PARLAMENT EWROPEW 2009 - 2014

Kumitat għat-Trasport u t-Turiżmu

12.2.2010

DOKUMENT TA' ĦIDMA

dwar l-investigazzjoni u l-prevenzjoni tal-aċċidenti u l-inċidenti fis-settur tal-avjazzjoni ċivili

Kumitat għat-Trasport u t-Turiżmu

Rapporteur: Christine de Veyrac

1. Il-kuntest

It-traffiku tal-ajru ilu jiżdied b'mod kostanti għal bosta snin.

Minkejja t-titjib kbir rigward is-sigurtà, din iż-żieda qiegħda tkabbar ir-riskju ta' aċċidenti tal-ajru.

F'dan il-kuntest, hu essenzjali li l-aċċidenti jkunu s-suġġett ta' investigazzjonijiet indipendenti sabiex ikunu ddeterminati l-iżbalji rigward is-sigurtà u jippermettu li jittieħdu miżuri korrettivi.

Il-leġiżlazzjoni Ewropea li tirregola attwalment l-investigazzjonijiet dwar l-aċċidenti hija Direttiva tal-1994[1].

Minn dan id-dokument 'l hawn, is-suq tal-avjazzjoni żviluppa sew u sar aktar ikkumplikat.

Id-dehra ta' parteċipanti ġodda, bħall-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà tal-Avjazzjoni (l-EASA), responsabbli għaċ-ċertifikazzjoni tal-ajruplani fl-UE, u d-differenzi li hemm fil-kapaċitajiet investigattivi tal-Istati Membri, ġabu magħhom il-ħtieġa tal-introduzzjoni ta' leġiżlazzjoni ġdida[2].

2. In-netwerk tal-awtoritajiet responsabbli għall-investigazzjoni dwar is-sigurtà

Il-ħolqien ta' netwerk tal-uffiċċji nazzjonali tal-investigazzjoni għandu jippermetti li jonqsu d-differenzi rigward il-kapaċitajiet ta' investigazzjoni fl-UE.

Għandu wkoll itejjeb il-kwalità tal-investigazzjonijiet u joffri qafas legali għall-koperazzjoni bejn l-awtoritajiet nazzjonali responsabbli għall-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà.

Dan għandu jikkontribwixxi wkoll għat-titjib tas-sigurtà tal-avjazzjoni.

Jekk iċ-ċirkostanzi, fil-mument, mhumiex adattati għall-ħolqien ta' uffiċċju Ewropew għall-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà, ir-rapporteur tagħkom jixtieq madankollu jmur aktar 'il bogħod minn dak li qiegħda tipproponi l-Kummissjoni: jeħtieġ li jkunu ddefiniti l-kompiti tan-netwerk[3], u dan għandu jkun ta' valur reali miżjud rigward il-livell ta' sigurtà.

Dawn il-kompiti, b'mod partikolari, jistgħu jkunu:

– l-għoti ta' qafas u l-faċilitazzjoni tal-iskambju ta' informazzjoni fost l-uffiċċji ta' investigazzjoni kif ukoll id-disponibilità ta' spetturi[4];

---

[1] Id-Direttiva 94/56/KE tal-Kunsill

[2] Għandhom jitqiesu wkoll l-iżviluppi tal-Anness 13 ("Inkjesti dwar l-aċċidenti u l-inċidenti tal-ajru") tal-Konvenzjoni ta' Chicago dwar l-Avjazzjoni Internazzjonali Ċivili (7300/9) li jirregola, fil-livell internazzjonali, ir-regolamenti applikabbli rigward l-inkjesti dwar l-aċċidenti u l-inċidenti tal-ajruplani

[3] Dawn il-kompiti jistgħu jkunu ddefiniti fuq il-mudell ta' dak li ġie propost fl-istudju tal-impatt tal-Kummissjoni (SEC(2009)1477 p.43) kif ukoll fuq dak li jeżisti fit-trasport marittimu bil-qafas ta' koperazzjoni permanenti (l-Artikolu 10 tad-Direttiva 2009/18/KE)

[4] Eżempju ta' miżura li tiffaċilita l-iskambju tkun il-ħolqien ta' direttorju tal-installazzjonijiet u t-tagħmir disponibbli għand kull awtorità nazzjonali ta' investigazzjoni u, jekk ikun meħtieġ, ta' spetturi speċjalizzati fl-aċċidenti li jintervjenu f'kundizzjonijiet partikolari (il-baħar, il-muntanji...)

– l-iżvilupp tal-iskambju ta' informazzjoni utli biex titjieb is-sigurtà;

– it-twettiq ta' azzjonijiet ta' taħriġ għall-investigaturi;

– il-ħolqien ta' direttorju tal-aħjar prattiki u l-iżvilupp ta' metodoloġija Ewropea għall-investigazzjoni tal-aċċidenti;

– l-organizzazzjoni ta' verifiki dwar l-awtoritajiet responsabbli għall-investigazzjoni tas-sigurtà.

Jaqbel ukoll li wieħed jirrifletti fuq il-qafas xieraq biex ikunu jistgħu jiġu implimentati, fil-livell Ewropew, il-proposti li jagħmel in-netwerk biex itejjeb is-sigurtà tal-avjazzjoni jew il-mekkaniżmi ta' investigazzjoni.

3. L-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà tal-Avjazzjoni (EASA)

L-EASA[1] hija responsabbli, f'isem l-Istati Membri, għaċ-ċertifikazzjoni tal-ajruplani fil-Komunità. Hija parteċipanta ewlenija fis-sigurtà tal-avjazzjoni.

Id-Direttiva 94/56/KE[2] ma setgħetx tqis l-EASA, billi ġiet qabel il-ħolqien tagħha. Issa, din is-sitwazzjoni ġġib magħha riskji inaċċettabbli rigward is-sigurtà[3].

Għalhekk huwa ġġustifikat li r-regolament il-ġdid jipprevedi qafas legali ċar biex l-Aġenzija tkun tista' tipparteċipa fl-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà.

Ir-rapporteur tagħkom jixtieq jittratta tliet punti speċifiċi:

a) L-indipendenza tal-investigazzjoni dwar is-sigurtà

Ir-regolament m'għandu, fl-ebda każ, jagħti l-possibilità lill-EASA li tinfluwenza l-investigazzjoni dwar is-sigurtà jew li tmexxi stħarriġ parallel ma' din l-investigazzjoni.
Eventwalment, billi hi responsabbli għaċ-ċertifikazzjoni tal-ajruplani, l-Aġenzija ma tistax tiġġudika u tikkundanna fl-istess ħin. It-test m'għandu jippermetti li jkun hemm l-ebda amibigwità.

b) L-isem

Billi t-trasport bl-ajru sikwit ikollu xejra internazzjonali, investigazzjoni dwar is-sigurtà tista' timplika Stati li mhumiex Ewropej.
F'dan il-każ, u fil-każ ta' problemi legali dwar is-sigurtà, hu importanti li t-terminu utilizzat biex ikun iddefinit ir-rwol tal-EASA fl-investigazzjoni jkun iddefinit espressament fl-Anness 13 tal-ICAO[4], li tirregola l-investigazzjonijiet fil-livell internazzjonali.

---

[1] Maħluqa permezz tar-Regolament (KE) Nru 216/2008

[2] Imsemmija qabel

[3] Kif kien ikkonfermat minn verifika tal-EASA għall-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali (ICAO)

[4] Imsemmija qabel

Mhuwiex il-każ tat-terminu "espert" użat fil-proposta għal regolament[1], li jista' jqanqal inċertezzi.
Għalhekk aħjar jintuża isem affidabbli, li jiggarantixxi li l-parteċipazzjoni tal-aġenzija fl-investigazzjonijiet ma jkollhiex implikazzjonijiet.
It-terminu "konsulent"[2] ġeneralment jintuża għall-awtorità ta' ċertifikazzjoni[3].

Ir-rapporteur tagħkom jipproponi għalhekk li l-EASA tkun iddefinita fir-regolament bħala "konsulent" rigward il-parteċipazzjoni tagħha fl-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà u li jkollha d-drittijiet mgħoddija lill-konsulenti fl-Anness 13.

c) L-aċċess tal-EASA għal informazzjoni dwar is-sigurtà

Bl-iskop tas-sigurtà tal-avjazzjoni, l-Aġenzija għandu jkollha aċċess, matul l-investigazzjoni kollha, għall-informazzjoni rilevanti u għar-rakkomandazzjonijiet dwar is-sigurtà li jippermettulha tifformola bil-ħeffa istruzzjonijiet dwar in-navigabilità[4].
Madankollu, it-trażmissjoni tal-informazzjoni ssir b'mod inqas sistematiku lill-EASA milli lill-awtoritajiet nazzjonali tal-avjazzjoni ċivili.

Għalhekk jeħtieġ li l-fluss tal-informazzjoni jidħol f'qafas u l-awtoritajiet responsabbli mill-investigazzjonijiet għandhom ikunu mħeġġa jikkollaboraw aktar mal-Aġenzija.

4. Il-koordinazzjoni fl-investigazzjonijiet

Sikwit jiġri li, flimkien mal-investigazzjoni dwar is-sigurtà, jinfetaħ proċediment ġudizzjarju, jew aktar minn wieħed[5].

a) L-indipendenza

Għandu jkun żgurat li l-investigaturi responsabbli mill-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà jkunu jistgħu jaħdmu bla ma jkollhom għalfejn jitolbu lill-ġudikant l-awtorizzazzjoni għall-aċċess għall-provi jew biex ikunu jistgħu jeżaminawhom.
B'mod evidenti, fejn jidħol att illeċitu, iċ-ċirkostanzi huma differenti u l-prijorità għandha tingħata lill-inkjesta ġudizzjarja[6].

---

[1] Fl-Artikolu 9(1) tal-proposta għal regolament (COM(2009)611). It-terminu "espert" jinstab darbtejn fl-Anness 13 tal-ICAO msemmi qabel, iżda mhuwiex iddefinit

[2] Kapitlu 1 tal-Anness 13 tal-Konvenzjoni ta' Chicago dwar l-Avjazzjoni Internazzjonali Ċivili

[3] B'mod partikolari, dan huwa l-każ tal-Istati Uniti fejn l-Amministrazzjoni Federali tal-Avjazzjoni (FAA) hija "konsulent" ("advisor") tan-National Transportation Safety Board (NTSB), rigward l-Anness 13 tal-ICAO, fl-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà f'aċċidenti tal-ajruplani

[4] L-Artikolu 20 tar-Regolament (KE) Nru 216/2008

[5] Jekk dawn l-investigazzjonijiet ikunu indipendenti minn xulxin, aktarx li jekk l-investigazzjoni teknika tiffoka biss fuq is-sigurtà u mhux biex ikunu ddeterminati r-responsabilitajiet, il-fatti li tistabbilixxi l-awtorità responsabbli għall-investigazzjoni teknika u l-konklużjonijiet tagħha jkollhom influwenza qawwija fuq l-inkjesta ġudizzjarja

[6] L-Artikolu 13(2) tal-proposta għal regolament

b) Aċċess għal informazzjoni sensittiva

Huwa essenzjali li l-persuni implikati fl-aċċident[1] jikkoperaw fl-investigazzjoni dwar is-sigurtà sabiex ikunu stabbiliti l-kawżi tal-aċċident.
Jekk dawn il-persuni ma jkunux iridu jieħdu sehem fl-investigazzjonijiet dwar is-sigurtà minħabba li jibżgħu li x-xhieda tagħhom tkun trażmessa lill-ġustizzja mingħajr il-kunsens tagħhom, jinħoloq riskju għas-sigurtà tal-avjazzjoni.

Min-naħa l-oħra, il-ġustizzja għandha titħalla tagħmel xogħolha u l-familji għandhom jitħallew jaraw li r-responsabilitajiet jiġu ddeterminati quddiem il-qorti.
Għalhekk, l-awtoritajiet ġudizzjarji għandu jkollhom aċċess għall-informazzjoni rilevanti.

Il-Kummissjoni qiegħda tipproponi li ċerta informazzjoni tkun protetta iżda li l-ġustizzja għandu jkollha aċċess għaliha, jekk dan ikun iġġustifikat "fl-akbar interess pubbliku"[2].

Issa, il-kunċett ta' "fl-akbar interess pubbliku" huwa vag ħafna u jista' jvarja skont l-Istati Membri. Barra minn hekk, jekk l-aċċident ikun ikkawża l-mewt ta' persuna, sikwit jiġi aċċettat li jkun fl-akbar interess pubbliku.
L-informazzjoni sensittiva għalhekk ma tibqax aktar protetta.

Ir-rapporteur tagħkom qiegħed jipproponi li kulma jkollu x'jaqsam mal-istabbiliment tal-fatti u mal-eżami tal-provi għandu jkun trażmess lill-ġustizzja, sakemm it-tagħrif l-ieħor jibqa' kunfidenzjali.

5. Id-drittijiet tal-vittmi u ta' qrabathom

a) Il-lista tal-passiġġieri

Il-Kummissjoni qiegħda tipproponi li l-kumpanija jkollha l-obbligu li tipprovdi l-lista tal-passiġġieri fi żmien siegħa minn meta jitħabbar aċċident.

Ir-rapporteur tagħkom jaqbel ma' din l-idea iżda jixtieq li, jekk il-kumpanija tittrażmetti l-lista tal-passiġġieri, din għandha tkun ivverifikata u li l-mekkaniżmu stabbilit ikun wieħed realistiku.
Dan jista' jkun diffiċli f'ċerti sitwazzjonijiet[3].

Ir-rapporteur tagħkom qiegħed bejn ħaltejn dwar żewġ għażliet:

– jekk jibbażax ruħu fuq l-obbligu stabbilit bl-Artikolu 29(f) tal-Konvenzjoni ta' Chicago[4] li

[1] Il-persuni li jibqgħu ħajjin, il-kontrolluri tat-traffiku tal-ajru, il-maniġers tal-ajruplani, eċċ.

[2] L-Artikolu 15(2) tal-proposta għal regolament

[3] Il-kumpanija mhux dejjem ikollha persunal fiss fl-ajruport minn fejn ikun telaq l-ajruplan. Hemm ukoll ajruporti li bil-lejl jagħlqu. F'dan il-każ ma tantx huwa realistiku li lista vverifikata tkun disponibbli sa siegħa wara l-aċċident

[4] *"L-ajruplani kollha (...) għandhom, skont il-kundizzjonijiet preskritti bil-Konvenzjoni preżenti, ikollhom abbord*

jitlob li l-lista tal-passiġġieri għandha tintbagħat, qabel ma jtir l-ajruplan, lill-kumpanija. F'każ ta' inċident, il-kumpanija tista' mbagħad tikkompilaha bl-għajnuna tal-manifest tal-ekwipaġġ (*crew manifest*) u toħroġ lista vverifikata sa żmien siegħa,

- jiġu stabbiliti ħinijiet differenti bejn it-titjiriet li għalihom ikun hemm sistema ta' informazzjoni preliminari dwar il-vjaġġaturi[1] (fejn il-lista ta' persuni abbord tkun disponibbli sa mill-ħin tat-tluq) u t-titjiriet l-oħrajn[2].

<u>b) L-informazzjoni dwar l-għajbien ta' passiġġier</u>

Meta jiġri aċċident, il-kumpanija tal-ajru tirċievi eluf ta' telefonati[3] u sikwit jittieħed ħafna ħin biex tkun identifikata l-persuna xierqa ħalli tkun mgħarrfa bl-għajbien.
Dan il-perjodu ta' inċertezza jkun ta' niket kbir għall-qraba tal-vittmi.

Ir-rapporteur tagħkom jixtieq idaħħal obbligu għall-kumpaniji tal-ajru[4] li jipproponu lill-passiġġieri li jindikaw, meta jibbukkjaw titjira, persuna ta' kuntatt fil-każ ta' aċċident[5].

<u>c) L-assistenza lill-qraba</u>

Il-Kummissjoni qiegħda tipproponi li "*L-Istati Membri għandhom jiżguraw li ġie stabbilit pjan ta' assistenza fil-livell nazzjonali għall-vittmi tal-aċċidenti fis-settur tal-avjazzjoni ċivili u l-familji tagħhom*"[6].

Issa meta jiġri aċċident, il-kumpanija tkun l-ewwel kuntatt li jfittxu l-qraba tal-passiġġieri.
Ir-rapporteur tagħkom iqis għalhekk li għandu jiżdied obbligu fuq l-Istati Membri biex jivverifikaw jekk il-kumpaniji tal-ajru rreġistrati fit-territorji tagħhom jiddisponux huma wkoll minn pjan ta' kriżi[7].

Barra minn hekk, l-Istat responsabbli mill-investigazzjoni dwar is-sigurtà għandu jinnomina persuna ta' referenza li tkun il-punt ta' kuntatt magħżul tal-qraba tal-vittmi.

(...) jekk ikunu qegħdin iġorru l-passiġġieri, il-lista tal-ismijiet tagħhom u l-postijiet ta' imbarkazzjoni u destinazzjoni"

[1] Id-destinazzjonijiet APIS (Advance Passenger Information System). Obbligatorja b'mod partikolari lejn l-Istati Uniti, il-Kanada, il-Messiku, l-Awstralja. Dan id-dokument jesiġi b'mod partikolari l-identità sħiħa tal-passiġġier, in-nazzjonalità u n-numru tal-passaport tiegħu

[2] Il-ħin għal tal-ewwel jista' jitnaqqas għal 30 minuta filwaqt li jista' jitwal għal sagħtejn għal tat-tieni

[3] Aktar minn 20 000 telefonata f'ġurnata waħda lill-Air France wara l-għajbien tat-titjira AF 447 bejn Rio u Pariġi fil-31 ta' Mejju li għadda

[4] Kif inhu l-każ diġà fl-Istati Uniti

[5] Din l-informazzjoni għandha tkun differenti minn dik mitluba (l-indirizz u n-numru tat-telefon) fil-każ ta' tibdil fil-ħin tal-iskeda jew it-tħassir tat-titjira

[6] L-Artikolu 23 tal-proposta għal regolament

[7] Dawn il-pjanijiet ta' kriżi jistgħu jispiraw ruħhom miċ-ċirkulari 285/AN/166 tal-ICAO u għandom ikunu vverifikati

Dan tal-aħħar għandu jikkoordina l-informazzjoni li toħroġ mid-diversi entitajiet implikati, jgħaddiha lill-qraba tal-passiġġieri u wkoll jinformahom dwar il-proċeduri differenti li jkunu se jsegwu[1].

Dan għandu jkun ta' appoġġ kbir għall-qraba tal-vittmi li sikwit jintilfu meta jħabbtu wiċċhom ma' bosta persuni u proċeduri, filwaqt li diġà jkollhom ibatu n-niket tal-għajbien ta' min jiġi minnhom.

Barra minn hekk, jaqbel li jkunu previsti dispożizzjonijiet li jippermettu li l-familji jibbenefikaw minn informazzjoni magħżula fuq il-proċedura tal-investigazzjoni dwar is-sigurtà, b'mod partikolari l-wasla ta' rapporti intermedjarji u r-rapport finali tal-inkjesta qabel dawn isiru pubbliċi.

d) Il-Konvenzjoni ta' Montreal[2]

Ir-rapporteur tagħkom iqis li l-vjaġġaturi Ewropej għandhom ikunu mħarsa b'dawn ir-regolamenti, hi x'inhi l-kumpanija, u li għandu jkun ippreċiżat fir-regolament l-obbligu li l-kumpaniji kollha li jixtiequ jaqdu l-Unjoni jirratifikaw il-Konvenzjoni ta' Montreal.

6. Ir-rapporti dwar l-okkorrenza fl-avjazzjoni ċivili

Il-Kummissjoni ddeċidiet li ma tirrevedix id-Direttiva 2003/42/KE[3] billi tqis li għadu ma wasalx iż-żmien li tinbidel din il-leġiżlazzjoni. Il-proposta għal regolament madankollu tagħmel referenza għaliha[4].

Is-sistema ta' rapporti dwar l-okkorrenzi bħalissa mhijiex taħdem bl-aħjar mod.

Effettivament, nofs l-Istati Membri biss jitfgħu tagħrif fid-depożitu ċentrali tal-ECCAIRS[5] li suppost jiġbor fih l-okkorrenzi kollha li jiġru fl-Unjoni.
Barra minn hekk, ħadd ma hu responsabbli biex janalizza l-informazzjoni li hemm fl-ECCAIRS.

L-analiżi ta' din l-informazzjoni tkun ta' siwi kbir għas-sigurtà tal-avjazzjoni[1].

---

[1] L-investigazzjoni dwar is-sigurtà, u eventwalment l-inkjesta ġudizzjarja, il-ħlas ta' kumpens, l-identifikazzjoni tal-iġsma, eċċ.

[2] Il-Konvenzjoni ta' Montreal għall-unifikazzjoni ta' ċerti regolamenti dwar it-trasport bl-ajru internazzjonali, li daħlet fis-seħħ fit-28 ta' Ġunju 2004, tirregola b'mod partikolari r-responsabilità ċivili tat-trasportaturi tal-ajru fil-każ ta' danni għall-vittmi ta' aċċident tal-ajru u għall-familji tagħhom. Illum 93 Stat huma partijiet f'din il-Konvenzjoni

[3] Id-Direttiva 2003/42/KE

[4] L-Artikolu 15(3) tal-proposta għal regolament

[5] Maħluqa permezz tar-Regolament (KE) Nru 1321/2007

Ir-rapporteur tagħkom jixtieq jiżviluppa d-dispożizzjonijiet previsti b'din il-proposta għal regolament b'mod partikolari biex l-EASA tintalab, b'koperazzjoni mal-Istati Membri, tanalizza u tikklassifika l-informazzjoni li tinsab fl-ECCAIRS.

ANNESS – REFERENZA TAT-TESTI MSEMMIJA

1. Id-Direttiva tal-Kunsill 94/56/KE tal-21 ta' Novembru 1994 li tistabbilixxi l-prinċipji fundamentali li jirregolaw l-investigazzjoni ta' aċċidenti u inċidenti tal-avjazzjoni ċivili *(ĠU L 319, 12.12.1994, p. 14)*.

3. Id-Direttiva 2009/18/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' April 2009 li tistabbilixxi l-prinċipji fundamentali li jirregolaw l-investigazzjoni ta' aċċidenti fis-settur tat-trasport marittimu u li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 1999/35/KE u d-Direttiva 2002/59/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill *(ĠU L 131, 28.5.2009, p. 114)*.

5. Ir-Regolament (KE) Nru 216/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Frar 2008 dwar regoli komuni fil-kamp tal-avjazzjoni ċivili u li jistabblixxi Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni, u li jħassar id-Direttiva tal-Kunsill 91/670/KEE, ir-Regolament (KE) Nru 1592/2002 u d-Direttiva 2004/36/KE *(ĠU L 79, 19.3.2008, p. 1)*.

28. Id-Direttiva 2003/42/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Ġunju 2003 dwar rapporti ta' okkorrenza fl-avjazzjoni ċivili *(ĠU L 167, 4.7.2003, p. 23)*.

30. Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 1321/2007 tat-12 ta' Novembru 2007 li jistipula r-regoli ta' implimentazzjoni għall-integrazzjoni ta' tagħrif dwar okkorrenzi fl-avjazzjoni ċivili skambjat skont id-Direttiva 2003/42/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill f'depożitu ċentrali ta' tagħrif *(ĠU L 294, 13.11.2007, p. 3)*.

---

[1] Tippermetti li joħorġu x-xejriet ripetittivi tal-inċidenti u li jonqos ir-riskju ta' aċċidenti filwaqt li jittieħdu rakkomandazzjonijiet dwar is-sigurtà biex jissewwew in-nuqqasijiet osservati