

# COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(93) 406 def.

Bruxelles, 1 settembre 1993

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

**CHE STABILISCE I PRINCIPI FONDAMENTALI IN MATERIA  
DI INCHIESTE SU INCIDENTI E SINISTRI AEREI**

(presentata dalla Commissione)

## RELAZIONE

### I. Introduzione

Nel novembre 1987 la Commissione ha organizzato un simposio sulla sicurezza aerea per consentire uno scambio di informazioni e di idee e individuare settori prioritari per un'azione appropriata a livello comunitario nel campo della sicurezza aerea.

Uno dei tre grandi temi trattati durante il simposio è stato quello delle inchieste sugli incidenti aerei. Le conclusioni tratte dalle discussioni (1) hanno chiaramente mostrato che, benché in Europa la situazione fosse generalmente soddisfacente, diversi aspetti delle inchieste sugli incidenti richiedevano un'azione comunitaria.

Per ottenere informazioni più dettagliate i servizi della Commissione hanno promosso due studi specifici, ultimati nel 1989:

- "Cooperazione e scambio delle risorse disponibili nel settore delle inchieste sugli incidenti di aeromobili", di Geoffrey Wilkinson, ex primo ispettore nell'ambito dell'Ufficio inchieste sugli incidenti del Regno Unito; e
- "Problemi derivanti dalla duplice inchiesta sugli incidenti aerei", di Lucien Rapp, professore alla facoltà di Giurisprudenza.

I risultati e le conclusioni dei due studi sono stati attentamente valutati da esperti dei governi e dell'industria in varie riunioni organizzate dai servizi della Commissione nel 1990.

---

(1) Atti del Simposio sulla sicurezza aerea, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, Lussemburgo, 1988.

Nel 1991, la Commissione, tenendo conto delle osservazioni degli esperti e delle discussioni portate avanti nell'ambito delle organizzazioni internazionali, in particolare ICAO e CEAC, ha presentato una "Comunicazione al Consiglio concernente alcune iniziative comunitarie nei settori dei sinistri e degli incidenti aerei".

La comunicazione comprende un programma di lavoro che prevede, tra l'altro, misure legislative nel campo delle inchieste sugli incidenti.

La misura proposta è pertanto intesa a stabilire solide basi comuni per le inchieste condotte dagli Stati membri a livello nazionale.

Nel 1992 hanno avuto luogo diverse riunioni con vari esperti, a seguito delle quali i servizi della Commissione hanno potuto elaborare la presente proposta basata sulle esigenze individuate, risultanti dalle carenze del sistema.

## II. Carenze del sistema attuale

L'attuale sistema di inchiesta sugli incidenti aerei è disciplinato dagli standard e dalle pratiche raccomandate internazionali contenuti nell'attuale edizione dell'allegato 13 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale pubblicata dall'ICAO.

Mentre all'interno dei servizi della Commissione si svolgeva il processo sopra descritto, nell'ambito dell'aviazione, in particolare nell'ICAO, veniva avviato un processo di riflessione analogo.

In tale contesto l'ICAO ha organizzato nel febbraio 1992 una vasta riunione divisionale sul tema delle inchieste sugli incidenti (AIG 92), alla quale hanno partecipato più di 200 delegati di oltre 70 paesi e organizzazioni. In particolare, sono state adottate molte proposte di modifica e aggiornamento dell'allegato 13 e di altri documenti ICAO relativi alla materia per cercare di ovviare alle carenze individuate da un così gran numero di esperti.

La presente proposta tiene conto dei lavori dell'AIG 92 ed è pertanto conforme ai requisiti dell'ICAO più recenti e a quelli previsti, in quanto converte in legislazione comunitaria varie misure intese ad ovviare alle carenze attuali.

In primo luogo occorre esplicitare l'obiettivo dell'inchiesta che consiste segnatamente nella prevenzione di ulteriori incidenti e sinistri. In occasione delle inchieste relative ad alcuni incidenti recentemente verificatisi in Europa l'esperienza ha dimostrato che possono sorgere difficoltà quando le legislazioni nazionali non prevedano una netta distinzione tra inchiesta tecnica, finalizzata unicamente alla prevenzione degli incidenti, e l'inchiesta giudiziaria, volta all'individuazione di colpe o responsabilità. L'esistenza della doppia inchiesta crea un problema molto complesso che potrebbe ostacolare le indagini sull'incidente ed è aggravato dal fatto che le tradizioni giudiziarie variano da uno Stato all'altro.

Il potenziale conflitto di interessi si potrebbe evitare definendo chiaramente lo status dell'inchiesta tecnica e riconoscendo alcuni diritti fondamentali agli inquirenti per metterli in grado di adempiere al loro compito nel rispetto delle procedure legali vigenti. Gli inquirenti e il loro operato devono inoltre essere protetti da abusi che potrebbero rivelarsi controproducenti in quanto le parti di un incidente potrebbero essere dissuase dal collaborare per paura di una successiva azione giudiziaria. Degli elementi dell'inchiesta tecnica, soltanto le informazioni attinenti ai fatti dovrebbero poter essere utilizzate dalle autorità giudiziarie, mentre l'analisi o le conclusioni dovrebbero essere utilizzate unicamente a fini di prevenzione.

Le risultanze dell'inchiesta sono in genere oggetto di una relazione. La diffusione di questa, ivi comprese le raccomandazioni relative alla sicurezza dettate dall'inchiesta, è di estrema importanza ai fini della prevenzione degli incidenti. Ad esempio, lo scorso anno negli Stati Uniti si è verificato un incidente con un aeromobile uguale a quello coinvolto in un incidente avvenuto in Canada tre anni prima e in condizioni simili. La relazione di inchiesta canadese non era stata ufficialmente inviata alle autorità statunitensi.

Molto spesso, anche se raccomandazioni relative alla sicurezza vengono trasmesse alle parti interessate, manca una procedura di follow-up per verificare se si sia provveduto ad ovviare alle carenze emerse. Tale procedura dovrebbe essere sufficientemente flessibile per consentire alle parti interessate di applicare rigorosamente le raccomandazioni, o di procedere ad altre azioni correttive ritenute più appropriate, oppure ancora di respingere le raccomandazioni, a condizione tuttavia di giustificare opportunamente tale soluzione.

Nella Comunità, le inchieste sugli incidenti sono effettuate da organismi nazionali, la cui organizzazione differisce notevolmente in termini sia di entità delle risorse (umane e materiali) che di indipendenza nei confronti delle autorità aeronautiche nazionali. La scarsa probabilità che in un piccolo Stato si verifichi un incidente grave non giustifica la presenza di un vasto organismo; tuttavia, in caso esso dovesse verificarsi, dovrebbe esistere la possibilità di ottenere in breve tempo le risorse necessarie. Gli altri organismi inquirenti della Comunità potrebbero mettere a disposizione la propria competenza conformemente alla direttiva del 1980 sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei (1); questa cooperazione potrebbe tuttavia diventare più efficace se tutti gli organismi operassero secondo alcuni principi fondamentali comuni.

Onde evitare un possibile conflitto di interessi, l'organismo inquirente dovrebbe essere indipendente rispetto a tutte le parti che potrebbero direttamente o indirettamente essere responsabili delle cause di incidente.

---

(1) GU n. 375 del 31.12.1980, pag. 32.

Infine, una importante modifica proposta è quella di estendere ai sinistri di una certa gravità la procedura di inchiesta applicata agli incidenti. Le inchieste sugli incidenti vengono condotte a seguito di questi e pertanto non rappresentano il miglior mezzo di prevenzione. Inoltre, fortunatamente, il numero degli incidenti è molto limitato. Per tale ragione, sottoponendo i sinistri gravi ad inchiesta secondo i criteri utilizzati per gli incidenti più gravi si ottiene una fonte di dati utili ai fini della prevenzione più ampia di quella costituita dalle inchieste sui soli incidenti.

### **III. Applicazione del principio di sussidiarietà**

Dato il carattere internazionale dell'aviazione nonché, in particolare nella Comunità, il fatto che le misure di liberalizzazione del trasporto aereo e la realizzazione del mercato unico comporteranno un aumento delle operazioni multinazionali, le indagini sugli incidenti interesseranno molto spesso più Stati membri.

Il numero limitato di incidenti aerei non giustifica l'esistenza di organismi inquirenti di grandi dimensioni; occorre pertanto una cooperazione tra i vari organismi.

Sono decisamente necessari nuovi standard internazionali e nuove pratiche raccomandate; la Comunità possiede gli strumenti giuridici atti ad assicurare una rapida ed efficiente attuazione di tali standard in tutti gli Stati membri.

La presente proposta potrebbe essere considerata una direttiva quadro, in quanto diversi articoli fissano degli obiettivi lasciando agli Stati membri la scelta della via da seguire per realizzarli. Tuttavia, dato il carattere tecnico della materia, talvolta è stato necessario trattarne alcuni aspetti in modo particolareggiato.

Per la maggior parte degli Stati membri l'onere sarà limitato per il fatto che essi già applicano standard almeno equivalenti a quelli contenuti nell'allegato 13. Tuttavia, alcuni Stati membri, in particolare i più piccoli, dovranno modificare la loro legislazione e investire in organismi d'inchiesta indipendenti. Dalle consultazioni svolte dai servizi della Commissione negli ultimi cinque anni è emerso che in genere in tali Stati membri le autorità tecniche hanno riconosciuto la necessità di procedere alle modifiche necessarie e sarebbero favorevoli a un'iniziativa comunitaria che contribuisse a dare alla sicurezza aerea il carattere prioritario che le spetta.

Inoltre, la Commissione non chiede nessuna competenza supplementare in questo campo, ma, fissando principi fondamentali, promuoverà una migliore reciproca cooperazione tra organismi responsabili. Come risultato, l'adozione della presente proposta potrebbe consentire anche di revocare la direttiva del 1980 sulla futura cooperazione e la reciproca assistenza tra Stati membri nel campo delle inchieste sugli incidenti aerei.

#### IV. Conclusioni

La presente proposta rappresenta l'esito di un lungo processo, iniziato nel 1987, ad ogni stadio del quale sono state organizzate ampie consultazioni. Essa dovrebbe aiutare gli Stati membri ad aggiornare i loro metodi di inchiesta e le loro legislazioni nonché incoraggiarli a cooperare tra loro.

Tale adeguamento dovrebbe condurre ad una migliore comprensione delle cause degli incidenti e dei sinistri aerei e contribuire quindi ad una più efficiente politica in materia di sicurezza e alla prevenzione degli incidenti stessi.

## Note sui singoli articoli

### Articolo 1

L'articolo 1 definisce l'obiettivo generale della direttiva, che consiste nel miglioramento della sicurezza aerea.

### Articolo 2

L'articolo 2 definisce il campo d'applicazione della direttiva. Conformemente alle recenti proposte ICAO, essa disciplina non soltanto le inchieste sugli incidenti, ma anche quelle sui sinistri.

Nel paragrafo 1 l'ambito è limitato alla Comunità, mentre ai sensi del paragrafo 2 esso può essere esteso fuori della Comunità qualora si tratti di sinistro occorso ad un aeromobile comunitario e nessuna inchiesta venga svolta dallo Stato nel quale esso è accaduto. Ciò è dovuto al fatto che molto spesso è lo Stato di immatricolazione dell'aeromobile quello più adatto a svolgere l'inchiesta su un sinistro.

### Articolo 3

L'articolo 3 definisce i termini utilizzati nella direttiva. Le definizioni sono quelle usate dall'ICAO, tranne la definizione della lettera h), già figurante in altra normativa comunitaria concernente i trasporti aerei (1).

### Articolo 4

L'articolo 4 enuncia il principio dell'obbligo di inchiesta su qualsiasi incidente, nonché qualsiasi sinistro grave. Quest'ultima disposizione è nuova, ma conforme agli orientamenti dell'ICAO. L'articolo 4 non impedisce peraltro che l'organismo inquirente effettui inchieste su qualsiasi altro sinistro non grave se ciò può essere utile alla sicurezza aerea. Inoltre, spetta all'organismo inquirente determinare il tipo di inchiesta e i mezzi da investire in essa secondo l'insegnamento che si prevede di poterne trarre sul piano della prevenzione degli incidenti.

---

(1) Regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei; GU n. L 240 del 24.8.1992.

### Articolo 5

L'articolo 5 è inteso a stabilire una netta distinzione tra l'inchiesta tecnica e l'inchiesta giudiziaria. Esso stabilisce lo status dell'inchiesta tecnica al fine di raggiungere l'obiettivo della direttiva.

Il paragrafo 1 enuncia il principio generale, mentre il paragrafo 2 elenca alcuni diritti minimi necessari agli inquirenti per l'adempimento del loro compito.

### Articolo 6

L'articolo 6 riguarda l'organismo responsabile della condotta dell'inchiesta tecnica sugli incidenti aerei.

Il paragrafo 1 enuncia i principi generali: continuità e indipendenza, al fine di evitare possibili conflitti di interesse nonché qualsiasi responsabilità diretta o indiretta nelle cause degli incidenti o dei sinistri oggetto di inchiesta.

Il paragrafo 2 consente ai piccoli Stati membri, ai quali una struttura permanente che si occupi esclusivamente di inchieste, per quanto ristretta, non sembra giustificata, di affidare a tale struttura anche la raccolta e l'analisi dei dati relativi alla sicurezza; essa potrebbe ad esempio gestire il sistema di rapporto dei sinistri, basi di dati su episodi accaduti, ecc.

Il paragrafo 3 riguarda le risorse minime necessarie per il funzionamento della struttura in questione.

Il paragrafo 4 contiene alcune delle disposizioni della direttiva del Consiglio 80/1266/CEE, consentendo in tal modo di abrogare la medesima nella presente proposta.

### Articolo 7

L'articolo 7 fa obbligo all'organismo inquirente di pubblicare in caso di incidente una relazione per garantire la più ampia diffusione delle informazioni attinenti alla sicurezza.

Il paragrafo 2 stabilisce un termine di 12 mesi per l'elaborazione della relazione. Fissare una data precisa potrebbe essere controproducente, in quanto impedirebbe le lunghe e complesse ricerche eventualmente necessarie per raggiungere conclusioni significative; stabilire un termine è tuttavia necessario per evitare che si proceda con superficialità.

Il paragrafo 3 inserisce una disposizione intesa a consentire alle parti interessate di formulare osservazioni e a dar loro l'opportunità di ottenere una revisione della relazione.

### Articolo 8

L'articolo 8 riguarda la relazione in caso di sinistri non gravi. Dati il carattere particolare di questi ultimi, la loro maggiore frequenza e il fatto che in generale essi non vengono resi noti, potrebbe essere controproducente utilizzare la stessa procedura impiegata per gli incidenti. È importante proteggere le parti coinvolte e limitare la diffusione della relazione agli ambienti strettamente interessati alla prevenzione degli incidenti o alla sicurezza aerea.

### Articolo 9

L'articolo 9 affronta l'importante tema delle raccomandazioni in materia di sicurezza.

Il paragrafo 1 garantisce che si provveda alla diffusione delle raccomandazioni in materia di sicurezza mediante l'invio delle stesse a tutte le parti interessate e di una copia alla Commissione. Ricevendo le raccomandazioni in materia di sicurezza da tutti gli Stati membri la Commissione potrà trasmetterle a tutti gli organismi inquirenti e alle autorità aeronautiche della Comunità. Ciò potrebbe anche creare le condizioni per una futura base centrale di dati relativa alle raccomandazioni.

Il paragrafo 2 introduce l'obbligo di verificare a livello nazionale le misure prese dai destinatari di una raccomandazione in materia di sicurezza, ovvero adempimento, rifiuto giustificato o azione alternativa. Esso garantisce inoltre che le misure correttive non abbiano effetti sul diritto comunitario, ad esempio sulla libera circolazione degli aeromobili.

### Articolo 10

L'articolo 10 rafforza la protezione dell'inchiesta tecnica mediante misure intese ad evitare che venga utilizzata per fini diversi dal suo unico obiettivo, ossia la prevenzione di ulteriori incidenti o sinistri.

Il paragrafo 1 consente l'uso della relazione per altri scopi limitatamente alla parte di essa attinente ai fatti, escludendo quindi l'analisi e le conclusioni.

Il paragrafo 2 consente all'organismo inquirente di redigere un progetto di raccomandazioni in materia di sicurezza in relazione a carenze constatate durante l'inchiesta ma non necessariamente connesse alle cause dell'incidente o del sinistro in questione, senza rischiare che tali raccomandazioni vengano utilizzate per scopi diversi dalla prevenzione.

Il paragrafo 3 impedisce che la relazione sia usata per scopi disciplinari.

Il paragrafo 4 rafforza la protezione degli inquirenti impedendone il coinvolgimento in situazioni che comporterebbero un conflitto di interessi.

**Articolo 11**

Poiché le disposizioni della presente proposta di direttiva vanno oltre quelle contenute nella direttiva del Consiglio 80/1266/CEE non vi è motivo di mantenere quest'ultima in vigore.

**Articoli 12 e 13**

Articoli di carattere procedurale.

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO  
CHE STABILISCE I PRINCIPI FONDAMENTALI IN MATERIA DI INCHIESTE  
SU INCIDENTI E SINISTRI AEREI**

**IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,**

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

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

visto il parere del Comitato economico e sociale (3),

considerando che l'apertura del mercato interno e la liberalizzazione del trasporto aereo comporteranno l'aumento delle operazioni di traffico aereo, in particolare con il coinvolgimento di equipaggi, aeromobili e imprese di diversi Stati membri;

considerando che, volendo perseguire un elevato livello generale di sicurezza nel mercato unico, sono indispensabili procedure armonizzate nella misura in cui diminuiranno le relazioni dirette tra singoli Stati membri e singoli operatori; che le operazioni nella sfera comunitaria comporteranno più numerosi contatti multilaterali tra Stati membri e operatori e che occorreranno pertanto principi generali tali da consentire agli Stati membri di applicare misure di prevenzione degli incidenti di pari elevato livello;

considerando che si dovrebbe mantenere tale elevato livello generale di sicurezza dell'aviazione civile in Europa e fare quanto possibile per ridurre il peraltro già limitato numero di incidenti e di sinistri gravi;

---

(1) GU n. C ...  
(2) GU n. C ...  
(3) GU n. C ...

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

considerando che un rapido svolgimento delle inchieste tecniche sugli incidenti e i sinistri aerei migliorerebbe la sicurezza aerea contribuendo a prevenire il verificarsi di tali incidenti e sinistri;

considerando che a norma degli standard internazionali le inchieste sugli incidenti sono svolte sotto la responsabilità dello Stato nel quale l'incidente è accaduto; che, qualora lo Stato in cui si sia verificato un sinistro non effettui un'inchiesta, questa dovrebbe essere condotta dallo Stato di immatricolazione;

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

considerando che ai fini della sicurezza aerea le inchieste sugli incidenti devono essere svolte nel più breve tempo possibile e che pertanto gli inquirenti dovrebbero poter procedere all'espletamento dei loro compiti con la massima libertà consentita dal sistema giuridico;

considerando che le inchieste sugli incidenti e i sinistri aerei dovrebbero essere svolte da un organismo indipendente per evitare qualsiasi conflitto di interessi e ogni eventuale coinvolgimento nelle cause dell'evento oggetto dell'indagine; che tale organismo dovrebbe essere dotato di mezzi adeguati e includere eventualmente tra i suoi compiti anche altre attività di prevenzione;

considerando che ai fini della prevenzione degli incidenti è importante pubblicare le risultanze delle inchieste quanto prima possibile, dando al tempo stesso alle parti interessate l'opportunità di formulare osservazioni sulle risultanze medesime;

considerando che nel diffondere le risultanze delle inchieste sui sinistri si dovrebbe tener conto del carattere particolare di questi ultimi;

considerando che le raccomandazioni in materia di sicurezza derivanti dalle inchieste su incidenti o sinistri dovrebbero essere debitamente prese in considerazione;

considerando che l'inchiesta tecnica dovrebbe essere usata esclusivamente a fini di prevenzione e che pertanto solo le informazioni inerenti ai fatti raccolte durante l'inchiesta dovrebbero poter essere usate ai fini dell'attribuzione di colpe o responsabilità,

**HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:**

**Articolo 1 - Obiettivo**

La presente direttiva è intesa a migliorare la sicurezza aerea facilitando il rapido svolgimento delle inchieste, il cui unico fine consiste nella prevenzione di ulteriori incidenti o sinistri.

**Articolo 2 - Campo d'applicazione**

1. La presente direttiva si applica alle inchieste sugli incidenti e i sinistri aerei occorsi nel territorio della Comunità europea tenuto conto degli obblighi internazionali degli Stati membri.
2. La presente direttiva si applica inoltre fuori del territorio della Comunità europea alle inchieste su sinistri 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**

Al fini della presente direttiva si intende per

a) "incidente", un'evenienza, associata all'impiego di un aeromobile, che si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di volare e il momento in cui sbarca e nella 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 se 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 guasto strutturale che:

- comprometta la resistenza strutturale, il funzionamento o le caratteristiche di volo dell'aeromobile, e
- richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione del pezzo danneggiato,

fatta eccezione per i guasti o danni 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, agli 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 (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) "le cause", la(le) azione(i), la(le) omissione(i), il(i) fatto(i), la(le) condizione(i), o una combinazione di tali fattori, che hanno dato luogo all'incidente o al sinistro;

- e) "inchiesta", un insieme di operazioni svolte ai fini della prevenzione di incidenti e sinistri, che comprende la raccolta e l'analisi di dati, l'elaborazione di conclusioni, inclusa la determinazione della(e) causa(e) e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- f) "inquirente incaricato", una persona preposta, sulla base delle sue qualifiche, all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'inchiesta;
- g) "registratore di volo", qualsiasi tipo di registratore installato nell'aeromobile per integrare l'inchiesta sull'incidente/sinistro;
- 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) "sinistro", un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza del funzionamento dell'aeromobile stesso;
- j) "sinistro grave", un inconveniente le cui circostanze rivelino che è stato sfiorato l'incidente.

Un elenco di esempi di sinistri gravi figura nell'allegato della presente direttiva;

- k) "raccomandazione in materia di sicurezza", una proposta dell'organismo inquirente dello Stato responsabile dell'inchiesta, formulata sulla base dei dati emersi dall'inchiesta, ai fini della prevenzione di incidenti o sinistri.

#### **Articolo 4 - Obbligo di inchiesta**

1. Ogni incidente aereo o sinistro grave è sottoposto ad inchiesta, la cui portata è determinata dall'organismo preposto all'inchiesta stessa, tenuto conto dell'obiettivo della presente direttiva.
2. Ciò non impedisce agli Stati membri di prendere misure per svolgere inchieste su altri sinistri qualora l'organismo inquirente ritenga di trarne insegnamenti utili ai fini della sicurezza aerea.

#### **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 inquirenti incaricati i poteri necessari per svolgere il loro compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile.
2. Fatte salve le procedure legali interne vigenti e in cooperazione con altre autorità degli Stati membri responsabili dell'inchiesta giudiziaria, le disposizioni del paragrafo 1 consentono in particolare:
  - il pieno accesso al luogo dell'incidente o del sinistro nonché all'aeromobile o al relitto;
  - l'immediata rimozione sotto controllo dei rottami, dei corpi o di pezzi a fini di esame o di analisi;
  - l'accesso immediato ai registratori di volo e a qualsiasi altra registrazione e l'utilizzazione del relativo contenuto;
  - l'immediato esame dei corpi delle vittime o persone coinvolte o il prelievo di campioni dagli stessi;

- l'ascolto dei testimoni;
- il pieno accesso a qualsiasi informazione pertinente o documentazione in possesso del proprietario, dell'esercente, dell'organizzazione addetta alla manutenzione o del costruttore dell'aeromobile e delle autorità preposte all'aviazione civile o alla gestione dell'aeroporto.

#### **Articolo 6 - Organismo inquirente**

1. Gli Stati membri garantiscono che lo svolgimento delle inchieste sia affidato ad un organismo aeronautico civile permanente. Tale organismo 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.
2. In deroga al paragrafo 1, il compito affidato al suddetto organismo può essere esteso alla raccolta e all'analisi dei dati relativi alla sicurezza aerea 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 di cui al paragrafo 1 viene dotato dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità indipendentemente dalle autorità di cui sopra e dovrebbe poter ottenere a tal fine sufficienti risorse. Il personale che ne fa parte gode di uno status che gli conferisce la protezione e le garanzie di indipendenza necessarie. Esso comprende almeno un inquirente adeguatamente formato per esercitare la funzione di inquirente incaricato in caso di incidente o grave sinistro aereo.

4. Se necessario, l'organismo inquirente può chiedere l'assistenza di organismi 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 delle attrezzature di bordo, nonché degli altri oggetti interessanti ai fini dell'indagine;
- di valutare le indicazioni fornite dai registratori dei dati di volo;
- di memorizzare e di valutare elettronicamente i dati relativi agli incidenti aerei;

b) gli esperti specializzati in questo tipo di indagini per effettuare lavori specifici, unicamente però nel caso di un'indagine aperta in seguito ad un incidente di gravi proporzioni.

Se disponibile, questa assistenza dovrebbe essere fornita gratuitamente nella misura del possibile.

#### **Articolo 7 - Relazione di inchiesta su un incidente**

1. Qualsiasi inchiesta su un incidente aereo costituisce l'oggetto di una relazione redatta in forma appropriata all'incidente. La relazione mette in evidenza il fine esclusivo dell'inchiesta di cui all'articolo 1 della presente direttiva e contiene, ove opportuno, raccomandazioni in materia di sicurezza.
2. L'organismo inquirente pubblica la relazione nel più breve tempo possibile cercando di non superare i dodici mesi dalla data dell'incidente.
3. Il progetto di relazione viene trasmesso alle parti per le quali l'organismo inquirente ritiene che l'inchiesta rivesta particolare importanza affinché possano formulare le loro osservazioni e stabilisce un termine per la presentazione delle stesse.

**Articolo 8 - Relazione di inchiesta su un sinistro**

1. Qualsiasi inchiesta su un sinistro relativo all'aviazione civile costituisce l'oggetto di una relazione redatta in forma appropriata al tipo e alla gravità dell'evento e contiene, ove opportuno, raccomandazioni in materia di sicurezza. La relazione garantisce, per quanto possibile, l'anonimato delle parti coinvolte nell'episodio.
2. La relazione è oggetto della più ampia diffusione possibile tra le parti che possano trarre vantaggio dalle risultanze in essa contenute.

**Articolo 9 - Raccomandazioni in materia di sicurezza**

1. Le relazioni e le raccomandazioni in materia di sicurezza di cui agli articoli 7, paragrafo 1 e 8, paragrafo 1 sono trasmesse alle persone, alle imprese o alle autorità aeronautiche nazionali interessate. Una copia di esse viene inviata alla Commissione.
2. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'organismo inquirente siano debitamente prese in considerazione e attuate ove opportuno senza pregiudicare il diritto comunitario e, in particolare, le norme riguardanti il funzionamento del mercato interno.

### Articolo 10 - Responsabilità

1. L'analisi e le conclusioni tratte dall'inchiesta o da questa derivanti non sono utilizzate ai fini dell'attribuzione delle colpe o nel quadro di procedimenti volti all'accertamento delle responsabilità.
2. Una raccomandazione in materia di sicurezza non crea di per sé una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o sinistro.
3. Le relazioni di inchiesta non sono utilizzate a fini di azioni disciplinari.
4. Nel contesto degli articoli 5 e 6, gli Stati membri prendono le misure necessarie per proteggere gli inquirenti dal coinvolgimento in vertenze intese ad attribuire colpe o responsabilità in relazione ad un incidente o ad un sinistro.

### Articolo 11

La direttiva 80/1266/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, è abrogata.

### Articolo 12

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 1° gennaio 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni esse contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di questo riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

### Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

**Allegato**

**Esempi di sinistri gravi**

Gli eventi elencati sono tipici esempi di sinistri gravi. L'elenco non è esauriente e serve soltanto da orientamento ai fini della definizione di "sinistro grave".

- Quasi collisione che abbia richiesto una manovra anticollisione o circostanza in cui una tale manovra sarebbe stata opportuna per evitare una collisione o una situazione di pericolo.
- Urto di volo controllato contro il terreno (CFIT) evitato di misura.
- Decollo interrotto su pista chiusa o occupata, oppure decollo da una tale pista con distanza minima da uno o più ostacoli.
- Atterraggio o tentativo di atterraggio su pista chiusa o occupata.
- Mancato raggiungimento della prestazione prevista durante il decollo o la salita iniziale.
- Incendi e presenza di fumo nel compartimento passeggeri o nel vano bagagli o incendi al motore, anche se spenti mediante agenti antincendio.
- Qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso urgente di ossigeno da parte dell'equipaggio.
- Guasto strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore non classificata come incidente.
- Disfunzioni multiple di uno o più sistemi dell'aeromobile che compromettano gravemente il funzionamento di quest'ultimo.

- Qualsiasi caso di inabilità dell'equipaggio in volo.
- Qualsiasi circostanza relativa al carburante che richieda la dichiarazione di avaria critica da parte del pilota.
- Inconvenienti in sede di decollo o atterraggio. Eventi quali atterraggio corto, oltrepasso di pista o sconfinamento laterale.
- Guasti ai sistemi, fenomeni meteorologici, funzionamento fuori dell'involuppo di volo autorizzato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel comando dell'aeromobile.
- Guasto di più di un sistema in un sistema a ridondanza obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

COM(93) 406 def.

# DOCUMENTI

**IT**

**07**

---

**N. di catalogo : CB-CO-93-444-IT-C**

**ISBN 92-77-58960-4**

---

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee  
L-2985 Lussemburgo