è stata adottata la direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile<sup>3</sup>.

A norma della direttiva 94/56/CE gli Stati membri sono obbligati a provvedere affinché ogni incidente o grave inconveniente verificatosi nell'aviazione civile sia sottoposto ad un'inchiesta da parte di un organismo indipendente e che il solo obiettivo dell'inchiesta sia impedire il ripetersi di incidenti in futuro e non addossare colpe o responsabilità. Ai responsabili delle inchieste sono stati conferiti poteri supplementari che consentono loro di svolgere il proprio compito in modo più efficiente e sono stati fissati inoltre i principi di base concernenti la pubblicazione delle relazioni e la diffusione delle raccomandazioni in materia di sicurezza.

La direttiva 2003/42/CE, promuovendo l'istituzione di sistemi di segnalazione di eventi in materia di sicurezza, ha notevolmente contribuito alla nascita di una "giusta cultura" nel settore dell'aviazione civile. Quanti operano nel settore aeronautico hanno ora l'obbligo di segnalare eventi verificatisi nel corso della loro attività quotidiana, mentre sono state adottate disposizioni per garantire che le informazioni comunicate possano essere scambiate e diffuse, in modo da poter fare tesoro di insegnamenti in materia di sicurezza. La direttiva inoltre sostiene e promuove l'introduzione di un sistema di segnalazioni volontario.

---

<sup>1</sup> Direttiva 80/1266/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 32).

<sup>2</sup> 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 (GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14).

<sup>3</sup> 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 (GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23).

## **2. LA NECESSITA DI UN CAMBIAMENTO,**

Il sistema comunitario relativo alle inchieste sugli incidenti nell'aviazione civile e la segnalazione di eventi nella sua forma attuale non funziona a un livello di efficienza ottimale. In particolare l'attuale quadro normativo in materia di inchieste sugli incidenti, vale a dire la direttiva 94/56/CE, ha ormai 15 anni e non è più in grado di soddisfare le esigenze della Comunità e degli Stati membri. In particolare:

- le divergenze in materia di capacità investigativa degli Stati membri sono molto più numerose oggi rispetto alla situazione esistente nel 1994. Specialmente dopo i recenti allargamenti dell'UE nel 2004 e nel 2007, la capacità di effettuare delle inchieste è concentrata unicamente in pochi Stati membri;
- gli aeromobili assieme alla relativa tecnologia diventano sempre più complessi, il che significa anche che le inchieste sugli incidenti aerei richiedono conoscenze e risorse decisamente più diversificate rispetto ad una decina di anni fa;
- il mercato comune dell'aviazione dell'UE, nell'ultimo decennio, è notevolmente cresciuto sia per dimensioni (ora comprende 27 Stati membri) che per complessità (apparire di operatori con più basi, ricorso sempre più frequente all'esternalizzazione della manutenzione, progettazione e costruzione a livello multinazionale), creando nuove sfide per quanto riguarda la vigilanza sulla sicurezza;
- la crescita del mercato interno dell'aviazione in termini di dimensioni e di complessità ha inoltre comportato un incremento delle responsabilità della Comunità per quanto riguarda la sicurezza aerea. Dall'adozione della direttiva 94/56/CE il quadro istituzionale e giuridico dell'UE è notevolmente cambiato. Le norme di sicurezza sono ormai definite quasi esclusivamente a livello UE mentre, nel 2002, è stata istituita l'Agenzia europea per la sicurezza aerea la quale è responsabile per conto degli Stati membri della certificazione degli aeromobili nella Comunità<sup>4</sup>.
- L'UE e i suoi Stati membri hanno acquisito importanti esperienze pratiche nell'applicazione della direttiva 94/56/CE. Tali insegnamenti andrebbero utilizzati per rafforzare l'efficienza dell'attuale sistema di regolamentazione.

## **3. DEFINIZIONE DETTAGLIATA DEL PROBLEMA**

Prima di presentare la proposta in oggetto, la Commissione ha svolto una analisi dettagliata della situazione attualmente esistente nell'UE in materia di inchieste sugli incidenti nel settore dell'aviazione civile e segnalazione di eventi, in particolare attraverso consultazioni pubbliche con gli attori interessati e le autorità degli Stati membri. Tutti i partecipanti hanno concordato, totalmente o in parte, sul fatto che attualmente si lamentano in Europa delle carenze nel sistema di inchieste sugli incidenti nel settore dell'aviazione civile e di segnalazione di eventi. Al tempo stesso

---

<sup>4</sup> Valutazione di impatto sulla modifica delle direttive 94/56/CE e 2003/42/CE (Contratto quadro per le valutazioni ex-ante e le valutazioni di impatto, TREN/A1/46-2005), Relazione finale, Rotterdam, 20 luglio 2007

però, la maggioranza dei partecipanti ha sostenuto che sia troppo presto per prendere in considerazione una revisione approfondita della direttiva 2003/42/CE e che ci si dovrebbe concentrare invece sul miglioramento dell'efficienza del quadro normativo relativo alle inchieste sugli incidenti.

Inoltre, la Commissione si è basata sui risultati di uno studio esterno di valutazione di impatto preparato nel 2007, che teneva conto di quanto emerso dalle consultazioni pubbliche nonché dai contributi provenienti da:

- (1) un questionario dettagliato distribuito direttamente da un consulente esterno ad un gran numero di attori interessati;
- (2) una serie di interviste condotte da un consulente esterno con un numero limitato di attori interessati che costituivano un campione rappresentativo.

Su questa base, la Commissione ha condotto un proprio studio di valutazione di impatto, che ha individuato le seguenti aree problematiche specifiche:

- (1) assenza di una capacità investigativa uniforme nell'UE;
- (2) esistenza di tensioni tra inchieste sulla sicurezza e altre procedure;
- (3) mancanza di chiarezza nel ruolo svolto dalla Comunità nell'ambito delle inchieste sulla sicurezza;
- (4) presenza di punti deboli nell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza;
- (5) assenza di norme comuni relative alla gestione degli elenchi dei passeggeri e il sostegno alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie.

#### **4. POSSIBILI OPZIONI STRATEGICHE**

Al fine di affrontare le attuali inefficienze la Commissione ha analizzato una serie di possibili opzioni strategiche:

- (1) la promozione di una cooperazione volontaria;
- (2) l'istituzione di una Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile;
- (3) l'istituzione di un Consiglio europeo per la sicurezza dell'aviazione civile.

Tutte le opzioni sono state confrontate tra loro e valutate rispetto all'opzione "status quo", utilizzata come opzione di riferimento per l'analisi dell'impatto sul piano della sicurezza e sotto il profilo economico, ambientale, sociale e altro. Tale analisi indica chiaramente che il sostegno alla cooperazione volontaria, accompagnato da una serie di principi fondamentali inseriti in un quadro giuridicamente vincolante, previsto nell'ambito dell'opzione "Rete europea di autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile" consentirebbe di raggiungere gli obiettivi della Comunità nel modo economicamente più efficiente e senza andare oltre quanto è strettamente necessario sotto il profilo della proporzione degli strumenti impiegati.

## **5. CONTENUTI DELLA PROPOSTA**

### **5.1. La promozione della cooperazione volontaria**

La proposta presentata intende promuovere una cooperazione volontaria i cui obiettivi sono inseriti in un quadro giuridicamente vincolante. Essa si basa sulle risorse già disponibili negli Stati membri e le esperienze maturate nell'ambito della cooperazione informale esistente tra le Autorità nazionali investigative sulla sicurezza. Nell'ambito della proposta di regolamento tale cooperazione informale verrà trasformata in una Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile (la Rete).

“La Rete” contribuirà ad una maggiore uniformità, una migliore attuazione e un miglior rispetto della legislazione comunitaria relativa alle inchieste sugli incidenti nell'aviazione civile. Essa rafforzerà inoltre la capacità investigativa dell'UE e il ruolo di prevenzione delle inchieste svolte sugli incidenti promuovendo una cooperazione maggiormente strutturata tra le autorità investigative nazionali sulla sicurezza, la Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, pur mantenendo la propria piena indipendenza.

Al fine di evitare la creazione di un nuovo organismo comunitario, “la Rete” non avrà una personalità giuridica e il suo mandato, che viene descritto con chiarezza nella proposta di regolamento, si limiterà a compiti di consulenza e di coordinamento. “La Rete” costituirà un organismo che persegue un fine di interesse generale europeo, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002, del Consiglio, del 25 giugno 2002 (il regolamento finanziario)<sup>5</sup>, che permetterà alla Comunità di sostenere le proprie attività con un finanziamento annuale, sulla base di un programma di lavoro stabilito ogni anno.

### **5.2. Sulla base degli obblighi previsti dalla legislazione**

L'inconveniente principale di una opzione strategica che prevede solo una cooperazione volontaria è la mancanza di un obbligo giuridico di agire nell'ambito di un mandato chiaramente definito. La cooperazione volontaria inoltre non può risolvere casi dove è necessaria la certezza del diritto, come la protezione di informazioni sensibili in materia di sicurezza, la definizione dei rispettivi diritti e obblighi delle autorità investigative nazionali sulla sicurezza e l'EASA per quanto riguarda le indagini in materia di sicurezza o stabilire criteri uniformi sotto il profilo dell'elaborazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza.

Per evitare tali inconvenienti, che impediscono il miglioramento necessario per affrontare le inefficienze dell'attuale quadro normativo, la proposta di regolamento completa la cooperazione volontaria con una serie di obblighi, contenuti nella legislazione, che:

- aggiornano e ammodernano le principali disposizioni della precedente direttiva 94/56/CE;

---

<sup>5</sup> GUL 248 del 16.9.2002, pag. 1.

- rafforzano l’efficienza delle inchieste sulla sicurezza recependo nel diritto comunitario gli standard e le pratiche raccomandate internazionali connessi alla protezione delle prove e delle informazioni sensibili in materia di sicurezza, conformemente all’allegato 13 della Convenzione di Chicago;
- stabiliscono requisiti comuni sotto il profilo dell’organizzazione delle autorità investigative nazionali sulla sicurezza e rafforzano l’indipendenza delle inchieste in materia di sicurezza;
- coordinano meglio le varie inchieste sulle cause di incidenti e inconvenienti, in particolare dando mandato alle autorità nazionali investigative sulla sicurezza di concludere degli accordi preliminari appropriati con altre autorità (nei settori giudiziario, di ricerca e salvataggio) che potrebbero risultare coinvolte nelle inchieste sugli incidenti;
- chiariscono i rispettivi diritti e obblighi dell’Agenzia europea per la sicurezza aerea e delle autorità nazionali investigative sulla sicurezza senza compromettere l’indipendenza delle inchieste di sicurezza e utilizzando come riferimento l’allegato 13 alla Convenzione di Chicago;
- specificano i criteri sulla cui base le autorità investigative sulla sicurezza nominano i rappresentanti accreditati per lo “Stato di progettazione”;
- stabiliscono requisiti comuni per le aerolinee comunitarie per quanto riguarda gli elenchi dei passeggeri e la protezione dei dati in essi contenuti;
- rafforzano i diritti delle vittime di incidenti aerei e delle loro famiglie;
- proteggono meglio l’anonimato delle persone coinvolte in incidenti;
- rafforzano l’attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza attraverso:
  - l’istituzione di una banca dati centrale delle raccomandazioni in materia di sicurezza;
  - l’istituzione di un obbligo giuridico a carico di ogni soggetto nell’UE autorizzato a emettere una raccomandazione di sicurezza o che ne è destinatario, di disporre di una procedura per la registrazione delle risposte pervenute alla raccomandazione di sicurezza emessa e monitorare i progressi delle iniziative adottate in seguito ad una raccomandazione di sicurezza.

## **6. SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

Anche se l’istituzione di una Agenzia europea competente in materia di inchieste sugli incidenti nell’aviazione civile non deve essere esclusa nel più lungo termine, data la natura integrata del mercato unico dell’aviazione nell’UE, essa appare per il momento prematura. Di conseguenza, la presente proposta non sposta l’attuale suddivisione delle competenze per quanto riguarda le inchieste su incidenti e inconvenienti verificatisi nel settore dell’aviazione civile, che restano sempre di competenza delle rispettive autorità degli Stati membri.

Rispetto ad altre opzioni strategiche alternative analizzate nella valutazione di impatto che accompagna la presente proposta, quest'ultima presenta il maggior valore aggiunto dal punto di vista della Comunità. Si tratta della opzione strategica più proporzionata che, nel pieno rispetto del principio di indipendenza delle inchieste sulla sicurezza consentirebbe, promuovendo una cooperazione volontaria e senza istituire nuove strutture a livello comunitario, di migliorare in misura significativa l'efficienza globale dell'attuale quadro normativo in materia di inchieste e prevenzione degli incidenti nell'aviazione civile all'interno dell'UE.

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione<sup>6</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>7</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>8</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>9</sup>,

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.
- (3) Le inchieste sulla 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 inconvenienti nel settore dell'aviazione civile<sup>10</sup> 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 nella Comunità.
- (5) È necessario tener conto dei cambiamenti avvenuti nel quadro istituzionale e regolamentare che disciplina la sicurezza dell'aviazione civile nella Comunità dopo

---

<sup>6</sup> GU C , pag.

<sup>7</sup> GU C , pag.

<sup>8</sup> GU C , pag.

<sup>9</sup> GU C , pag.

<sup>10</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.



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 stabilisce standard 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 sulla 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.
- (9) La portata delle indagini sulla sicurezza deve 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 nella Comunità.
- (10) Le inchieste in materia di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti dovrebbero essere svolte da un'autorità investigativa sulla 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.
- (11) La capacità delle autorità investigative sulla sicurezza degli Stati membri deve essere rafforzata e la cooperazione tra di esse è necessaria per migliorare l'efficienza delle inchieste e della prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti nel settore della aviazione civile nella Comunità.
- (12) Il ruolo di coordinamento delle autorità investigative sulla sicurezza deve 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 devono 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 deve perseguire le proprie attività di coordinamento in modo trasparente ed indipendente e deve ricevere un sostegno attivo da parte della Comunità.
- (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 devono provvedere, conformemente alla legislazione in vigore per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili delle indagini giudiziarie e, all'occorrenza, in stretta collaborazione con tali autorità, affinché le autorità responsabili delle inchieste in materia di sicurezza su incidenti e inconvenienti dell'aviazione civile possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni possibili e senza che vengano compromessi gli obiettivi dell'indagine giudiziaria.
- (16) Un'inchiesta sulla 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 pubbliche le conclusioni delle inchieste quanto prima possibile.
- (19) Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in seguito alle inchieste su incidenti o inconvenienti devono 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 comunitaria 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 devono essere protetti dall'uso o dalla diffusione non autorizzati.
- (21) I diritti delle vittime di incidenti aerei e delle loro famiglie devono essere adeguatamente tutelati.
- (22) La direttiva 95/46/CE deve 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 comunitario, la Comunità può adottare misure, conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. 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 Commissione<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

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) La direttiva 94/56/CE deve essere quindi abrogata.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## *Articolo 1*

### ***Oggetto***

Il presente regolamento mira a migliorare la sicurezza del settore aereo garantendo un elevato livello di efficienza e qualità delle inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile europea, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non addossare colpe o responsabilità.

## *Articolo 2*

### ***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:

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

- essere dentro l'aeromobile, o
- 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, 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; 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, alla cappottatura o agli accessori; oppure 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); 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 condotta da un altro Stato; il rappresentante accreditato designato generalmente 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;
  - (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) "incidente o inconveniente nel settore dell'aviazione civile", qualsiasi incidente o inconveniente che vede coinvolto un aeromobile non impegnato in attività militari, doganali, di polizia o in attività simili;
  - (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 sull'incidente/inconveniente;
  - (8) "inconveniente", un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;
  - (9) "investigatore incaricato", una persona preposta, sulla base delle sue qualificazioni, all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta sulla sicurezza;
  - (10) "esercente", qualsiasi persona fisica o giuridica che gestisce o intende gestire uno o più aeromobili;
  - (11) "persona coinvolta", il proprietario, l'equipaggio o l'esercente dell'aeromobile coinvolto in un incidente o inconveniente, o qualsiasi persona coinvolta nella attività di controllo del traffico aereo, nell'informazione sui voli o nei servizi aeroportuali, che è a conoscenza dell'evento consistente in un incidente o inconveniente;
  - (12) "inchiesta di sicurezza", un insieme di operazioni svolte 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 come 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);
- (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) “impresa”, qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno.

### *Articolo 3*

#### *Campo di applicazione*

1. Il presente regolamento si applica alle inchieste sulla sicurezza relative a incidenti e inconvenienti nel settore dell’aviazione civile:
  - (a) occorsi nel territorio della Comunità, 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, occorsi al di fuori del territorio della Comunità, quando le inchieste non siano effettuate da un altro Stato;
  - (c) nelle quali uno Stato membro ha diritto, secondo le norme di sicurezza internazionali, di nominare un rappresentante accreditato per partecipare, in quanto Stato di immatricolazione, Stato dell’operatore, 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 dei suoi cittadini sono deceduti o hanno subito gravi lesioni, è autorizzato dallo Stato che conduce l'inchiesta, a nominare un esperto.

#### *Articolo 4*

##### ***Obbligo di condurre 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<sup>12</sup>, è sottoposto ad un'inchiesta sulla sicurezza.
2. L'ampiezza dell'inchiesta di sicurezza di cui al paragrafo 1 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 al paragrafo 1 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 sulla sicurezza di cui al paragrafo 1 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 5*

##### ***L'Autorità investigativa sulla sicurezza dell'aviazione civile***

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché le inchieste in materia di sicurezza siano condotte, senza interferenze esterne, da un'autorità investigativa 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 i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito ad essa assegnato o influenzarne l'obiettività.
3. L'autorità investigativa sulla sicurezza, nell'espletamento delle sue funzioni, non chiede né riceve istruzioni da alcun soggetto esterno e gode di autorità illimitata sulla condotta delle proprie inchieste.

---

<sup>12</sup> GUL 79 del 19.3.2008, pag. 1.

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 responsabile dell'autorità investigativa sulla sicurezza deve avere l'esperienza e la competenza necessarie in materia di sicurezza aerea e, possibilmente, anche di inchieste sulla sicurezza;
  - (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 di funzionamento che consente il pagamento di perizie tecniche e spese di viaggio;
  - (e) l'autorità investigativa sulla sicurezza dispone, direttamente o attraverso gli accordi di cui all'articolo 6, 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 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. Questa assistenza deve essere fornita gratuitamente, nella misura del possibile.
2. Un'autorità investigativa sulla sicurezza può delegare il compito di svolgere un'inchiesta su un incidente o un inconveniente a un'altra autorità investigativa e agevolare le indagini svolte da quest'ultima autorità.
3. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 1 e 2, le autorità investigative sulla sicurezza sono assistite dalla Rete di cui all'articolo 7.

#### *Articolo 7*

##### ***Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza dell'aviazione civile***

1. Viene istituita una Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile (in appresso "la Rete"). La Rete è composta dai responsabili delle autorità investigative sulla sicurezza di ogni Stato membro o dai loro rappresentanti.
2. La Rete coordina e consolida la cooperazione e lo scambio di informazioni tra le autorità investigative sulla sicurezza degli Stati membri e facilita la cooperazione tra di esse e la Commissione e l'Agenzia per la sicurezza dell'aviazione europea (in appresso "EASA"), anche attraverso l'istituzione di una serie di funzioni centrali.
3. La Rete funge da consulente delle istituzioni nazionali e comunitarie e può emettere raccomandazioni su tutti gli aspetti connessi allo sviluppo e all'attuazione della politica e della regolamentazione delle inchieste sugli incidenti nell'aviazione civile.
4. La Rete svolge il proprio mandato in modo trasparente ed autonomo. I suoi membri non chiedono né ricevono istruzioni da alcun soggetto pubblico o privato, che potrebbero incidere sull'indipendenza delle inchieste sulla sicurezza.
5. La Rete presenta una relazione annuale sulle sue attività al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione. La relazione è resa pubblica.

#### *Articolo 8*

##### *Organizzazione dei lavori della Rete*

1. I lavori della Rete sono organizzati conformemente al suo regolamento interno. La Rete elegge tra i suoi membri un presidente che rimane in carica per un periodo non superiore a cinque anni. La durata del mandato del presidente è rinnovabile.
2. La Commissione e l'EASA sono invitate e possono essere rappresentate a tutte le riunioni della Rete e dei gruppi di lavoro dei suoi esperti, a meno che il presidente della Rete decida, sulla base dei criteri precisati nel regolamento interno, che tale partecipazione creerebbe un conflitto di interessi con i compiti delle autorità investigative sulla sicurezza.
3. La Rete costituisce un organismo che persegue un fine di interesse generale europeo, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002<sup>13</sup>, del Consiglio, e ha diritto ad un sostegno sotto forma di un finanziamento proveniente dal bilancio comunitario.
4. I finanziamenti vengono concessi alla Rete a titolo del paragrafo 3 e sono soggetti ad un programma di lavoro annuale, che viene reso pubblico.
5. Le autorità investigative sulla sicurezza dell'aviazione civile di paesi terzi europei, che applicano i principi stabiliti nel presente regolamento, hanno diritto a partecipare ai lavori della Rete. La Rete può anche invitare osservatori delle autorità investigative sulla sicurezza dell'aviazione civile di paesi terzi e altri esperti a partecipare alle sue riunioni.

---

<sup>13</sup> GUL 248 del 16.9.2002, pag. 1.



6. Le autorità investigative sulla sicurezza che partecipano ai lavori della Rete scambiano tutte le informazioni di cui dispongono nel contesto dell'applicazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantire l'adeguata riservatezza di tali informazioni, in conformità alla vigente legislazione nazionale o comunitaria.
7. Fatto salvo l'articolo 287 del trattato, se la Commissione informa la Rete che il parere richiesto o la questione sollevata hanno carattere riservato, i membri della Rete, gli osservatori e qualsiasi altra persona interessata, sono tenuti a non divulgare le informazioni di cui sono venuti a conoscenza attraverso i lavori della Rete o in altre riunioni organizzate dalla Rete conformemente al proprio regolamento interno. La Commissione può decidere in tali casi che solo i membri della Rete possono ricevere tali informazioni.
8. Quanto dispone il presente regolamento lascia impregiudicato il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>14</sup>.
9. Il regolamento interno della Rete e il suo programma di lavoro vengono decisi conformemente alla procedura di cui all'articolo 24. Il presidente della Rete presenta il progetto di regolamento interno e il programma di lavoro alla Commissione.

#### *Articolo 9*

##### ***Partecipazione dell'EASA alle inchieste sulla sicurezza***

1. Le autorità investigative sulla sicurezza degli Stati membri invitano l'EASA a farsi rappresentare e a partecipare, nell'ambito delle sue competenze:
  - (a) a tutte le inchieste sulla sicurezza effettuate sul territorio di uno Stato membro; l'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta trasmette all'EASA le informazioni in suo possesso, conformemente al paragrafo 2;
  - (b) in qualità di esperto, a tutte le inchieste sulla sicurezza effettuate in un paese terzo nelle quali un'autorità investigativa sulla sicurezza di uno Stato membro è invitata a designare un rappresentante accreditato; il rappresentante accreditato trasmette all'EASA le informazioni in suo possesso, conformemente al paragrafo 2.
2. I diritti dell'EASA di cui al paragrafo 1, conferiscono un diritto a partecipare a tutti gli aspetti dell'inchiesta sotto il controllo di un investigatore incaricato e in particolare a:
  - (a) visitare la scena dell'incidente ed esaminare l'aeromobile, il suo contenuto o il suo relitto;
  - (b) suggerire gli interrogativi da sollevare e ottenere informazioni da testimoni, come precisato all'articolo 15, paragrafo 1, lettera a), a

---

<sup>14</sup> GUL 145 del 31.5.2001, pag. 43.

condizione che questi ultimi autorizzino la diffusione delle proprie dichiarazioni;

- (c) avere pieno accesso, il più rapidamente possibile, a tutte le prove rilevanti e ricevere copie di tutti i documenti pertinenti, incluse le informazioni contenute nel registratore di volo, ad eccezione delle informazioni riservate di cui all'articolo 15, paragrafo 1, lettere b) e c);
  - (d) partecipare alle letture dei registratori di volo, ad eccezione delle registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio;
  - (e) partecipare alle attività dell'inchiesta fuori della scena dell'incidente come 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) pronunciarsi sul progetto di relazione finale dell'inchiesta sulla sicurezza e chiedere, eventualmente, che le proprie osservazioni vengano allegate alla relazione finale.
3. L'EASA contribuisce all'inchiesta alla quale ha diritto di partecipare fornendo le informazioni, gli esperti e le apparecchiature richiesti dall'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta di cui al paragrafo 1, lettera a) o dal rappresentante accreditato di cui al paragrafo 1, lettera b).

#### *Articolo 10*

##### ***Partecipazione dello Stato di progettazione alle inchieste sulla sicurezza***

I rappresentanti accreditati dello Stato di progettazione, nell'ambito dell'allegato 13 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, vengono nominati dall'autorità investigativa sulla sicurezza dello Stato membro sul cui territorio si trova la sede principale del titolare del certificato per il tipo dell'aeromobile o del gruppo motopropulsore.

#### *Articolo 11*

##### ***Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi***

1. Qualsiasi persona coinvolta comunica immediatamente all'autorità investigativa sulla sicurezza competente il verificarsi di un incidente o inconveniente grave che rientri nel campo di applicazione del presente regolamento.
2. L'autorità investigativa sulla sicurezza comunica immediatamente alla Commissione, all'EASA e agli Stati membri interessati il verificarsi di tutti gli incidenti e gravi inconvenienti di cui è stata informata.

## *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 tenuto a garantire un trattamento sicuro di tutto il materiale di prova e di conservare in luogo sicuro l'aeromobile, il suo contenuto o il suo relitto. Egli è autorizzato ad assumere il controllo del sito e prendere le misure necessarie per rispondere alle necessità dell'inchiesta sulla sicurezza.
2. Gli investigatori nominati da un'autorità investigativa sulla sicurezza, in particolare, hanno diritto di:
  - (a) poter 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 e a qualsiasi altra registrazione e al controllo del relativo contenuto;
  - (d) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;
  - (e) avere accesso immediato ai risultati dell'esame, o dei prelievi effettuati su campioni, delle persone coinvolte nell'impiego dell'aeromobile;
  - (f) convocare e ascoltare i testimoni, chiedendo loro di fornire o presentare informazioni o prove rilevanti ai fini dell'inchiesta sulla sicurezza;
  - (g) avere libero accesso a qualsiasi informazione pertinente in possesso del proprietario, dell'esercente o del costruttore dell'aeromobile e delle autorità preposte all'aviazione civile o alla 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 sulla sicurezza. Quanto precede non pregiudica i diritti degli investigatori e degli esperti designati dall'autorità incaricata dell'inchiesta giudiziaria.

## *Articolo 13*

### ***Coordinamento delle inchieste***

1. Se viene avviata un'inchiesta giudiziaria sull'incidente, l'investigatore incaricato provvede alla custodia dei registratori di volo e di tutto il materiale di prova esigendo che un funzionario dell'autorità giudiziaria accompagni i registratori di volo o il materiale di prova nel luogo dove devono essere letti o trattati. Se l'esame o l'analisi di tale materiale può modificarli, alterarli o distruggerli, viene richiesta la preventiva autorizzazione dell'autorità giudiziaria.
2. Se, durante l'inchiesta sulla sicurezza, l'autorità investigativa sulla sicurezza sospetta che si sia verificato un atto di interferenza illegale in relazione all'incidente o all'inconveniente, l'investigatore incaricato ne informa immediatamente l'autorità giudiziaria e, su richiesta di quest'ultima, il controllo del luogo dell'incidente viene trasferito a quest'ultima autorità. Fatti salvi gli articoli 15 e 16, anche le informazioni pertinenti raccolte nel corso dell'inchiesta sulla sicurezza vengono trasferite alle suddette autorità dietro loro richiesta. Quanto precede non pregiudica il diritto dell'autorità investigativa sulla sicurezza, in coordinamento con le autorità alle quali è stato trasferito il controllo del sito, di continuare l'inchiesta sulla sicurezza.
3. Per garantire un appropriato coordinamento delle inchieste sulle cause di incidenti e inconvenienti, l'autorità investigativa sulla sicurezza coopera con le altre autorità, in particolare attraverso accordi preliminari con le altre autorità, giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio, che possono essere coinvolte nell'inchiesta.

#### *Articolo 14*

##### ***Protezione delle prove***

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.
2. Ogni persona coinvolta prende le iniziative necessarie per proteggere i documenti, il materiale e le registrazioni in relazione all'evento, in particolare in modo da impedire che vengano cancellate le registrazioni di conversazioni e allarmi dopo il volo.

#### *Articolo 15*

##### ***Protezione di informazioni sensibili in materia di sicurezza***

1. Fatta salva la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>, i seguenti elementi non possono essere messi a disposizione o utilizzati per scopi diversi dall'inchiesta sulla sicurezza:
  - (a) tutte le prove e altre dichiarazioni di testimoni, resoconti e note prese o ricevute dall'autorità investigativa sulla sicurezza nel corso

---

<sup>15</sup> GUL 281 del 23.11.1995, pag. 31.

dell'inchiesta sulla sicurezza, a meno che il testimone autorizzi la diffusione delle sue dichiarazioni;

- (b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta sulla sicurezza;
- (c) informazioni raccolte dall'autorità investigativa sulla sicurezza e relative a persone coinvolte in un incidente o inconveniente che siano di tipo particolarmente sensibile e privato, tra cui le informazioni concernenti il loro stato di salute;
- (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 per inchieste su incidenti e inconvenienti aerei, se lo richiede l'autorità investigativa sulla sicurezza straniera;
- (f) progetti delle relazioni finali.

2. Fatta salva la direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, i seguenti elementi non possono essere messi a disposizione o utilizzati per scopi diversi dall'inchiesta sulla 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 delle unità di controllo del traffico aereo;
- (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 Consiglio<sup>16</sup>;

Tuttavia, l'autorità competente per l'amministrazione della giustizia in uno Stato membro 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 inchieste future e sulla gestione della sicurezza dell'aviazione civile e che sussiste un prevalente interesse pubblico alla loro diffusione.

---

<sup>16</sup> GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

3. L'EASA partecipa allo scambio e all'analisi delle informazioni disciplinate dalla direttiva 2003/42/CE e ha un accesso informatico a tutte le informazioni contenute nel repertorio centrale istituito ai sensi del regolamento (CE) n. 1321/2007 della Commissione<sup>17</sup>. Tale accesso comprende informazioni che identificano direttamente l'operatore e l'aeromobile oggetto di una segnalazione di evento. L'EASA garantisce la riservatezza di tali informazioni e ne limita l'uso a quanto è strettamente necessario per ottemperare ai suoi obblighi in materia di sicurezza.

#### *Articolo 16*

##### ***Uso delle registrazioni***

1. A meno che vi sia l'autorizzazione di tutti i membri dell'equipaggio interessati, le registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio e le loro trascrizioni non vengono messe a disposizione o utilizzate per scopi diversi dall'inchiesta sulla sicurezza.
2. Le registrazioni del registratore di volo non vengono messe a disposizione o utilizzate per scopi diversi da quelli dell'inchiesta sulla sicurezza, eccetto quando tali registrazioni sono:
  - (a) utilizzate unicamente a fini di aeronavigabilità o di manutenzione; oppure
  - (b) rese anonime; oppure
  - (c) divulgate in condizioni di riservatezza.

#### *Articolo 17*

##### ***Pubblicazione di informazioni***

Le informazioni di cui agli articoli 15 e 16 vengono incluse nella relazione finale dell'inchiesta sulla sicurezza solo se pertinenti all'analisi dell'incidente o dell'inconveniente. Le informazioni o parti di informazioni non pertinenti all'analisi non vengono diffuse.

#### *Articolo 18*

##### ***Comunicazione di informazioni***

1. Il personale dell'autorità investigativa sulla sicurezza o qualsiasi altro esperto o consulente chiamato a partecipare o a contribuire all'inchiesta sulla sicurezza è vincolato dal segreto professionale secondo la legislazione pertinente in vigore.
2. Il capo dell'autorità investigativa sulla sicurezza incaricato dell'inchiesta sulla sicurezza comunica le informazioni pertinenti alla prevenzione di un incidente o di un grave inconveniente alle autorità responsabili per la sicurezza dell'aviazione

---

<sup>17</sup> GUL 294 del 13.11.2007, pag. 3.

civile, 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.

3. Il capo dell'autorità investigativa sulla sicurezza è autorizzato ad informare le vittime o le loro famiglie o le loro associazioni o a rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e lo svolgersi dell'inchiesta sulla sicurezza e su eventuali conclusioni e/o raccomandazioni preliminari, a condizione che ciò non comprometta gli obiettivi dell'inchiesta.

#### *Articolo 19*

##### ***Relazione 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. 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 sicurezza.
2. La relazione garantisce l'anonimato delle persone coinvolte nell'incidente o nell'inconveniente.
3. Prima della pubblicazione della relazione, l'autorità investigativa sulla sicurezza sollecita le osservazioni delle imprese interessate, che sono vincolate dalle norme sul segreto professionale per quanto riguarda il contenuto della consultazione. Nel sollecitare tali osservazioni, l'autorità investigativa sulla sicurezza segue gli standard e le pratiche raccomandate internazionali in vigore per le inchieste su incidenti e inconvenienti aerei.
4. Nessuno comunica o consente che vengano comunicate informazioni contenute in una relazione prima della sua pubblicazione da parte dell'autorità investigativa sulla sicurezza ad altre persone senza il preventivo consenso scritto del responsabile dell'autorità investigativa sulla sicurezza interessata.
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.
6. Se la relazione non può essere pubblicata entro dodici mesi, l'autorità investigativa sulla concorrenza pubblica una relazione interinale almeno ad ogni anniversario dell'incidente, specificando i progressi dell'inchiesta e le eventuali questioni di sicurezza interessate.
7. L'autorità investigativa sulla sicurezza invia una copia delle relazioni e delle raccomandazioni di sicurezza il più rapidamente possibile alla Commissione e all'EASA, tranne quando 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 imprese 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 5, paragrafo 4.
3. Una raccomandazione di sicurezza non costituisce di per sé una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente o 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 che intende adottare e, se del caso, precisa il tempo necessario per il loro completamento.
2. Entro 60 giorni dal ricevimento della risposta, l'autorità investigativa sulla sicurezza comunica al destinatario se ritiene soddisfacente la sua risposta e ne fornisce la motivazione.
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 della Comunità, 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*

### ***Disponibilità degli elenchi di passeggeri***

1. Le compagnie comunitarie e le avioilinee che partono da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro al quale si applica il trattato, attuano le procedure che permettono di stilare un elenco di tutte le persone che si trovano a bordo di un



aeromobile entro un'ora dalla notifica del verificarsi di un incidente a tale aeromobile.

2. L'elenco è a disposizione dell'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta, dell'autorità designata da ogni Stato membro per fungere da tramite con le famiglie dei passeggeri e, se necessario, con le unità mediche che possono avere bisogno di informazioni per l'assistenza medica alle vittime.
3. L'elenco non viene reso pubblico prima che tutte le famiglie dei passeggeri siano state informate dalle pertinenti autorità. Gli Stati membri possono decidere di tenere l'elenco riservato.
4. L'elaborazione dei dati contenuti nell'elenco avviene senza pregiudicare la direttiva 95/46/CE.

### *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 sul territorio della Comunità 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 24*

#### ***Comitato***

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

## *Articolo 25*

### ***Sanzioni***

Gli Stati membri prevedono norme relative a sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive e, in particolare, devono permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento:

- diffonda informazioni protette dal presente regolamento;
- ostacoli l'attività di un'autorità investigativa sulla sicurezza, in particolare impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, materiale, informazioni e documenti utili nascondendoli, alterandoli o distruggendoli;
- avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente non ne informi le pertinenti autorità.

## *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*

## ALLEGATO

### 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.
- Decollo interrotto su pista chiusa o occupata.
- Decollo da pista chiusa o occupata con separazione marginale dagli ostacoli.
- Atterraggio o tentativo di atterraggio su pista chiusa o occupata.
- 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.
- 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.
- 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.

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

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

### 2. QUADRO ABM/ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

06: Energia e trasporti

06 02: Trasporto interno, aereo e marittimo

### 3. LINEE DI BILANCIO

3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa – ex linee B e A) e loro denominazione:

06 02 03: Attività di sostegno alla politica europea dei trasporti e diritti dei passeggeri

3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

Inizio: 2010 fine: data indeterminata

#### 3.3. Caratteristiche di bilancio

Linea di bilancio	Natura della spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
06 02 03	SNO	Stanz. dissoc.	NO	NO	NO	N. [1a]

## 4. SINTESI DELLE RISORSE

### 4.1. Risorse finanziarie

#### 4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Milioni di euro (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
---------------	------------	--	--------	-------	-------	-------	-------	---------------	--------

#### Spese operative<sup>18</sup>

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
Stanziamenti di pagamento (SP)		b	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

#### Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento<sup>19</sup>

Assistenza tecnica e amministrativa - ATA (SND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

#### IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
Stanziamenti di pagamento		b+c	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6

#### Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento<sup>20</sup>

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d							
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e							

#### Costo totale indicativo dell'intervento

<b>TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane</b>		a+c +d +e	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
--	--	-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

<sup>18</sup> Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

<sup>19</sup> Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

<sup>20</sup> Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

<b>TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane</b>		b+c +d +e	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
--	--	-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

### Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di più organismi):

Milioni di euro (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
Tutti gli Stati membri (totale)	f	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	3.6
<b>TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento</b>	a+c +d +e +f	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	7.2

#### 4.1.2. *Compatibilità con la programmazione finanziaria*

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta comporta una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie.
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale<sup>21</sup> (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

#### 4.1.3. *Incidenza finanziaria sulle entrate*

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate:

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione					
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>22</sup>

<sup>21</sup> Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

<sup>22</sup> Se la durata dell'azione supera 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

	a) Entrate in valore assoluto						
	b) Variazione delle entrate	$\Delta$					

**4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.**

Fabbisogno annuo	Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.
Totale risorse umane						

**5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI**

**5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine.**

La “Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile”, da istituire nell'ambito della proposta di regolamento, ha il compito di facilitare, coordinare e rafforzare la cooperazione pratica tra gli Stati membri e tra gli Stati membri, la Commissione e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea in materia di prevenzione e inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

**5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari**

La presente proposta risponde alle raccomandazioni del gruppo di esperti di consigliare la Commissione in merito ad una strategia relativa agli incidenti nel settore dei trasporti ed è coerente con la politica dei trasporti della Comunità illustrata nella comunicazione della Commissione. Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo “Mantenere l'Europa in movimento - Una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea”.

Rispetto ad altre opzioni politiche alternative analizzate nella valutazione di impatto che accompagna la presente proposta, la proposta di regolamento presenta il maggior valore aggiunto dal punto di vista della Comunità. Si tratta della opzione strategica più proporzionata che, nel pieno rispetto del principio di indipendenza delle inchieste sulla sicurezza consentirebbe, promuovendo una cooperazione volontaria e senza istituire nuove strutture a livello comunitario, di migliorare in misura significativa l'efficienza globale dell'attuale quadro normativo in materia di inchieste sugli incidenti nel settore dell'aviazione civile nell'UE.

**5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori**

Obiettivo della presente proposta è rafforzare il quadro comunitario in materia di prevenzione e inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Tale risultato può essere ottenuto sostituendo e aggiornando la legislazione attualmente in vigore e promuovendo la cooperazione volontaria tra gli Stati membri a questo riguardo.

Quest'ultimo obiettivo, che presenta la principale incidenza finanziaria, comporta il sostegno della Comunità alla Rete degli organismi nazionali degli Stati membri competenti in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile. Tale sostegno si tradurrà in un finanziamento annuale da assegnare alla Rete e che verrà utilizzato per realizzare una serie di iniziative decise con la Commissione nell'ambito di un programma di lavoro annuale.

Le attività della Rete da sostenere nell'ambito della presente proposta comportano in particolare il coordinamento delle attività di formazione destinate agli investigatori nazionali e lo sviluppo di un dispositivo per la condivisione delle risorse investigative tra gli Stati membri.

#### **5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)**

- Gestione centralizzata***
  - diretta da parte della Commissione
  - indiretta, con delega a:
    - agenzie esecutive
    - organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
    - organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata***
  - con Stati membri
  - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:



## **6. CONTROLLO E VALUTAZIONE**

### **6.1. Sistema di controllo**

La “Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell’aviazione civile” presenterà una relazione annuale alla Commissione relativa all’attuazione del programma di lavoro concordato.

### **6.2. Valutazione**

#### *6.2.1. Valutazione ex ante*

La valutazione ex-ante è stata effettuata nell’ambito della relazione sulla valutazione d’impatto.

#### *6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell’esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

#### *6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

La “Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell’aviazione civile” presenterà una relazione annuale alla Commissione relativa all’attuazione del programma di lavoro concordato.

## **7. MISURE ANTIFRODE**

Le convenzioni di finanziamento a favore della Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell’aviazione civile, prevedono espressamente la possibilità che la Corte dei conti europea e l’OLAF effettuino, se del caso, controlli sul posto dei beneficiari dei finanziamenti nonché sugli agenti responsabili della loro allocazione.

## 8. DETTAGLI SULLE RISORSE

### 8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

Stanziamenti di impegno in mio EUR (al terzo decimale)

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno n		Anno n + 1		Anno n + 2		Anno n + 3		Anno n + 4		Anno n + 5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
OBIETTIVO OPERATIVO N. 1 <sup>23</sup> Sostegno alle autorità investigative sugli incidenti nell'aviazione civile degli SM																
<b>Azione 1 Cofinanziamento di un coordinamento di segreteria delle attività delle autorità nazionali investigative sugli incidenti nell'aviazione civile</b>																
Risultato 1	Convenzione di finanziamento		1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	6	3.6
<b>COSTO TOTALE</b>			1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	1	0.6	6	3.6

<sup>23</sup> Come descritto nella sezione 5.3.

## 8.2. Spese amministrative

### 8.2.1. Numero e tipo di risorse umane

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari ( <b>numero di posti/ETP</b> )					
		Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5
Funzionari o agenti temporanei <sup>24</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personale finanziato <sup>25</sup> con l'art. XX 01 02							
Altro personale <sup>26</sup> finanziato con l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTALE</b>							

### 8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

### 8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prolungare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)
- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

<sup>24</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>25</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>26</sup> Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Milioni di euro (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.	TOTALE
<b>1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi i relativi costi di personale)</b>							
Agenzie esecutive <sup>27</sup>							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
<b>Totale assistenza tecnica e amministrativa</b>							

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Milioni di euro (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (XX 01 01)						
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.)  (specificare la linea di bilancio)						
<b>Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>						

Calcolo – *Funzionari e agenti temporanei*

<sup>27</sup> Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.

Calcolo – *Personale finanziato con l'art. XX 01 02*

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Milioni di euro (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n + 1	Anno n + 2	Anno n + 3	Anno n + 4	Anno n + 5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati <sup>28</sup>							
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
<b>2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Altre spese di natura amministrativa</b> (specificare indicando la linea di bilancio)							
<b>Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)</b>							

Calcolo – *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

<sup>28</sup> Precisare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.