

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

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Comitato economico e sociale (2),

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C (3),

considerando che occorre mantenere un elevato livello di sicurezza dell'aviazione civile in Europa e fare quanto possibile per ridurre il numero di incidenti e di inconvenienti;

considerando che un rapido svolgimento delle inchieste tecniche sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile migliora la sicurezza del volo contribuendo a prevenire tali incidenti e inconvenienti;

considerando che si dovrebbe 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; che si deve in particolare tener conto dell'allegato 13 di detta Convenzione che prevede standard e pratiche raccomandate internazionali per le inchieste sugli incidenti aerei;

considerando che, a norma degli standard internazionali dell'allegato 13 precitato le inchieste sugli incidenti sono svolte sotto la responsabilità dello Stato nel quale l'incidente è accaduto;

considerando che, qualora in caso di inconvenienti gravi lo Stato nel quale l'inconveniente è accaduto non effettui inchieste, l'inchiesta deve essere condotta dallo Stato di immatricolazione;

considerando che le inchieste sugli inconvenienti gravi dovrebbero essere condotte secondo gli stessi principi applicati per quelle sugli incidenti;

considerando che l'ampiezza delle inchieste deve tener conto degli insegnamenti che se ne potranno trarre per migliorare la sicurezza;

considerando che, ai fini della sicurezza del volo, le inchieste devono essere svolte nel più breve tempo possibile;

considerando che gli investigatori dovrebbero poter espletare i loro compiti con la necessaria indipendenza;

considerando che gli Stati membri devono provvedere, salva la legislazione in vigore per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria e all'occorrenza in stretta collaborazione con esse, affinché i responsabili dell'inchiesta tecnica possano svolgere i loro compiti nelle migliori condizioni;

considerando che le inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile dovrebbero essere svolte da un organismo o da un ente indipendente o sotto il controllo di detto organismo o ente per evitare qualsiasi conflitto di interessi e ogni eventuale coinvolgimento nelle cause dell'evento oggetto dell'inchiesta;

considerando che tale organismo o ente dovrebbe essere dotato di mezzi adeguati e includere eventualmente tra i suoi compiti anche altre attività di prevenzione;

considerando che gli Stati membri dovrebbero adottare misure al fine di prestarsi mutua assistenza, in caso di necessità, per la realizzazione delle inchieste;

considerando che uno Stato membro può delegare un altro Stato membro a svolgere l'inchiesta;

considerando che ai fini della prevenzione degli incidenti è importante rendere pubbliche le conclusioni delle inchieste quanto prima possibile;

considerando che nel diffondere le conclusioni delle inchieste sugli inconvenienti si dovrebbe tener conto del carattere particolare di questi ultimi;

considerando che le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate in seguito alle inchieste su incidenti o inconvenienti devono essere prese nella debita considerazione dagli Stati membri;

(1) GU n. C 257 del 22. 9. 1993, pag. 8 e GU n. C 109 del 19. 4. 1994, pag. 14.

(2) GU n. C 34 del 2. 2. 1994, pag. 18.

(3) Parere del Parlamento europeo del 9 marzo 1993 (GU n. C 91 del 28. 3. 1994, pag. 123), posizione comune del Consiglio del 16 maggio 1994 (GU n. C 172 del 24. 6. 1994, pag. 46) e decisione del Parlamento europeo del 26 ottobre 1994 (GU n. C 323 del 21. 11. 1994).

considerando che il solo obiettivo dell'inchiesta tecnica è trarre degli insegnamenti che consentano di prevenire futuri incidenti e inconvenienti e che, pertanto, l'analisi dell'evento, le conclusioni e le raccomandazioni di sicurezza formulate non mirano a stabilire errori o a valutare responsabilità,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza del volo facilitando il rapido svolgimento delle inchieste tecniche il cui unico fine consiste nella prevenzione di futuri incidenti o inconvenienti.

Articolo 2

Campo di applicazione

1. La presente direttiva si applica alle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile occorsi nel territorio della Comunità tenuto conto degli obblighi internazionali degli Stati membri.

2. La presente direttiva si applica inoltre fuori del territorio della Comunità:

- i) alle inchieste su incidenti occorsi ad aeromobili immatricolati in uno Stato membro qualora l'inchiesta non sia effettuata da un altro Stato;
- ii) alle inchieste sugli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili immatricolati in uno Stato membro o gestiti da una compagnia stabilita in uno Stato membro, qualora l'inchiesta non sia effettuata da un altro Stato.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

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:

- 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;

- b) «lesione grave», una lesione riportata da una persona in un incidente, che:

- 1) richieda una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data in cui è stata riportata; oppure
- 2) comporti una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani e dei piedi, o del naso); oppure

- 3) comporti lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini; oppure

- 4) comporti lesioni a qualsiasi organo interno; oppure

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

- 6) comporti un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive;

- c) «lesione mortale», una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la morte entro 30 giorni dalla data dell'incidente;

- d) «cause», la (le) azione(i), la (le) omissione(i), l' (gli) evento(i), la (le) condizione(i), o una combinazione di tali fattori, che hanno dato luogo all'incidente o all'inconveniente;
- e) «inchiesta», 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, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- f) «investigatore incaricato», una persona preposta, sulla base delle sue qualificazioni, all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta;
- g) «registratore di volo», qualsiasi tipo di registratore installato a bordo di un aeromobile per agevolare l'inchiesta sull'incidente/inconveniente;
- h) «impresa», qualsiasi persona fisica, o giuridica, con o senza fini di lucro, o qualsiasi organismo ufficiale, dotato di personalità giuridica propria o meno;
- i) «esercente», la persona, l'organismo o l'impresa che gestisce o intende gestire uno o più aeromobili;
- j) «inconveniente», un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;
- k) «inconveniente grave», un inconveniente le cui circostanze rivelino che è stato sfiorato l'incidente (l'elenco di esempi di inconvenienti gravi figura nell'allegato);
- l) «raccomandazione di sicurezza», una proposta dell'organismo investigativo dello Stato responsabile dell'inchiesta tecnica, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta, ai fini della prevenzione di incidenti ed inconvenienti.

Articolo 4

Obbligo d'inchiesta

1. Ogni incidente aereo o inconveniente grave è sottoposto ad inchiesta.

Tuttavia gli Stati membri possono prendere misure per svolgere inchieste su inconvenienti non contemplati al primo comma qualora l'organismo investigativo ritenga di trarne insegnamenti utili ai fini della sicurezza del volo.

2. L'ampiezza dell'inchiesta e la relativa procedura sono determinate dall'organismo investigativo tenuto conto dei principi e dell'obiettivo della presente direttiva e in fun-

zione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente grave per migliorare la sicurezza.

3. Le inchieste di cui al paragrafo 1 non riguardano in alcun caso la determinazione delle colpe o delle responsabilità.

Articolo 5

Status dell'inchiesta

1. Gli Stati membri definiscono, nel quadro dei rispettivi ordinamenti giuridici interni, uno status giuridico dell'inchiesta che conferisca agli investigatori incaricati i poteri necessari per svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.

2. Conformemente alla legislazione vigente negli Stati membri e, eventualmente, in collaborazione con le autorità responsabili dell'inchiesta giudiziaria, gli investigatori sono autorizzati in particolare a:

- aver libero accesso al luogo dell'incidente o dell'inconveniente, nonché all'aeromobile, al suo contenuto o al relitto;
- effettuare l'immediato rilevamento degli indizi e il prelievo sotto controllo di rottami o di pezzi a fini di esami o di analisi;
- avere accesso immediato ai registratori di volo e a qualsiasi altra registrazione e utilizzazione del relativo contenuto;
- avere accesso ai risultati dell'esame o dei prelievi effettuati sui corpi delle vittime;
- avere accesso immediato ai risultati dell'esame o dei prelievi effettuati sulle persone coinvolte nell'impiego dell'aeromobile;
- procedere all'ascolto dei testimoni;
- 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.

Articolo 6

Organismo o ente investigativo

1. Ciascuno Stato membro garantisce che le inchieste tecniche siano effettuate da un organismo o da un ente aeronautico civile permanente oppure sotto il controllo di detto organismo o ente. Tale organismo o ente è indipendente sul piano funzionale, in particolare nei confronti delle autorità aeronautiche nazionali competenti per la navigabilità, l'omologazione, le operazioni di volo, la

manutenzione, il rilascio delle licenze, il controllo del traffico aereo o la gestione degli aeroporti e in generale nei confronti di qualsiasi altra parte i cui interessi possano entrare in conflitto con la missione assegnatagli.

2. In deroga al paragrafo 1, i compiti affidati al suddetto organismo o ente possono essere estesi alla raccolta e all'analisi di dati relativi alla sicurezza del volo in particolare ai fini di prevenzione, nella misura in cui queste attività non compromettano la sua indipendenza e non comportino alcuna responsabilità di carattere regolamentare, normativo o amministrativo.

3. L'organismo o l'ente di cui al paragrafo 1 viene dotato dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità indipendentemente dalle autorità di cui al paragrafo 1 e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse. Gli investigatori godono di uno status che conferisce loro le garanzie di indipendenza necessarie. Esso comprende almeno un investigatore in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente o di inconveniente aeronautico grave.

4. Se necessario, l'organismo o l'ente investigativo può chiedere l'assistenza di organismi o enti di altri Stati membri volta a fornire:

a) gli impianti, le attrezzature e gli strumenti per consentire:

- di effettuare l'esame tecnico delle parti di un relitto e degli equipaggiamenti dell'aeromobile, nonché degli altri oggetti interessanti ai fini dell'inchiesta;
- di sfruttare le indicazioni fornite dai registratori di volo;
- di memorizzare e di valutare elettronicamente i dati relativi agli incidenti aerei;

b) gli esperti specializzati in questo tipo di inchieste per affidare loro lavori specifici, unicamente però nel caso di un'inchiesta aperta in seguito ad un incidente di gravi proporzioni.

Questa assistenza dovrebbe essere fornita gratuitamente nella misura del possibile.

5. Uno Stato membro può delegare un altro Stato membro a svolgere un'inchiesta su un incidente o un inconveniente.

Articolo 7

Relazione di incidente

1. Qualsiasi inchiesta su un incidente forma oggetto di una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla

gravità dell'incidente. La relazione mette in evidenza il fine esclusivo dell'inchiesta di cui all'articolo 1 e contiene, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza.

2. L'organismo o ente investigativo rende pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile cercando di non superare i dodici mesi dalla data dell'incidente.

Articolo 8

Rapporto di inconvenienti

1. Qualsiasi inchiesta su un inconveniente forma oggetto di un rapporto redatto in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'evento. Il rapporto contiene, ove opportuno, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza. Il rapporto garantisce l'anonimato delle persone coinvolte nell'inconveniente.

2. Il rapporto è distribuito alle parti che possono trarre un vantaggio in materia di sicurezza dalle conclusioni in esso contenute.

Articolo 9

Raccomandazioni di sicurezza

Le relazioni, i rapporti e le raccomandazioni di sicurezza di cui agli articoli 7 e 8 sono trasmesse alle imprese o alle autorità aeronautiche nazionali interessate. Copie di esse sono inviate alla Commissione.

Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che le raccomandazioni di sicurezza formulate dagli organismi o enti investigativi siano debitamente prese in considerazione e attuate, ove opportuno, senza pregiudicare il diritto comunitario.

Articolo 10

Una raccomandazione di sicurezza non crea di per sé una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.

Articolo 11

La direttiva 80/1266/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei (1) è abrogata.

(1) GU n. L 375 del 31. 12. 1980, pag. 32.

Articolo 12

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il 21 novembre 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 21 novembre 1994.

Per il Consiglio

Il Presidente

M. WISSMANN

ALLEGATO

ESEMPI DI INCONVENIENTI GRAVI

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

- Mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo.
 - Volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno (CFIT), evitato di misura.
 - Decollo interrotto su pista chiusa o occupata, oppure decollo da una tale pista 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.
 - Tutti i 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.
 - Qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio.
 - Avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore non classificata come incidente.
 - Malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che ne comprometta gravemente l'operatività.
 - Qualsiasi caso di inabilità fisica dell'equipaggio in volo.
 - Qualsiasi circostanza relativa al carburante che richieda la dichiarazione di emergenza da parte del pilota.
 - Inconvenienti in sede 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'involupto 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.
-