
Il Presidente +39 (0)6 7842963 mob. +39 3336805491

**Al Ministro dei Trasporti
Al Ministro della Giustizia
Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Alla IX Commissione della Camera dei deputati (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)
Alla VIII Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici e Comunicazioni)
Alla II Commissione della Camera dei deputati (Giustizia)
Alla II Commissione del Senato (Giustizia)
Alla Rappresentanza Italiana presso l'Unione Europea
All' European Commission Directorate F - Air Transport (only English version)
European Aviation Safety Agency (EASA) (only English version)
p.c. ENAC
p.c. ENAV**

Prot. N.AS-0110/00003-SE

Roma, 15 gennaio 2010

Oggetto: Regolamento del parlamento europeo e del consiglio in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile - Relazione ANACNA di accompagnamento alle proposte di emendamento.

Rif. Bruxelles, 29.10.2009 - COM(2009)611 definitivo - 2009/0170 (COD)

L'avvertita necessità di produrre una nuova ed aggiornata rivisitazione del Regolamento 94/56/CE è condivisa dalla scrivente ANACNA. Ciò premesso, si ritiene doveroso esprimere talune perplessità su alcuni principi sostanziali che non sembrano essere stati sufficientemente evidenziati nel testo della proposta di nuovo regolamento. In particolare, se per un verso lo sforzo del legislatore europeo si è concentrato nel tentativo di armonizzare e standardizzare i compiti ed i ruoli di indipendenza delle Agenzie operanti nel delicato settore delle investigazioni tecniche e della prevenzione, dall'altro è apparso evidente come i cambiamenti introdotti - in particolare il parco delle definizioni e delle procedure applicabili - non risultano pienamente conformi all'Annesso 13 alla Convenzione di Chicago nonché ai principi di trasparenza, ricerca scientifica delle cause e tutela dei soggetti operanti nel sistema trasporto aereo, principi quest'ultimi universalmente riconosciuti nella "Just Culture". Ancora oggi, infatti, a distanza di oltre 15 anni dalla emanazione della direttiva 94/56/CE, permangono zone di palese sovrapposizione tra le competenze delle Agenzie preposte alle investigazioni tecniche e le indagini svolte dalle autorità giudiziarie con evidenti limitazioni sulla terzietà delle Agenzie ed in particolare sulla capacità delle medesime di svolgere il proprio compito con l'unico obiettivo di accertare le cause dell'evento e non le responsabilità.

Il testo prende solo genericamente a riferimento il contenuto - e non l'adeguamento - dell'Annesso 13 alla Convenzione di Chicago, offrendo il fianco ad una applicazione quantomeno parcellizzata di alcuni fondamentali strumenti di intervento, monitoraggio e scambio dati utili alla prevenzione. Sebbene l'adeguamento sia notoriamente soggetto alle misure ex art. 38 alla Convenzione di Chicago (*deroghe alle norme ed ai procedimenti*

internazionali), a seguito delle quali gli Stati possono notificare le differenze delle regole e dei metodi rispetto a quelli introdotti dalla norma internazionale, non si comprende la ragione per la quale, in sede di rivisitazione della direttiva 94/56/CE, non si sia approfittato dell'occasione per rafforzare l'adeguamento di almeno alcune parti essenziali dell'Annesso 13, ad esempio del Cap. 8 (*accident prevention measures*) fortemente correlato ad elementi sostanziali della direttiva 2003/42/CE del 13 Giugno 2003 (*occurrence reporting in civil aviation*) rivolti, in particolare, alla non-perseguibilità dei soggetti che mettono a disposizione informazioni utili alla sicurezza nell'ambito di un sistema di segnalazioni volontarie. A tale riguardo non può, inoltre, essere sottaciuta l'estrema delicatezza della materia, atteso che una eventuale incorretta interpretazione tra negligenza ed errore non-intenzionale può facilmente riverberare sulle decisioni della competente autorità giudiziaria del singolo Stato, in particolare in caso di incidenti aeronautici. Appare, inoltre, ancora incerto il percorso di corretta salvaguardia ed indipendenza delle Agenzie responsabili delle investigazioni tecniche in materia di sicurezza che devono essere poste nelle condizioni di svolgere le investigazioni di loro pertinenza senza pregiudicare l'iter delle istruttorie in essere, in particolare laddove quest'ultime siano contestualmente oggetto di indagini da parte dell'autorità giudiziaria. Né, peraltro, sembrerebbe sia stato dato risalto alla possibilità che l'esito delle investigazioni tecniche svolte in modo indipendente dalle Agenzie possa costituire un utile riferimento scientifico nel corso dei procedimenti giudiziari. E' pertanto ritenuta essenziale per il responsabile dell'Autorità investigativa tecnica il possesso di una competenza allargata alle componenti sistemiche ed interdisciplinari tipiche del sistema trasporto aereo ed in ogni caso deve essere ribadita l'assoluta impossibilità per l'investigatore accreditato di ricoprire, nel corso del mandato, incarichi di perito o consulente in procedimenti giudiziari civili o penali che abbiano attinenza diretta o indiretta con le indagini in corso.

Anche con riferimento ai prevedibili cambiamenti del quadro istituzionale e regolamentare che disciplinano la prevenzione degli eventi pregiudizievoli dell'Aviazione Civile nella Comunità Internazionale, appare piuttosto appannato l'impegno profuso nel chiarire il ruolo dell'EASA, essendo essa un Ente di standardizzazione e regolamentazione. Se da un lato essa deve essere rappresentata nel corso delle inchieste sulla sicurezza, dall'altro non se ne comprende pienamente il ruolo e la correlazione con le Agenzie preposte alle investigazioni di sicurezza. In attesa di una concreta e matura definizione del ruolo dell'EASA – sia con riferimento al completamento della assunzione di responsabilità globale sulla regolamentazione della sicurezza (c.f.r recente emanazione del regolamento 1108/09/CE) sia con riferimento alla necessità di dotarsi di un organico competente nel settore. A riguardo, sarebbe stato meglio delineare per l'EASA un ruolo di "Advisor" con compiti di indirizzo e supervisione sulle attività delle Agenzie responsabili della conduzione delle investigazioni tecniche sulla sicurezza. A tale ultimo riguardo parrebbe proficuo, ad esempio, assegnare ad EASA un compito specifico nel definire un quadro normativo di riferimento mirato al mutuo riconoscimento tra Stati delle procedure investigative, definendo i limiti alle eventuali deroghe applicabili, nonché prevedere la possibilità che l'EASA possa fungere da garante della trasparenza e della compatibilità procedurale della Rete Europea prefigurata nella bozza di regolamento.

Con riferimento alle definizioni di "incidente" ed "inconveniente" utilizzate nel testo – non conformi alle definizioni volute dall'ICAO – si riterrebbe appropriato declinare in modo

argomentato le stesse evitando, per quanto possibile, che possano ingenerarsi facili ed immediate conclusioni derivanti esclusivamente dalla mera applicazione dei codici penali. Spesse volte, infatti, l'assenza di una corretta interpretazione e traduzione scientifica degli eventi aeronautici ha comportato un impatto negativo nel favorire una cultura della sicurezza in linea con le best practices internazionali, contribuendo, tra l'altro, ad innalzare il clima di sfiducia e di rivendicazione sia da parte dei media sia da parte dei parenti delle vittime di incidenti. Parrebbe, pertanto, opportuno accompagnare il testo con una approfondita letteratura sul significato di "incidente" ricorrendo, all'occorrenza, al glossario della qualità ed in particolare a quanto delineato dallo standard ISO 9001 (*Sistemi Gestione per la Qualità*). In particolare, è noto come l'approccio utilizzato nella qualità definisce un prodotto/servizio come un risultato di un processo e come quest'ultimo sia riferibile ad un insieme di attività complesse, correlate o intergenti, che vedono simultaneamente coinvolte le diverse componenti di una organizzazione: persone, metodi, materiali, attrezzature, ambienti di lavoro.

E' altresì risaputo che nella qualità i cosiddetti "rientri" dalle non conformità, intese come il mancato soddisfacimento di un requisito del sistema, prevedono l'adozione di azioni correttive e preventive proprio per eliminare le cause (anomalie) delle non conformità o di altre situazioni indesiderabili. Paradossalmente, l'approccio utilizzato nei Sistemi di Gestione per la Qualità è analogo a quello dei Sistemi di Gestione per la Sicurezza Aeronautica (c.f.r. Annessi ICAO - 11 e 14); infatti, non a caso, il legislatore all'atto della emanazione del Regolamento 2096/05/CE (Requisiti Comuni), recante le procedure di certificazione dei Fornitori dei Servizi della Navigazione Aerea, ha richiesto a quest'ultimi di dotarsi non solo di un Safety Management System ma anche di un Sistema di Gestione della Qualità conforme alla UNI EN ISO 9001:2000, condizione questa indispensabile per mantenere la certificazione dei servizi erogati. Pertanto, ricondurre con troppa facilità un incidente ad una colpa individuale – anche in presenza di errori non intenzionali – e senza alcuna analisi scientifica dei variegati processi che presiedono una attività complessa quale quella del sistema trasporto aereo, può non solo fuorviare l'autorità giudiziaria ma anche l'efficacia di un sistema di prevenzione che poggia le fondamenta proprio nella corretta individuazione delle cause che hanno condotto all'insorgere di un evento, condizionando altresì irreparabilmente qualsiasi sforzo mirato alla non ripetitività di una situazione critica.

Alla luce delle su esposte ragioni, che prendono a riferimento l'approccio utilizzato nei sistemi di gestione per la qualità, le definizioni di incident/serious incident potrebbero utilmente essere accompagnate da una appropriata declinazione tesa a sottolineare che le definizioni utilizzate sono assimilabili ad *"eventi che denotano una anomalia presente in attività correlate ed interagenti"* e non alla mera constatazione di una supposta ed esclusiva responsabilità individuale, specie poi se abbinata ad errori non intenzionali per i quali sussisterebbe la necessità di affinarne l'interpretazione. Inoltre, al fine precipuo di far sì che l'inchiesta sia sempre ad ampio raggio d'azione, prevedere delle voci *standard* – ad es. errore organizzativo – che debbono essere sempre obbligatoriamente e opportunamente valutate nel corso della stessa.

In linea con le perplessità qui rappresentate, ANACNA intende qui sottolineare come anche l'IFATCA, l'IFALPA e l'ECA hanno congiuntamente sollevato analoghe perplessità e carenze nel testo, in particolare:

- a) Mancata trasposizione dei principi fondamentali dell'Annesso 13 ICAO nel corpo della proposta di regolamento, con evidenti impatti sulla concreta possibilità degli Stati Membri di applicare una corretta ed uniforme prevenzione degli incidenti e limitando, inoltre, la loro capacità di concorrere all'ottimizzazione della sicurezza a livello globale;
- b) Carente definizione del ruolo dell'EASA: al momento, infatti, il Regolamento 216/08/CE non è in grado di conferire all'EASA compiti di investigazione sugli incidenti né, peraltro, l'organico e le competenze dell'Agenzia sembrerebbero consentire alla stessa di poter svolgere tale ruolo. Traspone, inoltre, una ambiguità concettuale sulla modalità di partecipazione dell'EASA nel processo investigativo; da un lato, infatti, le è richiesto di rimanere a distanza dall'iter investigativo al fine di salvaguardare l'indipendenza delle Agenzie preposte alle investigazioni tecniche, dall'altro sembrerebbe, invece, investita di un mandato sia per accedere ai *flight data recordings*, sia per attingere elementi testimoniali in palese conflitto di interessi. Viceversa, l'EASA potrebbe essere chiamata dagli Stati a svolgere un ruolo di Advisor laddove, ad esempio, fossero necessari urgenti interventi correlati agli esiti delle investigazioni tecniche in corso;
- c) Impropria collocazione nel testo delle procedure a sostegno dei parenti delle vittime che andrebbero trattate in apposito regolamento o altro atto normativo ad hoc;
- d) Sbilanciata interazione tra ruoli dell'Autorità giudiziaria e delle Agenzie di investigazione tecnica con palesi ripercussioni sulle capacità di quest'ultime di avvalersi delle prerogative essenziali per una celere conduzione indipendente delle investigazioni in conformità a quanto al riguardo specificato nell'Annesso 13-ICAO.

Dott. Bruno Barra Presidente ANACNA



ALLEGATI:

1. Proposte ANACNA di emendamento alla "bozza di Regolamento Europeo sulle inchieste e prevenzione di incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile" – TESTO ITALIANO
2. ANACNA amendments proposals on draft regulation of the European Parliament and the Council on investigation and prevention of accidents and incidents – ENGLISH VERSION

Allegato 1

Proposte ANACNA di emendamento alla "bozza di Regolamento Europeo sulle inchieste e prevenzione di incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile"

- P R E M E S S A -

Nell'approntamento dei suggerimenti di emendamento alla proposta di Regolamentazione CE in esame, ANACNA, a titolo di mera sensibilizzazione e senza alcuna pretesa di sostituirsi all'opera fin qui fatta dal legislatore, si è posta il problema dei possibili fraintendimenti che possa ingenerare, nell'ambito di una inchiesta giudiziaria o investigazione tecnica sugli accident/incident, l'impropria traduzione di questi ed altri termini tecnici dall'inglese alla nostra lingua.

Nel porre mano ad ipotesi di emendamento l'aspetto più complicato è apparso immediatamente quello del lessico.

La trasposizione di termini che si continua a fare dall'inglese in modo abbastanza letterale ed approssimativa negli atti normativi interni (vedi testi legislativi e codice della navigazione) dei termini inglesi ha provocato e continua a provocare – a nostro avviso - inadeguate valutazioni nel definire e successivamente classificare gli eventi aeronautici di cui si tratta.

Ricomprendere nel termine "**incidente**" tutta una serie di accadimenti che vanno dal disastro aereo al nostro semplice incidente aereo con danni alle persone (lesioni o morte) o imponenti danni alle strutture vitali dell'aeromobile – pur in presenza di una declaratoria tratta dal testo ICAO (Annesso 13) che ne circostanzia la tipologia – può provocare incertezze interpretative sul piano interno e difficoltà nell'uniformarsi agli standard internazionali in materia.

Parimenti inadeguato appare – a nostro avviso – il termine "**inconveniente**" (termine più appropriato nel definire un *contrattempo* che non un evento pregiudizievole per volo) laddove il corrispondente termine inglese "**incident**" contempla lo stesso "**incidente**" aereo, ma con danni di più lieve entità all'aeromobile ed, in aggiunta, ogni altro evento che pregiudichi la condotta e quindi la sicurezza del volo.

In questo complicato scenario si colloca il nostro datato Codice Penale ed il Codice della Navigazione parte Aerea – il cui lessico, nonostante le peraltro incomplete recenti revisioni, è ancora legato ad un'epoca in cui l'Aviazione Commerciale era agli albori - che prevede solo la fattispecie del "*disastro aviatorio*" (v. per tutti artt.428 e 449 C.P. – artt.1122 e1123 CNA).

Per dare un'idea delle ricadute negative prodotte da tale mancata modernizzazione normativa sul piano dell'amministrazione della giustizia, basti per tutti citare l'esempio del noto incidente aereo avvenuto nel piazzale dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari il 20 aprile 2004 (collisione tra la struttura alare di un MD 80 con un camion, con danni rilevanti all'aeromobile ma senza vittime o lesioni gravi alle persone), che è stato fatto rientrare processualmente nelle previsioni di cui agli appena richiamati articoli (**disastro aereo**) che, con le aggravanti contemplate dal legislatore, prevedono la comminazione di pene fino a 12 anni (art.1121, 2° comma, CNA) per i soggetti coinvolti nell'evento.

Accadimenti analoghi a questo, che in Italia comportano lungaggini processuali (a quasi 6 anni dall'evento siamo all'inizio del dibattimento nel I° grado di giudizio) con enormi spese processuali (più di 20 consulenti tra quelli d'ufficio e quelli di parte ed altrettanti avvocati sono impegnati a produrre memorie) vengono altrove (es. Regno Unito,USA) trattati e definiti (in assenza di vittime) in via stragiudiziale previo accordi tra le compagnie di assicurazione.

Esigenze di chiarezza, uniformità internazionale e speditezza hanno spinto ANACNA quindi ad inserire nel corpo degli emendamenti proposti, al posto dei termini usati dal nostro legislatore nel definire gli *accident* e gli *incident*, alcune locuzioni che appaiono di più immediata comprensione della terminologia usata nel testo originale in lingua inglese.

Analogamente si è provveduto a sostituire l'espressione "*inchiesta sugli incidenti*" con la più appropriata "*investigazione tecnica*" che, a nostro avviso, appare maggiormente pertinente alla analisi tecnica e meticolosa demandata a tale tipo di attività mirata ad accertare le cause che va opportunamente distinta dalla eventuale parallela attività di "*indagine giudiziaria*" volta ad individuare eventuali responsabilità.

Di seguito, a completamento della presente nota, un estratto per una pratica comparazione delle definizioni di **accident** e di **incident** tratte dall'Annesso 13 ICAO e delle corrispondenti traduzioni di cui al DLgs 66/99 (così come riportate anche nel testo in esame) , dal corpo del quale (v. premessa art.2) appare evidente la difficoltà del legislatore nazionale ad uniformarsi al dettato comunitario (96/54CE) quanto a fedele trascrizione delle definizioni.

DEFINIZIONI DA ANNESSO 13-ICAO	DEFINIZIONI DA DLGS 66/99
<p>Accident. An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:</p> <p>a) a person is fatally or seriously injured as a result of:</p> <ul style="list-style-type: none"> — being in the aircraft, or — direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or — direct exposure to jet blast, <p><i>except</i> when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or</p> <p>b) the aircraft sustains damage or structural failure which:</p> <ul style="list-style-type: none"> — adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and — would normally require major repair or replacement of the affected component, <p><i>except</i> for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or</p> <p>c) the aircraft is missing or is completely inaccessible.</p> <p><i>Note 1.— For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified as a fatal injury by ICAO.</i></p> <p><i>Note 2.— An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.</i></p> <p>Incident. An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.</p> <p><i>Note.— The types of incidents which are of main interest to the International Civil Aviation Organization for accident prevention studies are listed in the Accident/Incident Reporting Manual (Doc 9156).</i></p>	<p>Art. 2. Definizioni</p> <p>1. Ai fini del presente decreto legislativo si intende per:</p> <p>a) "incidente": un evento, associato all'impiego di un aeromobile, che 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 e nel quale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 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 2) 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 i 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, ai pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alla carenatura, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile; oppure 3) l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile. <p>b) "Inconveniente": un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni</p>

BOZZA REGOLAMENTO EUROPEO INCHIESTE PREVENZIONE INCIDENTI & INCONVENIENTI	
ARTICOLATO	PROPOSTE DI MODIFICA/INTEGRAZIONE ANACNA
<p>RELAZIONE</p> <p>Antefatti</p>	
<p>1 La conduzione di inchieste indipendenti sui disastri aerei 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.</p>	<p>Para. 1, Antefatti, 1[^] capoverso, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche. Secondo capoverso, sostituire "incidente" con: Disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>L'aviazione civile, pur esistendo da un periodo relativamente breve, si basa già su tradizioni consolidate per quanto riguarda le inchieste sui disastri aerei. L'obbligo di investigare sui disastri aerei 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.</p>	<p>Para. 1, Antefatti, 3[^] capoverso, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p> <p>Para 1, Antefatti, 5[^] capoverso sostituire "standard dettagliati e pratiche raccomandate" con: "norme standard e specificazioni raccomandate".</p>
<p>Riconoscendo l'importanza delle inchieste sugli incidenti aerei, 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 incidente¹. La direttiva del 1980 è stata successivamente sostituita dalla direttiva 94/56/CE². Inoltre, nel 2003, è stata adottata la direttiva 2003/42/CE relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile³.</p>	<p>Para.1, Antefatti, 6[^] capoverso, sostituire "inchieste sugli incidenti aerei" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose; a seguire, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>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.</p>	<p>Para. 1, Antefatti, 9[^] e 10[^] capoverso, sostituire "incidente o grave inconveniente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento potenzialmente pregiudizievole per il volo di elevata entità; a seguire i due termini "inchiesta" con: investigazione tecnica; a seguire il termine "incidenti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose; a seguire, 10[^] capoverso, "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>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.</p>	
<p>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:</p>	<p>Para.1, 14[^] capoverso, sostituire "inchieste sugli incidenti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose; a seguire, 15[^] capoverso, sostituire "inchieste sugli incidenti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>La necessità di un cambiamento</p> <p>2 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 sui disastri aerei, 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:</p>	<p>Para. 2, 1[^] capoverso, sostituire "inchieste sugli incidenti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p> <p>Para. 2, 2[^] capoverso, sostituire "inchieste " con: investigazioni tecniche</p>
<p>– 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;</p>	<p>Para. 2, 3[^] capoverso, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>– gli aeromobili assieme alla relativa tecnologia diventano sempre più complessi, il che significa anche che le inchieste sugli incidenti richiedono conoscenze e risorse decisamente più diversificate rispetto ad una decina di anni fa;</p>	<p>Para. 2, 4[^] capoverso, sostituire "inchieste sugli incidenti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>– 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 esercenti 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;</p>	

<p>– 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 Comunità⁴.</p> <p>– 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.</p>	
<p>Definizione dettagliate del problema</p> <p>3 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.</p>	<p>Para. 3, 1[^] capoverso, sostituire "<i>inchieste sugli incidenti</i> " con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>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.</p>	<p>Para. 3, 2[^] capoverso, sostituire "<i>inchieste sugli incidenti</i> " con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>Al tempo stesso 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.</p>	<p>Para. 3, 3[^] capoverso, sostituire "<i>inchieste sugli incidenti</i> " con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>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:</p> <p>(1) un questionario dettagliato distribuito direttamente da un consulente esterno ad un gran numero di attori interessati;</p> <p>(2) una serie di interviste condotte da un consulente esterno con un numero limitato di attori interessati che costituivano un campione rappresentativo.</p> <p>Su questa base, la Commissione ha condotto un proprio studio di valutazione di impatto, che ha individuato le seguenti aree problematiche specifiche:</p> <p>(1) assenza di una capacità investigativa uniforme nell'UE;</p>	
<p>(2) esistenza di tensioni tra inchieste sulla sicurezza e altre procedure;</p>	<p>Para. 3, punto (2), sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>(3) mancanza di chiarezza nel ruolo svolto dalla Comunità nell'ambito delle inchieste sulla sicurezza;</p>	<p>Para. 3, punto (3), sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>4) presenza di punti deboli nell'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza;</p>	
<p>(5) assenza di norme comuni relative alla gestione degli elenchi dei passeggeri e il sostegno alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie</p>	<p>Para. 3, punto (5), sostituire "incidenti aerei" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>Possibili opzioni strategiche</p> <p>4 Al fine di affrontare le attuali inefficienze la Commissione ha analizzato una serie di possibili opzioni strategiche:</p> <p>(1) la promozione di una cooperazione volontaria;</p> <p>(2) l'istituzione di una Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza nel settore dell'aviazione civile;</p> <p>(3) l'istituzione di un Consiglio europeo per la sicurezza dell'aviazione civile.</p> <p>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</p>	
<p>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.</p>	

<p>5 Contenuti della proposta</p> <p>5. 1 La promozione della cooperazione volontaria</p> <p>La proposta presentata intende promuovere una cooperazione volontaria i cui obiettivi sono inseriti in un quadro giuridicamente vincolante.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	
<p>"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.</p>	<p>Para 5.1, 4[^] capoverso, sostituire "<i>inchieste sugli incidenti</i> " con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>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</p>	<p>Para 5.1, 5[^] capoverso, sostituire "<i>inchieste</i>" con: investigazioni tecniche; a seguire, sostituire "<i>sugli incidenti</i>" con: sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

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)⁵, 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;

<p>– 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;</p>	<p>Para 5. 2, 4[^] capoverso, sostituire “<i>inchieste</i>” con: investigazioni tecniche</p>
<p>– stabiliscono requisiti comuni sotto il profilo dell’organizzazione delle autorità investigative nazionali sulla sicurezza e rafforzano l’indipendenza delle inchieste in materia di sicurezza;</p> <p>– 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;</p>	<p>Para 5. 2, 5[^] e 6[^] capoverso, sostituire i due termini “<i>inchieste</i>” con: “investigazioni tecniche”; dopo “sulle cause di”, sostituire “<i>incidenti e inconvenienti</i>” con: disastri aerei /incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, sostituire “<i>inchieste sugli incidenti</i>” con: indagini sui disastri aerei /incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>– 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;</p>	<p>Para 5. 2, 7[^] capoverso, sostituire “<i>inchieste</i>” con: investigazioni tecniche</p>
<p>specificano i criteri sulla cui base le autorità investigative sulla sicurezza nominano i rappresentanti accreditati per lo “Stato di progettazione”;</p> <p>– stabiliscono requisiti comuni per le aerolinee comunitarie per quanto riguarda gli elenchi dei passeggeri e la protezione dei dati in essi contenuti;</p>	
<p>– rafforzano i diritti delle vittime di incidenti aerei e delle loro famiglie;</p> <p>– proteggono meglio l’anonimato delle persone coinvolte in incidenti;</p>	<p>Para. 5.2, 10[^] capoverso, sostituire “<i>incidenti aerei</i>” con: disastri aerei /incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose; a seguire, 11[^] capoverso, sostituire “<i>incidenti</i>” con: disastri aerei /incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>– rafforzano l’attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza attraverso: -l’istituzione di una banca dati centrale delle raccomandazioni in materia di sicurezza;</p> <p><input type="checkbox"/> 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.</p>	
<p>6 Sussidiarietà e proporzionalità</p> <p>Anche se l’istituzione di una Agenzia europea competente in materia 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.</p>	<p>Para 6, 1[^] capoverso, sostituire “<i>inchieste sugli incidenti</i>” con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>Di conseguenza, la presente proposta non sposta l’attuale suddivisione delle competenze per quanto riguarda le inchieste sugli incidenti e inconvenienti verificatisi nel settore dell’aviazione civile, che restano sempre di competenza delle rispettive autorità degli Stati membri.</p>	<p>Para 6, 2[^] capoverso, sostituire “<i>inchieste sugli incidenti e inconvenienti</i>” con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>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.</p>	

<p>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 prevenzione degli incidenti nell'aviazione civile all'interno dell'UE.</p>	<p>Para 6, 4[^] capoverso, sostituire i due termini "inchieste " con: investigazioni tecniche; a seguire, sostituire "incidenti" con: disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile <i>(Testo rilevante ai fini del SEE)</i></p> <p>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, visto il parere del Comitato economico e sociale europeo, visto il parere del Comitato delle regioni, deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, considerando quanto segue:</p>	<p>Proposta di REGOLAMENTO.....: dopo "in materia di", sostituire "inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti" con: investigazioni tecniche e prevenzione dei disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolato della bozza di Regolamento, para. (1), sostituire "incidenti e di inconvenienti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolato della bozza di Regolamento, para. (2), sostituire "inchieste sugli incidenti e inconvenienti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, sostituire "incidenti e inconvenienti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>

<p>(3) Le inchieste sulla sicurezza hanno come unico obiettivo prevenire futuri incidenti ed inconvenienti e non addossare colpe o responsabilità.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (3), sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche; a seguire, sostituire "incidenti ed inconvenienti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(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 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.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (4), sostituire "inchieste su incidenti e inconvenienti" con: investigazioni tecniche sui disastri/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica; a seguire, sostituire "incidenti e degli inconvenienti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(5) È necessario tener conto dei cambiamenti avvenuti nel quadro istituzionale e regolamentare che disciplina la sicurezza dell'aviazione civile nella Comunità dopo l'adozione della direttiva 94/56/CE e in particolare dell'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea.</p>	
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (6), sostituire "inchieste sugli incidenti ed inconvenienti aerei" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(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</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (7), sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica</p>

<p>dell'inchiesta sulla sicurezza, per migliorarne l'efficienza e garantire la sicurezza del progetto dell'aeromobile, senza incidere sulla sua autonomia.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p>	
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (10), sostituire <i>"inchieste in materia di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti"</i> con: investigazioni tecniche in materia di sicurezza sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e sugli eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, sostituire <i>"inchiesta"</i> con: investigazione tecnica</p>
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (11), sostituire <i>"inchieste"</i> con: investigazioni tecniche; a seguire, sostituire <i>"incidenti e degli inconvenienti"</i> con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(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").</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (12), sostituire <i>"inchieste"</i> con: investigazioni tecniche</p>

<p>(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.</p> <p>(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.</p>	
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para (15), dopo "provvedere" sostituire il testo come segue: all'occorrenza, anche ricorrendo alla eventuale rivisitazione della legislazione applicabile, affinché le autorità responsabili delle investigazioni tecniche in materia di sicurezza su incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo siano poste nelle condizioni di svolgere le investigazioni di loro pertinenza senza pregiudicare l'iter delle istruttorie in essere; in particolare laddove quest'ultime siano contestualmente oggetto di indagini da parte dell'autorità giudiziaria</p>
<p>16) Un'inchiesta sulla sicurezza efficiente è possibile solo se gli elementi di prova importanti vengono adeguatamente conservati.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (16), sostituire "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica</p>
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolo della bozza di Regolamento, para. (17), sostituire al primo capoverso "<i>incidenti e inconvenienti</i>" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, secondo capoverso, sostituire "<i>incidenti e degli inconvenienti</i>" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e degli eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>

<p>(18) Ai fini della prevenzione degli incidenti è importante rendere pubbliche le conclusioni delle inchieste quanto prima possibile.</p>	<p>Premesse all'articolato della bozza di Regolamento, para. (18), sostituire il termine "incidenti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose ; a seguire, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolato della bozza di Regolamento, para. (19), primo capoverso, sostituire la frase "inchieste su incidenti o inconvenienti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose o eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, sostituire "incidenti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(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.</p>	
<p>(21) I diritti delle vittime di incidenti aerei e delle loro famiglie devono essere adeguatamente tutelati.</p>	<p>Premesse all'articolato della bozza di Regolamento, para. (21), sostituire "incidenti aerei" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(22) La direttiva 95/46/CE deve essere applicata al trattamento dei dati personali effettuato ai sensi del presente regolamento.</p>	
<p>(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.</p>	<p>Premesse all'articolato della bozza di Regolamento, para. (23), primo capoverso, sostituire la frase "inchieste su incidenti o inconvenienti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>

<p>(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. 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.</p> <p>(25) La direttiva 94/56/CE deve essere quindi abrogata.</p>	
<p>HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:</p>	
<p>Articolo 1</p> <p>Oggetto</p> <p>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.</p>	<p>Art.1 (Oggetto) sostituire, "inchieste" con: investigazioni tecniche; a seguire, "incidenti e inconvenienti" con: sui disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>Articolo 2</p> <p>Definizioni</p> <p>Ai fini del presente regolamento si intende per:</p> <p>(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:</p>	<p>Art. 2, comma 1, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone</p>

<p>(a) una persona riporti lesioni gravi o mortali per il fatto di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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; <p>oppure</p>	
<p>(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</p>	<p>Art. 2, comma (1), para (b) sostituire “<i>nel raduomo</i>” con nella protezione dell’antenna radar</p>
<p>(c) l’aeromobile sia scomparso o sia completamente inaccessibile;</p>	
<p>(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;</p>	<p>Art. 2, comma (2), sostituire “<i>inchiesta</i>” con investigazione tecnica</p>
<p>(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;</p>	<p>Art. 2, comma (3), sostituire “<i>inchiesta</i>” con investigazione tecnica</p>

<p>(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;</p>	<p>Art. 2, comma (4), sostituire "all'incidente o all'inconveniente" con: al disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>(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;</p>	<p>Art.2, comma (5), sostituire le due frasi "incidente o inconveniente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o eventi significativi potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>(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;</p>	<p>Art. 2, comma (6), sostituire i due termini "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(7) "registratore di volo", qualsiasi tipo di registratore installato a bordo di un aeromobile per agevolare l'inchiesta sull'incidente/inconveniente;</p>	<p>Art.2,comma(7),sostituire"l'inchiesta sull'incidente/inconveniente" con: investigazione tecnica sul disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose/ eventi significativi potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>(8) "inconveniente", un evento, diverso da un incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;</p>	<p>Art. 2, comma (8) sostituire "inconveniente" con: evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo; sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(9) "investigatore incaricato", una persona preposta, sulla base delle sue qualificazioni, all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta sulla sicurezza;</p>	<p>Art. 2, comma (9), sostituire il periodo "allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta" con: alla raccolta ed analisi dei dati indispensabili per l'investigazione tecnica</p>
<p>(10) "esercente", qualsiasi persona fisica o giuridica che gestisce o intende gestire uno o più aeromobili;</p>	

<p>(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;</p>	<p>Art. 2, comma (11), sostituire le due frasi "<i>incidente o inconveniente</i>" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>(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;</p> <p>(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;</p>	<p>Art. 2, comma (12), sostituire "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica; a seguire, sostituire "<i>incidenti ed inconvenienti</i>" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose ed eventi significativi potenzialmente pregiudizievole per il volo dopo "fattori" sostituire "<i>concorrenti</i>" con: contributivi (diretti e/o indiretti)</p> <p>Art. 2, comma (13), sostituire "<i>dall'inchiesta</i>" con: dall' investigazione tecnica; a seguire, ultima riga, sostituire "<i>incidenti ed inconvenienti</i>" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>(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);</p>	<p>Art. 2, comma (14), sostituire il comma come segue: "evento potenzialmente pregiudizievole per il volo di elevata entità", un evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo le cui circostanze rivelino che si è avuta un'alta probabilità che si verificasse un disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose in relazione all'impiego di un aeromobile con l'intento di compiere un volo (un elenco di esempi di eventi potenzialmente pregiudizievole per il volo di elevata entità figura nell'allegato);</p>
<p>(15) "lesione grave", una lesione riportata da una persona in un incidente e che comporta:</p>	<p>Art. 2, comma (15), sostituire "<i>incidente</i>" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>(a) una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro 7 giorni dalla data in cui è stata riportata;</p> <p>(b) una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani e dei piedi o del naso);</p> <p>(c) lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini;</p> <p>(d) lesioni a qualsiasi organo interno;</p> <p>(e) ustioni di secondo o terzo grado o estese su più del 5% della superficie corporea;</p> <p>(f) un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive;</p> <p>(16) "impresa", qualsiasi persona fisica o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno.</p>	
<p>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:</p>	<p>Art. 3, comma 1, sostituire "inchieste" con: Investigazioni tecniche; a seguire, sostituire "incidenti e inconvenienti" con : disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(a) occorsi nel territorio della Comunità, in conformità agli obblighi internazionali degli Stati membri;</p>	
<p>(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;</p>	<p>Art.2, comma 1 (b), sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>(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;</p>	<p>Art.2, comma 1 (c), sostituire "inchiesta" con: Investigazione tecnica</p>
<p>(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.</p>	<p>Art.2, comma 1 (d), sostituire "inchiesta" con: Investigazione tecnica</p>

<p>Articolo 4 Obbligo di condurre un'inchiesta</p> <p>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, è sottoposto ad un'inchiesta sulla sicurezza.</p>	<p>Art. 4: titolo, sostituire "inchiesta" con investigazione tecnica</p> <p>Art. 4, comma 1, sostituire " incidente o inconveniente grave" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento potenzialmente pregiudizievole per il volo di elevata entità; a seguire, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 4, comma 2, sostituire nella prima e nell'ultima riga il termine "inchiesta" con: investigazione tecnica</p>
<p>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</p>	<p>Art. 4, comma 3, sostituire "inconvenienti" con: eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, "Incidenti o inconvenienti gravi" con: disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose o eventi potenzialmente pregiudizievoli per il volo di elevata entità</p>
<p>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.....</p>	<p>Art. 4, comma 4, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche; a seguire, aggiungere dopo "responsabilità" il seguente periodo: In ogni caso l'adozione di eventuali metodi di investigazione tecnica, assegnate a livello di singolo Stato alle autorità preposte alle inchieste aeronautiche, possono costituire – senza condizionare l'indipendenza della predetta autorità - un utile riferimento nei procedimenti giudiziari per l'analisi ed eventuale mitigazione di colpe e responsabilità attribuibili ai soggetti coinvolti</p>

<p>Articolo 5 L'Autorità investigativa sulla sicurezza dell'aviazione civile</p> <p>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").</p>	<p>All'art. 5 comma 1, sostituire "<i>inchieste</i>" con: investigazioni tecniche</p>
<p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>All'art. 5 comma 4, sostituire "<i>incidenti</i>" con: disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>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.</p> <p>In particolare:</p> <p>(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;.....</p>	<p>All'art. 5 comma 5 a), sostituire "<i>inchieste</i>" con: investigazioni tecniche; a seguire, aggiungere, alla fine del periodo il testo che segue: la competenza richiesta non dovrà essere limitata alla sola conoscenza tecnico operativa degli elementi oggetto di investigazione tecnica, bensì essa dovrà essere allargata e commisurata alle componenti sistemiche, interdisciplinari e di processo tipiche del sistema trasporto aereo.</p>
<p>(b) gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie;....</p>	<p>All'art 5 comma 5 b) dopo "<i>necessarie</i>" aggiungere: gli investigatori non possono ricoprire, nel corso del mandato, incarichi di perito o di consulente in procedimenti giudiziari civili o penali che abbiano attinenza diretta o indiretta con le indagini in corso</p>
<p>(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;</p>	<p>Art. 5, comma (c), sostituire "<i>comprende</i>" con "include" ed "<i>incidente aeronautico grave</i>" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(d) l'autorità investigativa sulla sicurezza viene dotata di un bilancio di funzionamento che consente il pagamento di perizie tecniche e spese di viaggio;</p>	<p>All'art 5, comma 5 d) sostituire "<i>di viaggio</i>" con: relative</p>
<p>(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</p>	

<p>Articolo 6 Cooperazione tra le autorità investigative sulla sicurezza</p> <p>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.....</p>	<p>All'art. 6, comma 1, aggiungere alla fine del periodo: l'assistenza dovrà prevedere il mutuo riconoscimento delle procedure investigative, ovvero, le deroghe eventualmente applicabili.</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 6, comma 2, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica; a seguire, sostituire "incidente o un inconveniente" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>3. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 1 e 2, le autorità investigative sulla sicurezza sono assistite dalla Rete di cui all'articolo 7.</p>	
<p>Articolo 7 Rete europea delle autorità investigative sulla sicurezza dell'aviazione civile</p> <p>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.</p>	
<p>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....</p>	<p>All'art. 7, comma 2, aggiungere alla fine del periodo: le attività di cooperazione e scambio di informazione dovranno prevedere l'adozione condivisa di un disciplinare dei principi, approvato dalla Commissione e reso esecutivo dall'EASA, sulla riservatezza dei dati e delle informazioni nonché la titolarità dei soggetti autorizzati preposti al relativo trattamento.</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 7, comma 3, dopo "regolamentazione" sostituire "inchieste sugli incidenti" con: investigazioni tecniche sui disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>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.</p>	<p>Art. 7, comma 4, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>5. La Rete presenta una relazione annuale sulle sue attività al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione. La relazione è resa pubblica.</p>	
<p>Articolo 8 Organizzazione dei lavori della Rete 1. I lavori della Rete sono organizzati conformemente al suo regolamento <u>interno</u>. 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.</p>	<p>All'art. 8, comma 1, aggiungere dopo la parola "interno": che dovrà essere redatto sentito il parere dell'EASA per la verifica degli ambiti di compatibilità generale. A seguire, dopo "non superiore a", sostituire il testo come segue: 3 anni rinnovabili una sola volta.</p>

<p>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.</p> <p>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. 1605/200213, del Consiglio, e ha diritto ad un sostegno sotto forma di un finanziamento proveniente dal bilancio comunitario.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
--	--

<p>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.</p> <p>8. Quanto dispone il presente regolamento lascia impregiudicato il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>	
<p>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....</p>	<p>All'art. 8, comma 9, aggiungere, alla fine del comma, quanto segue: ed all'EASA per la parte di verifica della compatibilità generale</p>
<p>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:</p>	<p>Articolo 9: titolo, sostituire "inchieste" con : investigazioni tecniche</p>
<p>(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;</p>	<p>Art. 9, comma 1 (a), sostituire "inchieste" con investigazioni tecniche: e "inchiesta" con: investigazione tecnica</p>
<p>(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</p>	<p>Art. 9, comma 1 (b), sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>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:</p>	<p>Art. 9, comma 2, sostituire "inchiesta" con: Investigazione tecnica</p>

<p>(a) visitare la scena dell'incidente ed esaminare l'aeromobile, il suo contenuto o il suo relitto;</p>	<p>Art. 9, comma 2 (a), sostituire "incidente" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(b) suggerire gli interrogativi da sollevare e ottenere informazioni da testimoni, come precisato all'articolo 15, paragrafo 1, lettera a), a condizione che questi ultimi autorizzino la diffusione delle proprie dichiarazioni;</p> <p>(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);</p> <p>(d) partecipare alle letture dei registratori di volo, ad eccezione delle registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio;</p>	
<p>(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;</p>	<p>Art. 9, comma 2 (e), sostituire i due termini "inchiesta" citati nel comma con: investigazione tecnica; sostituire "incidente" con : disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(f) pronunciarsi sul progetto di relazione finale dell'inchiesta sulla sicurezza e chiedere, eventualmente, che le proprie osservazioni vengano allegate alla relazione finale.</p>	<p>Art. 9, comma (f), sostituire "inchiesta" con: Investigazione tecnica</p>
<p>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).</p>	<p>Art. 9, comma (3), sostituire i due termini "inchiesta" citati nel comma con: Investigazione tecnica</p>

<p>Articolo 10 Partecipazione dello Stato di progettazione alle inchieste sulla sicurezza</p> <p>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.</p>	<p>Articolo 10: titolo, sostituire "inchieste" con: investigazioni tecniche</p>
<p>Articolo 11 Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi</p>	<p>Art. 11: titolo, sostituire "incidenti e inconvenienti gravi" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi potenzialmente pregiudizievoli per il volo di elevata entità</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 11, comma 1, sostituire "incidente o inconveniente grave" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o eventi potenzialmente pregiudizievoli per il volo di elevata entità</p>
<p>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....</p>	<p>All'art 11, comma 2, sostituire "incidenti" con disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose ; a seguire, eliminare "e inconvenienti gravi" ed aggiungere dopo "informata" il seguente testo: nonché la lista aggiornata degli eventi potenzialmente pregiudizievoli per il volo di elevata entità, in corso di istruttoria, adeguatamente compilata in accordo ad uno schema standard da concordare in seno alla Rete</p>
<p>Articolo 12 Status degli investigatori in materia di sicurezza</p> <p>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.</p>	<p>Art. 12, comma 1, sostituire "inchiesta" con : investigazione tecnica</p>

<p>2. Gli investigatori nominati da un'autorità investigativa sulla sicurezza, in particolare, hanno diritto di:</p>	
<p>(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;</p>	<p>Art. 12, comma 2 (a), sostituire "<i>incidente</i>" o "<i>dell'inconveniente</i>" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o dell'eventi significativo pregiudizievole per il volo</p>
<p>(b) effettuare l'immediato rilevamento degli indizi e il prelievo sotto controllo di rottami o di pezzi a fini di esami o di analisi;</p> <p>(c) avere accesso immediato ai registratori di volo e a qualsiasi altra registrazione e al controllo del relativo contenuto;</p> <p>(d) accedere liberamente ai risultati degli esami effettuati sui corpi delle vittime o delle analisi eseguite su campioni prelevati dai corpi delle vittime;</p> <p>(e) avere accesso immediato ai risultati dell'esame, o dei prelievi effettuati su campioni, delle persone coinvolte nell'impiego dell'aeromobile;</p>	
<p>(f) convocare e ascoltare i testimoni, chiedendo loro di fornire o presentare informazioni o prove rilevanti ai fini dell'inchiesta sulla sicurezza;</p>	<p>Art. 12, comma 2 (f), sostituire "<i>inchiesta</i>" con: Investigazione tecnica</p>
<p>(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.</p>	
<p>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.....</p>	<p>Art. 12, comma 3, sostituire "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica; sostituire "<i>inchiesta giudiziaria</i>" con: indagine giudiziaria; dopo "<i>giudiziaria</i>" aggiungere il seguente testo: a condizione che non si verifichino sovrapposizioni e/o interferenze tali da pregiudicare ruoli, funzioni, chiarezza di interlocuzione e trasparenza con le parti in causa che potrebbero utilmente concorrere alla raccolta degli indizi e/o dei dati della investigazione tecnica</p>

<p>Articolo 13 Coordinamento delle inchieste</p> <p>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.</p>	<p>Art. 13, titolo, sostituire "inchieste" con: indagini</p> <p>Art. 13, comma 1, sostituire "inchiesta giudiziaria" con: indagine giudiziaria; sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose, aggiungere dopo "trattati": A richiesta dell'investigatore incaricato, il responsabile dell'indagine giudiziaria può acconsentire alla presenza dell'investigatore incaricato alla lettura o trattazione dei registratori di volo o del materiale di prova. In tale ultimo caso non è consentito all'autorità giudiziaria acquisire pareri, scritti o verbali, anche informali, dall'investigatore incaricato la cui presenza ha il solo scopo tecnico di verificare che il suddetto registratore e/o materiale sia gestito correttamente e senza danni o involontarie manomissioni tali da pregiudicare il successivo riutilizzo</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 13, comma 2, sostituire i tre termini "inchiesta", citati nel comma, con: investigazione tecnica; a seguire, sostituire "all'incidente o all'inconveniente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo; a seguire, sostituire il termine "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>

<p>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.</p>	<p>Art. 13, comma 3, sostituire "<i>delle inchieste</i>" con: delle investigazioni tecniche; a seguire, sostituire "<i>incidenti e inconvenienti</i>" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; a seguire, sostituire "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica</p>
<p>Articolo 14 Protezione delle prove</p> <p>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.</p>	<p>Art. 14, comma 1, sostituire il termine "<i>incidente</i>" con : disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>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.</p>	
<p>Articolo 15 Protezione di informazioni sensibili in materia di sicurezza</p> <p>1. 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:</p>	<p>Art. 15, comma 1, sostituire "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica</p>
<p>(a) tutte le prove e altre dichiarazioni di testimoni, resoconti e note prese o ricevute dall'autorità investigativa sulla sicurezza nel corso dell'inchiesta sulla sicurezza, a meno che il testimone autorizzi la diffusione delle sue dichiarazioni;</p>	<p>Art. 14, comma 1 -a), sostituire "<i>inchiesta</i>" con : investigazione tecnica</p>
<p>(b) documenti da cui risulti l'identità delle persone che hanno testimoniato nell'ambito dell'inchiesta sulla sicurezza;</p>	<p>Art. 15, comma (b), sostituire il termine "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica</p>

<p>(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;.....</p>	<p>Art. 15 comma 1 (c) sostituire "<i>incidente o inconveniente</i>" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo; aggiungere alla fine del periodo: sono in ogni caso protette e tutelate le informazioni anche inavvertitamente acquisite ed afferenti gli esiti delle tecniche CISM (Critical Incident Stress Management) gestite dal personale diverso dall'autorità investigativa</p>
<p>(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;</p>	<p>Art. 15, comma 1 (d) , sostituire "<i>inchiesta</i>" con: investigazione tecnica</p>
<p>(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;</p>	<p>Art. 15, comma 1 e), sostituire "<i>incidenti e inconvenienti</i> " con: disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>(f) progetti delle relazioni finali.</p>	
<p>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;</p>	<p>Art. 15, comma 2, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica</p>
<p>(b) registrazioni e trascrizioni di registrazioni delle unità di controllo del traffico aereo;....</p>	<p>All'art. 15 comma 2 b) aggiungere alla fine del comma: ivi inclusi gli esiti delle interviste condotte allo scopo di approfondire le dinamiche operative del disastro aereo o dell'incidente</p>
<p>(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;</p>	

<p>(d) segnalazioni di eventi registrate ai sensi della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio; 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...</p>	<p>All'art.15, comma 2 d), sostituire "<i>inchieste</i>" con: investigazioni tecniche; aggiungere il seguente testo alla fine del periodo dopo "diffusione": Quanto sopra ad esclusione delle segnalazioni rese in regime di segnalazioni volontarie degli eventi</p>
<p>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. 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.</p>	
<p>Articolo 16 Uso delle registrazioni</p> <p>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.</p>	<p>Art. 16, comma 1, sostituire "<i>inchiesta</i>" con investigazione tecnica</p>
<p>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: o di manutenzione; (a) utilizzate unicamente a fini di aeronavigabilità oppure (b) rese anonime; oppure (c) divulgate in condizioni di riservatezza.</p>	<p>Art. 16, comma 2, sostituire "<i>inchiesta</i>" con investigazione tecnica</p>

<p>Articolo 17 Pubblicazione di informazioni</p> <p>1 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.</p>	<p>Art. 17, comma 1, sostituire "inchiesta" con : investigazione tecnica; a seguire, sostituire "incidente o dell'inconveniente" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o di evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>Articolo 18 Comunicazione di informazioni</p> <p>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.</p>	<p>Art. 18, comma 1, sostituire "inchiesta" con : investigazione tecnica</p>
<p>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 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.</p>	<p>Art. 18, comma 2, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica; a seguire, sostituire "incidente o di un grave inconveniente" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento potenzialmente pregiudizievole per il volo di elevata entità</p>
<p>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</p>	<p>Art. 18, comma 3, sostituire i due termini "inchiesta" citati nel comma con: investigazione tecnica</p>

<p>Articolo 19 Relazione di inchiesta</p> <p>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.</p>	<p>Art. 19, (titolo), sostituire "inchiesta" con Investigazione tecnica</p> <p>Art. 19, comma 1, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica; a seguire, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose ; a seguire, sostituire "dell'incidente o dell'inconveniente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo; Dopo il termine "obiettivo" sostituire "dell'inchiesta" con: dell'investigazione tecnica; a seguire, sostituire "incidenti ed inconvenienti" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>2. La relazione garantisce l'anonimato delle persone coinvolte nell'incidente o nell'inconveniente.</p>	<p>Art. 19, comma 2, sostituire "nell'incidente o nell'inconveniente" con: nel disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o nell'evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 19, comma 3, sostituire "inchieste su incidenti e inconvenienti aerei" con: investigazioni tecniche su disastri aerei/ incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose e eventi significativi potenzialmente pregiudizievoli per il volo</p>
<p>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.</p>	

<p>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.</p>	<p>Art. 19, comma 5, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>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.....</p>	<p>Art. 19, comma 6, sostituire "interinale" con: intermedia; a seguire, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose; a seguire, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica; aggiungere alla fine del periodo dopo "interessate": E' comunque ritenuta consigliabile—la pubblicazione di una o più relazioni intermedie per favorire l'opera di prevenzione e garantire una sufficiente trasparenza in termini di comunicazione.</p>
<p>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.</p>	
<p>Articolo 20 Raccomandazioni di sicurezza</p> <p>1. In qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, l'autorità investigativa sulla sicurezza, con una lettera di trasmissione con data, raccomanda alle <u>imprese.....</u> interessate, tra cui quelle di altri Stati membri o paesi terzi, eventuali azioni preventive che ritiene necessario vengano prese immediatamente.</p>	<p>All'art 20 comma 1. Sostituire "inchiesta" con investigazione tecnica. Aggiungere dopo "imprese": o organizzazioni aeronautiche di produzione dati e/o erogazione dei servizi della navigazione aerea.</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 20, comma 2, sostituire "inchiesta" con: investigazione tecnica</p>

<p>3. Una raccomandazione di sicurezza non costituisce di per sé una presunzione di colpa o un'attribuzione di responsabilità per un incidente o inconveniente.</p>	<p>Art. 20, comma 3, sostituire "un incidente o inconveniente" con: disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>Articolo 21 Monitoraggio delle raccomandazioni di sicurezza e relativa banca dati</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Ogni autorità investigativa sulla sicurezza attua le procedure per registrare le risposte alla raccomandazione di sicurezza emessa.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	

<p>Articolo 22 Disponibilità degli elenchi di passeggeri</p> <p>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.</p>	<p>Art. 22, comma 1, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>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.</p>	<p>Art. 22, comma 2, sostituire "dell'inchiesta" con: investigazione tecnica</p>
<p>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.</p>	
<p>4. L'elaborazione dei dati contenuti nell'elenco avviene senza pregiudicare la direttiva 95/46/CE</p>	
<p>Articolo 23 Assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie</p> <p>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.</p>	<p>Art. 23: titolo, sostituire "incidenti" con: disastri aerei o incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose Art. 23, comma 1, sostituire "incidenti aerei" con: disastri aerei/incidenti aerei con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>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:</p>	<p>Art. 23, comma 2, sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(a) visitare la scena dell'incidente,</p>	<p>Art. 23, comma 2 (a), sostituire "incidente" con: disastro aereo/incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose</p>
<p>(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,</p>	<p>Art. 23, comma 2 (b), sostituire i due termini "inchiesta" citati nel comma, con: investigazione tecnica</p>

<p>(b) ricevere una copia della relazione finale.</p> <p>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.</p>	
<p>Articolo 24 Comitato</p> <p>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</p>	
<p>Articolo 25 Sanzioni</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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; <p>avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente non ne informi le pertinenti autorità.</p>	<p>Art, 25, sostituire "un incidente o di un inconveniente" con: un disastro aereo/ incidente aereo con danni rilevanti alle persone ed alle cose o di un evento significativo potenzialmente pregiudizievole per il volo</p>
<p>Articolo 26 Abrogazioni</p> <p>La direttiva 94/56/CE del Consiglio è abrogata</p>	
<p>Articolo 27 Entrata in vigore</p> <p>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.</p>	

<p>ALLEGATO</p> <p>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».</p>	<p>Allegati: sostituire le tre frasi, citate nel testo: "<i>inconvenienti gravi</i> " con: eventi potenzialmente pregiudizievoli per volo di elevata entità;</p>
<ul style="list-style-type: none"> – 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'involucro 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. 	

Regulation of the European Parliament and the Council on investigation and prevention of accidents and incidents

-ANACNA amendments proposals -

<p>Under preliminary remarks to the text, whereas:</p> <p>(15) The Member States should, in compliance with the legislation in force as regards the powers of the authorities responsible for the judicial inquiry and, where appropriate, in close collaboration with those authorities, ensure that the authorities responsible for safety investigations of civil aviation accidents and incidents are allowed to carry out their tasks in the best possible conditions; the objectives of a judicial inquiry should not be compromised either.</p>	<p>Amendments should be replaced on full text as follows</p> <p>The Members States are strongly required to review their own applicable legislation allowing authorities responsible for safety investigations of civil accidents and incidents to manage and to preserve the autonomy of their own investigations without any impediments and/or prejudice especially in the case in which investigations are simultaneously matter of interest by the authorities responsible for the juridical inquiry</p>
<p>Article 2, paragraph (9)</p> <p>'investigator-in-charge' means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with responsibility for the organization, conduct and control of a safety investigation</p>	<p>Amendments - remove “ <i>conduct and control of a safety investigation</i>” and replace the text as follows:</p> <p>To collect and to analyze safety investigation data and any potential clues</p>
<p>Article 2, paragraph (12)</p> <p>'safety investigation' means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of cause(s) and/or <u>contributing factors</u> and, when appropriate, the making of safety recommendations;</p>	<p>Amendments - to add before “contributing factors” the sentence as follow:</p> <p>direct and/or indirect..</p>
<p>Article 4, paragraph (4)</p> <p>Safety investigations referred to in paragraph 1 and 3 shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. They shall be separate from and without prejudice to any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability...</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period:</p> <p>...In any case the adoption of appropriated procedures, actually assigned to the Authorities responsible for safety investigation by the State Authority, can encompass – without any limitation to independency – the right interpretation of any honest/unintentional mistakes revealed and analyzed during the safety investigation and therefore providing the juridical or administrative proceedings with a useful scientific reference</p>
<p>Article 5, paragraph 5 (a)</p> <p>the head of the safety investigation authority shall</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period:</p> <p>...Required competence in the investigation field</p>

<p>be experienced and competent in civil aviation safety and, if possible, in safety investigation...</p>	<p>shouldn't be confined at the operative and technical knowledge, foreseeing a wider knowledge based on systems components and interdisciplinary issues referred to system aviation peculiarities and processes</p>
<p>Article 5, paragraph 5 (b)</p> <p>the investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence...</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...Investigators in charge are not allowed to be appointed as expert or consultant in civil or penal juridical inquiry, directly or indirectly linked at their own investigation</p>
<p>Article 6, paragraph (1)</p> <p>A safety investigation authority from one Member State may request the assistance of safety investigation authorities from other Member States. When available, such assistance shall, as far as possible, be free of charge...</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...Assistance may require mutual recognition on investigation procedures and/or any possible applicable derogation</p>
<p>Article 7, paragraph (2)</p> <p>The Network shall coordinate and strengthen cooperation and exchange of information among the safety investigation authorities of the Member States, and facilitate cooperation between them and the Commission and the European Aviation Safety Agency (hereinafter 'EASA'), including through the establishment of a number of central functions...</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...Co-operation and information exchange must foresee the adoption of a common agreement on principles to be applied with special regard to data and information confidentiality combined with accountable persons authorized to be in charge in managing such data. The above mentioned agreement should be approved by the Commission and should be made executive by EASA</p>
<p>Article 8, paragraph (1)</p> <p>The work of the Network shall be organized according to its rules of <u>procedure</u>. The Network shall elect a chairperson from among its members, for a period <u>no longer than</u> five years. The term of the office of the chairperson shall be renewable.</p>	<p>1) Amendments – insert after the word “procedure” the following text: ..written taking into account EASA opinion in terms of general compatibility on their feasibility</p> <p>2) Amendments – after “no longer than” remove “five years” and replace it as follows: three (3) years, renewable only once</p>
<p>Art. 8, paragraph (9)</p> <p>The rules of procedure of the Network and its work programme shall be decided in accordance with the procedure referred to in Article 24. The chairperson of the Network shall present the draft of the rules of procedure and of the work programme to the Commission...</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...and to EASA in order to evaluate the general feasibility</p>
<p>Article 11, paragraph (2)</p> <p>The safety investigation authority shall notify without delay the Commission, EASA and the Member States concerned of the occurrence of all</p>	<p>1)Amendments – after “serious incident” insert the following text: up to dated list - highlighting only those still in progress - ...</p>

<p>accidents and <u>serious incident</u> of which it has been notified...</p>	<p>2) Amendments - to add at the end of the text the following period: ...Accident and serious incident lists should be filled in accordance with an agreed international format</p>
<p>Article 12, paragraph (3)</p> <p>The investigator-in-charge shall extend to its experts and advisers as well as to the accredited representatives, their experts and advisers the entitlements listed in paragraph 2, to the extent necessary to enable them effective participation in the safety investigation. This is without prejudice to the rights of the investigators and experts designated by the authority in charge of the judicial inquiry...</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...And in any case provided that there are not overlaps and/or interferences that could paved the way in jeopardizing roles, functions, inter-relationship clarity and transparency among stakeholders/actors involved that could be helpful in gathering safety investigation data and/or clues</p>
<p>Article 13, paragraph (1)</p> <p>If a judicial inquiry into the accident is instituted, the investigator-in-charge shall ensure custody of flight recorders and any evidence material by requesting that an official of the judicial authority accompany the flight recorders or material to the place of the read-out or <u>treatment</u>. If examination or analysis of such material may modify, alter or destroy them, prior agreement from the judicial authorities will be required.</p>	<p>Amendments - to insert after the word “treatment” the following text: At the safety investigator in charge request the accountable juridical inquiry representative may authorize the presence of the investigator in charge during the hardcopy data reading such as individual evidences minutes, or transcript reading, or during the flight data/ATC records listening deemed as a fundamental clue. In this context it is not allowed to the juridical inquiry to collect opinions by the investigator in charge, written and/or verbal, even if in informal manner. The investigator in charge presence will have the only technical intent to supervise and to verify that all data, including records, area properly managed without any damage or no-intentional forced operations able to jeopardize their future re-utilization for safety investigation purposes.</p>
<p>Article 15, paragraph 1 (c)</p> <p>information collected by the safety investigation authority and relating to persons involved in an accident or incident which is of a particularly sensitive and private nature, including information concerning their health...;</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...In any case information and/or outcomes derived by CISM (Critical Incident Stress Management) Techniques, even if unintentional acquired, are excluded to the investigation authority scope and therefore are deemed protected</p>
<p>Article 15, paragraph 2 (b)</p> <p>recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units...;</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period: ...including interviews outcomes conducted with the intent to go into or to clarify accident/serious incident operative dynamics</p>
<p>Article 15, paragraph 2 (d)</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the</p>

<p>occurrence reports filed under Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council 16;</p> <p>However, the competent authority for the administration of justice in a Member State may decide that the benefits of the disclosure of the records referred to in paragraphs 1 and 2 for any other purposes permitted by law outweighs the adverse domestic and international impact that such action may have on that or any future investigation and on the management of civil aviation safety and that there is an overriding public interest in their disclosure....</p>	<p>following period:</p> <p>...Except occurrences reporting released within voluntary/confidential reporting system procedures</p>
<p>Article 19, paragraph (6)</p> <p>If the report cannot be released within twelve months, the safety investigation authority shall release an interim report at least at each anniversary of the accident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised....</p>	<p>Amendments - to add at the end of the text the following period:</p> <p>...Nevertheless, within twelve months from the occurrences, it is suggested the publication of one or more interim report in order to grant any safety prevention action as required</p>
<p>Article 20, paragraph (1)</p> <p>At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter to the undertakings <u>concerned</u>, including those in other Member States or third countries, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly</p>	<p>Amendments – to insert after “concerned” the following sentence:</p> <p>or aeronautical organization providing data and/or air navigation services</p>