

17.9.2010

A7-0195/ 001-093

EMENDAMENTI 001-093

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

Relazione

Christine De Veyrac

A7-0195/2010

Inchieste e prevenzione degli incidenti nel settore dell'aviazione civile

Proposta di regolamento (COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

Emendamento 1

Proposta di regolamento

Considerando 1

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **cittadini** nel trasporto aereo.

Motivazione

Questo termine è più appropriato.

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(2 bis) La segnalazione, l'analisi e la diffusione delle conclusioni in materia di incidenti legati alla sicurezza sono di fondamentale importanza per migliorare

la sicurezza aerea. Entro il 31 dicembre 2011, quindi, la Commissione dovrebbe presentare una proposta di modifica della direttiva 2003/42 sulla segnalazione degli eventi.

Motivazione

Per essere coerente, qualsiasi modifica delle disposizioni in materia di segnalazione degli eventi di cui al presente regolamento dovrebbe essere inserita senza indugio in una nuova versione della direttiva sulla segnalazione degli eventi.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 7

Testo della Commissione

(7) L'Agenzia europea per la sicurezza aerea svolge, per conto degli Stati membri, le funzioni e i compiti dello Stato di progettazione, costruzione e immatricolazione, connessi all'approvazione del progetto, conformemente alla Convenzione di Chicago e ai suoi allegati. **Deve quindi** essere rappresentata nel corso dell'inchiesta sulla sicurezza, per migliorarne l'efficienza e garantire la sicurezza del progetto dell'aeromobile, senza incidere sulla sua autonomia.

Emendamento

(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. **Per tale motivo, e conformemente all'allegato 13 alla Convenzione di Chicago, deve** essere rappresentata nel corso dell'inchiesta sulla sicurezza, per migliorarne l'efficienza e garantire la sicurezza del progetto dell'aeromobile, senza incidere sulla sua autonomia.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **ed analizzarli, in collaborazione con tutti gli Stati membri. I relativi risultati devono essere comunicati a tutte le autorità investigative nazionali**

sugli incidenti degli Stati membri. Tali dati devono essere adeguatamente protetti da un uso o da una diffusione non autorizzata.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 **dei fattori concorrenti nell'**evento oggetto dell'inchiesta.

Motivazione

Il ricorso al termine "causa" potrebbe creare seri problemi legali e presupporre l'esistenza di colpe e/o responsabilità. L'OACI (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale) ha riconosciuto la necessità di una separazione tra la terminologia giudiziaria e quella della sicurezza. Si propone, quindi, di sostituire il termine "cause" con "fattori".

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(10) bis. Le autorità investigative sulla sicurezza sono al centro del processo investigativo. Il loro lavoro è d'importanza fondamentale per determinare le cause di un incidente o di un inconveniente. È quindi essenziale che esse siano in grado di condurre le loro inchieste senza subire alcuna forma di pressione e in piena indipendenza delle autorità di regolamentazione o giudiziarie e nell'interesse della tutela della sicurezza pubblica. Le autorità investigative sulla sicurezza dovrebbero avere accesso a tutte le informazioni ed elementi necessari a

facilitare lo svolgimento di un'inchiesta tecnica efficiente, compreso l'accesso immediato ed incondizionato al luogo dell'incidente, al relitto del velivolo, alle suoi componenti e alla documentazione di interesse, senza le limitazioni imposte da un eventuale sequestro ordinato dall'autorità giudiziaria. Le autorità investigative sulla sicurezza dovrebbero possedere le risorse finanziarie e umane necessarie per effettuare inchieste efficaci ed efficienti.

Motivazione

Garantire un'efficace azione di prevenzione nel settore dell'aviazione civile, a tutela della pubblica incolumità, consentendo alle autorità investigative sulla sicurezza, nel contemporaneo avvio delle indagini dell'autorità giudiziaria, di disporre tempestivamente di tutti gli elementi necessari al regolare e proficuo svolgimento dell'inchiesta di sicurezza, fra cui l'immediato accesso ai luoghi ed alle cose dell'incidente libero dai condizionamenti implicati dal sequestro penale. Le esigenze di prevenzione non devono essere condizionate dai tempi della giustizia.

Emendamento 7

Proposta di regolamento

Considerando 12

Testo della Commissione

(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").

Emendamento

(12) Il ruolo di coordinamento delle autorità investigative sulla sicurezza deve essere riconosciuto e **rafforzato** 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").

Emendamento 8

Proposta di regolamento

Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(12 bis) La Rete deve apportare un

autentico valore aggiunto in materia di sicurezza aerea. Per conseguire tale obiettivo è necessario definire nel presente regolamento i compiti della Rete a livello europeo.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(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.*

Emendamento

(15) Gli Stati membri dovrebbero provvedere, conformemente alla legislazione in vigore per quanto riguarda le competenze delle autorità responsabili delle inchieste giudiziarie e, all'occorrenza, in stretta collaborazione con tali autorità, affinché le autorità responsabili delle inchieste di sicurezza su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile possano svolgere i loro compiti *senza essere ostacolate, permettendo un'adeguata amministrazione della giustizia.*

Motivazione

Il testo dell'emendamento è tratto dall'allegato 13 dell'OACI e riflette in modo migliore la separazione tra le inchieste giudiziarie e quelle relative agli incidenti. Gli investigatori degli incidenti non possono tener conto degli obiettivi della magistratura e viceversa. È opportuno sviluppare ulteriori orientamenti su come coordinare i due procedimenti (cfr. anche l'emendamento all'articolo 13, paragrafo 3).

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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. *Si reputa pertanto necessario rispettare il principio*

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.

della "giusta cultura", che prevede che il personale non sarà sanzionato per azioni, omissioni o decisioni correlate alla propria esperienza e formazione, ma che proprio per tale motivo non saranno tollerate negligenze gravi, infrazioni deliberate e atti di vandalismo. In questo contesto, le informazioni sensibili in materia di sicurezza non devono essere utilizzate per fini diversi dalla prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti. *Tuttavia, anche se taluni dati devono restare strettamente riservati, è importante sia per le famiglie delle vittime che per consentire il buon funzionamento della giustizia, che l'autorità giudiziaria abbia accesso a taluni dati e fatti rilevanti per l'inchiesta giudiziaria.*

Questo deve avvenire in conformità delle relative istruzioni emanate per proteggere la costante riservatezza delle informazioni una volta che le autorità giudiziarie abbiano completato il proprio lavoro.

Gli Stati membri dovrebbero adottare una normativa che impedisca l'uso improprio di informazioni sensibili in materia di sicurezza.

Motivazione

È necessario menzionare il principio della "giusta cultura", di cui è riconosciuto l'impatto positivo sulla sicurezza aerea.

Non dev'esserci opacità totale tra l'inchiesta sulla sicurezza e l'inchiesta giudiziaria, ma solamente alcuni dati devono poter essere trasmessi all'autorità giudiziaria. È necessario definire chiaramente quali.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(17 bis) Un incidente genera una serie di interessi pubblici diversi e talvolta in conflitto tra loro, come la prevenzione di incidenti futuri e la buona amministrazione della giustizia. Questi

vanno oltre gli interessi individuali delle parti in causa e dell'evento specifico. Il giusto equilibrio fra tutti gli interessi, compresa la sicurezza, la giustizia e la protezione delle vittime e delle persone coinvolte, è necessario per garantire l'interesse pubblico generale.

Motivazione

Un incidente è un'esperienza traumatica per le vittime e le loro famiglie, ma anche per il resto della società. L'incidente innesca una serie di processi: operazioni di ricerca e salvataggio, indagini sugli incidenti e procedimento giudiziario. Tutti questi processi rispondono ad un interesse pubblico prevalente. Gli attori coinvolti in questi processi sono fortemente sollecitati a presentare i risultati del loro lavoro. Tutti gli attori dovrebbero comprendere l'importanza degli altri processi ed evitare nocive interferenze tra i processi al fine di preservare l'interesse pubblico generale.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) Diversi incidenti hanno messo in luce le difficoltà tecniche per conoscere la posizione degli aeromobili in tempo reale, in particolare al di sopra degli oceani. Inoltre, i dati contenuti nei registratori di volo possono attualmente essere ottenuti solamente dopo che i registratori sono stati ritrovati e analizzati. Progressi nella ricerca, sia in materia di posizionamento in tempo reale degli aeromobili, sia in materia d'accesso ai dati contenuti nei registratori di volo senza che sia necessaria la loro presenza fisica, consentirebbero di migliorare notevolmente le risorse messe a disposizione degli investigatori per determinare le cause di un incidente, incrementando altresì la capacità di prevenzione degli inconvenienti ricorrenti. Ciò costituirebbe un importante progresso in materia di sicurezza aerea. A tale riguardo dovrebbe essere incoraggiato il progetto Optimi, gestito dall'impresa comune SESAR, a cui dovranno essere destinate risorse

finanziarie appropriate.

Motivazione

È necessario incoraggiare questa iniziativa, che permette di migliorare sensibilmente il monitoraggio degli aerei e l'accesso alle informazioni contenute nelle "scatole nere".

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 20

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(20) L'esperienza ha dimostrato che talvolta è difficile ottenere rapidamente elenchi affidabili delle persone presenti a bordo di un aeromobile, ***ma l'esperienza dimostra altresì che è importante fissare una scadenza a partire dalla quale è possibile richiedere un elenco alla compagnia. Inoltre,*** tali dati devono essere adeguatamente protetti da un uso o da una diffusione non autorizzata.

Motivazione

Diversi incidenti accaduti di recente hanno evidenziato la necessità di prevedere tale scadenza e fissarla a livello europeo.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) È difficile individuare rapidamente la persona idonea a comunicare la notizia della scomparsa di un passeggero a seguito di un incidente. È opportuno proporre soluzioni che possano rimediare a questa situazione problematica sia per le famiglie delle vittime sia per le compagnie aeree.

Motivazione

In tal modo sarebbe possibile ridurre il periodo d'incertezza per le famiglie.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 21 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) L'assistenza alle vittime, alle loro famiglie o alle loro associazioni dovrebbe essere separata dall'inchiesta sull'incidente in sé. Tuttavia, l'autorità investigativa sull'incidente ha la responsabilità di fornire informazioni pertinenti e tempestive alle famiglie delle vittime e ai sopravvissuti dell'incidente.

Motivazione

Gli incidenti rappresentano uno shock traumatico per i sopravvissuti e le famiglie delle vittime. La responsabilità di fornire loro assistenza e le informazioni necessarie - senza tuttavia mettere a repentaglio gli obiettivi delle indagini - deve essere chiaramente indicata.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Considerando 21 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(21 bis) La natura delle misure adottate in risposta ad un incidente e alle sue conseguenze è di importanza decisiva. Gli Stati membri e le compagnie aeree devono essere in grado di far fronte a un grave disastro aereo non solo dal punto di vista logistico e finanziario, ma anche rispetto alle vittime e alle loro famiglie. Le autorità investigative devono esercitare particolare cura nei loro contatti con le vittime e le loro famiglie. Inoltre, è necessario riconoscere il ruolo delle associazioni che rappresentano le famiglie delle vittime del disastro aereo.

Motivazione

Si dovrebbero effettuare sforzi per garantire che le autorità investigative forniscano informazioni alle famiglie delle vittime prima che tali informazioni siano divulgate dai media. Le autorità competenti devono garantire che le famiglie e i conoscenti siano informati per primi, in modo da evitare eventuali errori che potrebbero in seguito rivelarsi estremamente

dannosi.

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Considerando 22

Testo della Commissione

(22) La direttiva 95/46/CE deve essere applicata al trattamento dei dati personali effettuato ai sensi del presente regolamento.

Emendamento

(22) La direttiva 95/46/CE deve essere applicata al trattamento dei dati personali effettuato ai sensi del presente regolamento. ***In tale contesto è opportuno prestare attenzione alla protezione dei dati personali, sia quelli ottenuti nel quadro dell'inchiesta sia quelli relativi ai passeggeri, alle vittime o ai loro familiari.***

Emendamento 18

Proposta di regolamento

Considerando 24

Testo della Commissione

(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.***

Emendamento

(24) ***È necessario garantire condizioni uniformi di esecuzione in vista dell'adozione del*** programma di lavoro della Rete, ***nonché per la preparazione di raccomandazioni della Rete destinate alla Commissione su una questione relativa all'elaborazione e all'attuazione delle politiche e normative comunitarie in materia di inchieste e di prevenzione degli incidenti nel settore dell'aviazione civile, nonché di assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie.***

A norma dell'articolo 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio dei poteri di attuazione attribuiti alla Commissione sono stabiliti preventivamente mediante regolamenti secondo la procedura legislativa ordinaria.

In attesa di tale nuovo regolamento, continuano ad essere applicate le disposizioni della decisione 1999/468/CE

del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, **fatta salva la procedura di regolamentazione con controllo, che non è applicabile.**

Motivazione

Questi cambiamenti sono resi necessari dall'entrata in vigore del trattato di Lisbona che modifica le norme in materia di comitatologia. La procedura di comitatologia continua ad applicarsi temporaneamente fino all'adozione del nuovo regolamento nel quadro del regime stabilito dal trattato di Lisbona per gli atti di esecuzione – art. 291 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Emendamento 19

**Proposta di regolamento
Considerando 24 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

(24 bis) È necessario abilitare la Commissione ad adottare atti delegati ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per quanto riguarda l'adeguamento al progresso tecnico segnatamente delle modifiche nel quadro dell'allegato 13 della convenzione OACI delle definizioni di cui all'articolo 2 e dell'allegato al presente regolamento. È particolarmente importante che la Commissione svolga opportune consultazioni nel corso del suo lavoro preparatorio, anche a livello di esperti.

Motivazione

Questa modifica segue l'attuazione della procedura degli "atti delegati" nel quadro del trattato di Lisbona (articolo 290 TFUE). Si tratta della formulazione standard utilizzata dal Parlamento per gli atti delegati in altre normative.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

Il presente regolamento, ***e in particolare la creazione di una Rete di autorità investigative sugli incidenti***, mira a migliorare la sicurezza del settore aereo garantendo un elevato livello di efficienza, ***diligenza*** e qualità delle inchieste sulla sicurezza dell'aviazione civile europea, ***attraverso lo scambio di idee e conoscenza tra membri della Rete***, il cui unico obiettivo è prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non addossare colpe o responsabilità. ***Il presente regolamento cerca altresì di definire le norme sulla disponibilità degli elenchi di tutte le persone presenti a bordo dell'aeromobile coinvolto nell'incidente e a rafforzare l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie.***

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 4

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(4) ***“fattori”*** le azioni, omissioni, eventi, condizioni o una combinazione di tali fattori, che hanno dato luogo all'incidente o all'inconveniente; l'identificazione ***dei fattori*** non comporta un'attribuzione di colpa o la determinazione di una responsabilità amministrativa, civile o penale;

Motivazione

Il ricorso al termine "causa" potrebbe creare seri problemi legali e presupporre l'esistenza di colpe e/o responsabilità. L'OACI (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale) ha riconosciuto la necessità di una separazione tra la terminologia giudiziaria e quella della sicurezza. Si propone, quindi, di sostituire il termine "cause" con "fattori". Il termine ideale sarebbe "fattori concorrenti", ma la proposta di regolamento non utilizza tale termine, né contiene una definizione di tale termine. A meno che non si fornisca una definizione di "fattori

concorrenti", il termine "cause" dovrebbe essere sostituito con "fattori". Nota: ciò comporta la sostituzione del termine "cause" con "fattori" nel resto della proposta di regolamento (considerando 10 e 12 e articoli 9, paragrafo 2, lettera e) e 13.

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 12

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(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 di fattori concorrenti e, ove opportuno, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;

Motivazione

Il ricorso al termine "causa" potrebbe creare seri problemi legali e presupporre l'esistenza di colpe e/o responsabilità. L'OACI (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale) ha riconosciuto la necessità di una separazione tra la terminologia giudiziaria e quella della sicurezza. Si propone, quindi, di sostituire il termine "cause" con "fattori". (Non concerne la versione italiana)

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) "atto volontario", atto intenzionale compiuto con l'obiettivo di causare un incidente aereo o un inconveniente grave;

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 ter) "relazione preliminare": la comunicazione utilizzata per la rapida

diffusione dei dati ottenuti nelle prime fasi dell'inchiesta.

Motivazione

Il verificarsi di un incidente crea nel pubblico e nelle vittime legittime aspettative di ottenere informazioni in merito. Le relazioni preliminari costituiscono uno strumento ampiamente accettato per consentire agli investigatori di comunicare in modo controllato, prima della pubblicazione della relazione finale, senza compromettere l'inchiesta di sicurezza. Questa definizione, ripresa dall'allegato 13 dell'OACI, è necessaria ai sensi dell'articolo 18 al fine di definire quali tipi di documenti possano essere resi pubblici.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 16 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 quater) "uso improprio delle informazioni di sicurezza": l'uso di informazioni provenienti dalla raccolta e da sistemi di elaborazione di dati di sicurezza per scopi diversi da quelli per cui sono state raccolte, vale a dire, l'uso delle informazioni per procedimenti disciplinari, civili, amministrativi e penali contro il personale operativo, e/o divulgazione delle informazioni al pubblico.

Motivazione

La protezione delle informazioni di sicurezza da un uso improprio è essenziale per garantire la loro continua disponibilità, in quanto l'uso di informazioni di sicurezza per finalità che non siano legate alla sicurezza può impedire la futura disponibilità di tali informazioni, con un effetto negativo sulla sicurezza. Questa definizione è tratta direttamente dall'allegato 13, E.1.1.5c) OACI ed è necessaria in relazione al considerando 17 (EM 10) e all'articolo 13, paragrafo 3 (EM 57).

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 16 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 quinquies) "atto di interferenza illegale", atto o tentativo d'atto di natura tale da compromettere la sicurezza

dell'aviazione civile e del trasporto aereo, vale a dire cattura illegale di un aeromobile in volo; cattura illegale di un aeromobile al suolo; sequestro di ostaggi a bordo di un aeromobile o negli aerodromi; intrusione con la forza a bordo di un aeromobile, in aeroporto o all'interno di un'installazione aeronautica; introduzione a bordo di un aeromobile o in un aeroporto di un'arma, di un oggetto pericoloso o di materiale pericoloso a fini criminosi; comunicazione di informazioni false di natura tale da compromettere la sicurezza di un aeromobile in volo o a terra, dei passeggeri, del personale di volo, del personale di terra o del pubblico, in un aeroporto o all'interno di un'installazione dell'aviazione civile;

Motivazione

Si tratta della definizione ufficiale dell'OACI.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 2 – paragrafo 16 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 sexies) "famiglie", i parenti più stretti o i componenti della cerchia di relazioni della persona vittima di un incidente o di un evento grave;

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

2. L'ampiezza dell'inchiesta di sicurezza di cui **ai paragrafi 1 e 3** 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.

Motivazione

Il presente paragrafo deve applicarsi a tutte le inchieste condotte dall'autorità responsabile delle inchieste sulla sicurezza, siano esse obbligatorie o meno.

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Le autorità investigative sulla sicurezza garantiscono l'anonimato delle persone coinvolte in un incidente o inconveniente.

Motivazione

Le autorità investigative sulla sicurezza garantiscono l'anonimato delle persone coinvolte in un incidente o inconveniente.

Emendamento 30

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

Emendamento

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.**

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 **in modo indipendente da** eventuali procedimenti giudiziari o amministrativi **o interessi finanziari.**

Motivazione

Gli obiettivi dei procedimenti giudiziari e amministrativi divergono e talvolta contrastano con le finalità delle inchieste. L'indipendenza dell'inchiesta di sicurezza è di primaria importanza per la conservazione di ciascuno dei due procedimenti e l'interesse generale.

Emendamento 31

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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").

Emendamento

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") **in grado di condurre, in modo indipendente, un'inchiesta di sicurezza completa.**

Emendamento 32

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Le autorità investigative sulla sicurezza pubblicano su base annua un'analisi sulla sicurezza al fine di informare il pubblico del livello generale di sicurezza. Tale analisi è semplice e di facile comprensione e indica se vi sono rischi accresciuti per la sicurezza. In tale analisi le fonti di informazione non sono rese note.

Emendamento 33

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5 – parte introduttiva

Testo della Commissione

5. L'autorità investigativa sulla sicurezza viene dotata dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse. In particolare:

Emendamento

5. L'autorità investigativa sulla sicurezza viene dotata **dal rispettivo Stato membro** dei mezzi necessari per adempiere alle sue responsabilità in completa indipendenza e deve poter ottenere a tal fine sufficienti risorse. In particolare:

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 5 – lettera c

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

c) l'autorità investigativa sulla sicurezza comprende almeno un investigatore **disponibile e** in grado di esercitare la funzione di investigatore incaricato in caso di incidente aeronautico grave;

Motivazione

Il termine "un investigatore" non è sufficientemente preciso, in quanto tale investigatore può essere in congedo o non raggiungibile, per cui è preferibile il termine "un investigatore disponibile".

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 1 e 2, le autorità investigative sulla sicurezza sono assistite dalla Rete di cui all'articolo 7.

Emendamento

3. Ai fini dell'applicazione dei paragrafi 1 e 2, le autorità investigative sulla sicurezza **possono essere** assistite dalla Rete di cui all'articolo 7. **La Rete deve in particolare fornire all'autorità che lo richiede l'elenco degli investigatori e delle risorse che sono disponibili negli altri Stati membri e a cui si può ricorrere per assistere l'autorità responsabile delle inchieste sulla sicurezza che conduce un'inchiesta.**

Motivazione

La possibilità, per l'autorità che lo desidera, di conoscere le risorse a disposizione delle autorità responsabili delle inchieste sulla sicurezza nei diversi Stati membri apporta maggiore visibilità e consente all'autorità che conduce l'inchiesta di rivolgersi all'ufficio inchieste più idoneo a rispondere alle sue necessità.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. La Rete mira a migliorare la qualità delle inchieste condotte dalle autorità responsabili delle inchieste sulla sicurezza e a rafforzarne l'indipendenza. Essa deve consentire una migliore sicurezza del trasporto aereo, stabilendo standard elevati per i metodi d'inchiesta e la formazione degli investigatori.

Motivazione

La Rete deve aiutare le autorità dei 27 Stati membri a effettuare inchieste sulla sicurezza di qualità e deve fissare standard elevati per l'Unione europea. Non si tratta di concentrarsi sulle autorità più efficienti, ma di elevare il livello generale delle autorità affinché siano in grado di condurre un'inchiesta sulla sicurezza in maniera efficace e in completa indipendenza.

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 bis, la Rete ha in particolare la responsabilità di:

a) preparare raccomandazioni e consigliare le istituzioni europee su tutti gli aspetti connessi all'elaborazione e all'attuazione delle politiche di regolamentazione europee relative alle inchieste e alla prevenzione degli incidenti nell'aviazione civile nonché all'assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie;

b) sviluppare la condivisione delle

informazioni utili a migliorare la sicurezza e promuovere attivamente una cooperazione strutturata tra le autorità responsabili delle inchieste sulla sicurezza da un lato, e dall'altro lato tra queste autorità e la Commissione, l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e le autorità nazionali dell'aviazione civile;

c) coordinare le azioni di formazione e qualificazione degli investigatori;

d) creare un repertorio di buone pratiche e sviluppare una metodologia europea delle inchieste sulla sicurezza;

e) rafforzare le capacità d'inchiesta delle autorità responsabili delle inchieste sulla sicurezza, in particolare attraverso lo sviluppo e la gestione di un quadro che consenta la condivisione del materiale.

Motivazione

Per apportare un autentico valore aggiunto rispetto alla situazione attuale è opportuno definire i compiti della Rete. In tale contesto la Rete dovrebbe non solamente favorire lo scambio di informazioni, ma anche migliorare la formazione degli investigatori, controllare le autorità responsabili delle inchieste sulla sicurezza o ancora fungere da consigliere per i legislatori europei sulle inchieste relative agli incidenti nell'aviazione civile. Tale elenco di compiti non è esaustivo. L'emendamento mira inoltre ad integrare questa funzione con quelle di qualificazione degli stessi, al fine di migliorare il livello di formazione dei responsabili dell'inchiesta.

Emendamento 38

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. *Allorché* la Rete *prepara una raccomandazione per la Commissione su un aspetto connesso* allo sviluppo e all'attuazione della politica e della regolamentazione delle inchieste sugli incidenti nell'aviazione civile *nonché all'assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie, la Commissione consulta il comitato di cui all'articolo 24.*****

Emendamento 39

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. La Rete svolge il proprio mandato in modo trasparente ed autonomo. I suoi membri non chiedono, **accettano o** ricevono **in modo forzato** istruzioni da alcun soggetto pubblico o privato, che potrebbero incidere sull'indipendenza delle inchieste sulla sicurezza.

Emendamento 40

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. La Rete **presenta** una relazione annuale sulle sue attività al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione. La relazione è resa pubblica.

Emendamento

5. La Rete **pubblica** una relazione annuale sulle sue attività **e la trasmette per conoscenza** al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione. **Tale relazione deve segnatamente presentare i risultati dell'attuazione del programma di lavoro annuale di cui all'articolo 8, paragrafo 4, e del suo impatto sul miglioramento della sicurezza aerea nell'Unione. La relazione annuale deve altresì contenere raccomandazioni destinate alle istituzioni europee sulle questioni che la Rete ritiene essenziali per migliorare la sicurezza aerea, sia a livello europeo che internazionale.** La relazione è resa pubblica.

Motivazione

La relazione annuale della Rete deve consentire alle istituzioni europee di essere informate sulle sue proposte in materia di sicurezza aerea e, se del caso, di agire di conseguenza.

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I lavori della Rete sono organizzati conformemente al suo regolamento interno. La Rete elegge ***tra i suoi membri un presidente*** che rimane in carica per un periodo ***non superiore a cinque anni. La durata del mandato del presidente è rinnovabile.***

Emendamento

1. I lavori della Rete sono organizzati conformemente al suo regolamento interno. ***La Rete è presieduta a turno da ciascuno dei suoi membri, seguendo una rotazione della presidenza identica a quella del Consiglio.*** La Rete elegge ***un coordinatore*** che rimane in carica per un periodo ***di tre anni, rinnovabile. Il coordinatore può essere un membro della Rete, appartenere a un'autorità responsabile delle inchieste sulla sicurezza in uno Stato membro o una persona che benefici di un'esperienza riconosciuta in materia di inchieste sulla sicurezza nell'aviazione civile.***

Motivazione

L'attuale Rete, il Council of European Air Safety Investigation Authorities (CEASIA), è presieduta a turno da ciascuna autorità responsabile delle inchieste sulla sicurezza seguendo la presidenza semestrale del Consiglio. Ciò consente a ogni autorità, qualunque sia la sua importanza, di partecipare attivamente alla rete. Tuttavia, per controbilanciare tale presidenza a rotazione è opportuno creare una funzione più permanente, il coordinatore, che potrà dedicarsi concretamente a perseguire gli obiettivi della Rete.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Il coordinatore fissa l'ordine del giorno delle riunioni della Rete di concerto con il suo presidente.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. La Commissione e l'EASA sono invitate

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.

e possono essere rappresentate a tutte le riunioni della Rete e dei gruppi di lavoro dei suoi esperti, a meno che il presidente **o il coordinatore** della Rete decidano, sulla base dei criteri precisati nel regolamento interno, che tale partecipazione creerebbe un conflitto di interessi con i compiti delle autorità investigative sulla sicurezza. **Tale decisione deve essere debitamente suffragata.**

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, **a meno che il presidente o il coordinatore della Rete non decidano diversamente.** 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.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 8

Testo della Commissione

8. Quanto dispone il presente regolamento lascia impregiudicato il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Sulla questione è stato aggiunto un articolo specifico nuovo (articolo 23 bis), che riprende tale punto.

Emendamento 46

Proposta di regolamento

Articolo 8 – paragrafo 9

Testo della Commissione

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.

Emendamento

9. Il regolamento interno della Rete e il suo programma di lavoro vengono decisi **nel rispetto dei compiti affidati alla Rete ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2. Il programma di lavoro è stabilito** conformemente alla procedura di cui all'articolo 24. Il **coordinatore** della Rete presenta il regolamento interno e il **progetto di** programma di lavoro alla Commissione.

Motivazione

Il programma di lavoro della Rete deve basarsi soprattutto sui compiti assegnati alla Rete. Il presente emendamento è una versione rivista dell'emendamento n. 30 volta ad adeguarlo alla procedura di comitatologia.

Emendamento 47

Proposta di regolamento

Articolo 9 – titolo

Testo della Commissione

Partecipazione dell'EASA alle inchieste sulla sicurezza

Emendamento

Partecipazione dell'EASA **e delle autorità nazionali dell'aviazione civile** alle inchieste sulla sicurezza

Emendamento 48

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – frase introduttiva

Testo della Commissione

1. **Le** autorità investigative sulla sicurezza degli Stati membri **invitano l'EASA** a farsi rappresentare e a partecipare, **nell'ambito delle sue competenze**:

Emendamento

1. **Nell'ambito delle loro rispettive competenze, l'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile sono invitate dalle** autorità investigative sulla sicurezza degli Stati membri a farsi rappresentare e a partecipare:

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

(a) a tutte le inchieste sulla sicurezza effettuate sul territorio di uno Stato membro; l'autorità investigativa sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta trasmette **loro** le informazioni in suo possesso, conformemente al paragrafo 2;

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(b) in qualità di **consigliere**, 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, **nell'ambito delle proprie competenze, all'EASA e alle autorità nazionali dell'aviazione civile** le informazioni in suo possesso, conformemente al paragrafo 2.

Motivazione

Il termine "consigliere" corrisponde al termine appropriato utilizzato nell'allegato 13 dell'OACI.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Articolo 9 – paragrafo 2 – frase introduttiva

Testo della Commissione

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:**

Emendamento

2. I diritti dell'EASA di cui al paragrafo 1, conferiscono **all'EASA e alle autorità nazionali dell'aviazione civile** un diritto a partecipare **a tutti gli aspetti dell'inchiesta**, sotto il controllo di un investigatore

incaricato e:

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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).

Emendamento

3. L'EASA **e le autorità nazionali dell'aviazione civile contribuiscono** all'inchiesta alla quale **hanno** 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). **Senza l'accordo dell'autorità responsabile dell'inchiesta sulla sicurezza incaricata dell'inchiesta, l'EASA e le autorità nazionali dell'aviazione civile non possono rendere pubbliche le informazioni che ottengono nel quadro dell'inchiesta, né utilizzarle a fini diversi dal miglioramento della sicurezza aerea.**

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2. L'autorità investigativa sulla sicurezza comunica immediatamente alla Commissione, all'EASA, **all'OACI** e agli Stati membri interessati il verificarsi di tutti gli incidenti e gravi inconvenienti di cui è stata informata.

Motivazione

La notifica all'OACI è una norma internazionale. L'azione dell'UE nelle inchieste sugli incidenti e in tutti i settori relativi all'aviazione dovrebbe avvenire nel pieno rispetto degli obblighi degli Stati membri ai sensi della convenzione di Chicago.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

(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;

Emendamento

a) poter accedere **immediatamente** senza restrizioni e senza ostacoli al luogo dell'incidente o dell'inconveniente, nonché all'aeromobile, al suo contenuto o al suo relitto;

Motivazione

È importante che gli investigatori degli incidenti abbiano accesso al luogo dell'incidente quanto prima possibile per raccogliere tutti gli elementi necessari ad analizzare e spiegare i fattori ad esso collegati.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 12 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.**

Emendamento

3. L'investigatore incaricato **è autorizzato a estendere** 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, **anche quando si applica l'articolo 13.**

Motivazione

Il presente paragrafo è in contraddizione con l'articolo 9, in quanto conferisce ai consiglieri diritti diversi da quelli conferiti al consigliere all'articolo 9, paragrafo 2. È preferibile che si tratti di una possibilità e non di un obbligo.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 13 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Se, durante l'inchiesta sulla sicurezza,

Emendamento

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 *giudiziarie*, di continuare l'inchiesta sulla sicurezza.

l'autorità investigativa sulla sicurezza sospetta *o stabilisce* che si *è* verificato un atto di interferenza illegale *o un atto volontario* in relazione all'incidente o all'inconveniente, l'investigatore incaricato ne informa immediatamente l'autorità giudiziaria *o, eventualmente, le autorità responsabili della* sicurezza. Quanto precede non pregiudica il diritto dell'autorità investigativa sulla sicurezza, in coordinamento con le autorità *di cui sopra*, di continuare l'inchiesta sulla sicurezza.

Motivazione

L'esistenza di un'interferenza illegale non elimina l'esigenza di un'inchiesta sulla sicurezza adeguata con tutti gli standard e le garanzie necessari. Tuttavia, gli investigatori incaricati sono tenuti a informare le autorità giudiziarie qualora vi sia una prova concreta che li porti a ritenere che si sia verificata un'interferenza illegale, affinché la procedura giudiziaria possa iniziare.

Emendamento 57

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.*

Emendamento

3. Per garantire un appropriato coordinamento delle inchieste *sui fattori concorrenti* di incidenti e inconvenienti, *gli Stati membri si assicurano della buona collaborazione tra* l'autorità investigativa sulla sicurezza *e* le altre autorità *che possono essere coinvolte nell'inchiesta, come le* autorità giudiziarie, dell'aviazione civile, di ricerca e salvataggio, *sulla base di accordi anticipati. Tali accordi devono rispettare l'indipendenza dell'autorità responsabile per le inchieste di sicurezza e consentire che l'inchiesta tecnica sia condotta con diligenza ed efficienza. Tali accordi devono inoltre rispettare le norme di cui al presente regolamento, come la*

trasmissione di taluni elementi di cui all'articolo 15, paragrafo 2, comma 2, del presente regolamento.

Gli accordi preliminari riguardano, tra gli altri, i seguenti argomenti:

- a) l'accesso al luogo dell'incidente;*
- b) la conservazione delle prove e l'accesso ad esse;*
- c) resoconti iniziali e permanenti dello stato di ciascun processo;*
- d) scambi d'informazioni;*
- e) prevenzione dell'uso improprio delle informazioni di sicurezza;*
- f) risoluzione dei conflitti.*

Motivazione

È importante che ogni Stato membro disponga di accordi che permettano di fissare le regole applicabili ai rapporti tra l'autorità responsabile per le inchieste sulla sicurezza e le altre autorità che possono essere coinvolte nell'inchiesta. Tali accordi devono riprendere le pertinenti disposizioni di cui al presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la protezione delle informazioni ottenute attraverso l'inchiesta tecnica. È importante che tutte le autorità che possono essere coinvolte in un incidente sappiano fin dal momento in cui accade un incidente o un evento grave qual è il loro ruolo e quello delle altre autorità. Gli elementi contenuti nell'elenco devono necessariamente essere affrontati per garantire un buon coordinamento ed evitare l'insorgere di conflitti. Si tratta, per esperienza, dei settori in cui si sarebbero potuti evitare dei problemi se fossero stati previsti accordi preliminari. Il ricorso al termine "causa" potrebbe creare seri problemi legali e presupporre l'esistenza di colpe e/o responsabilità. L'OACI (Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale) ha riconosciuto la necessità di una separazione tra la terminologia giudiziaria e quella della sicurezza. Si propone, quindi, di sostituire il termine "cause" con "fattori".

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 2 – secondo comma

Testo della Commissione

Emendamento

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

soppresso

e sulla gestione della sicurezza dell'aviazione civile e che sussiste un prevalente interesse pubblico alla loro diffusione.

Motivazione

Questo paragrafo proposto dalla Commissione evidenzia il conflitto tra due interessi pubblici: l'amministrazione della giustizia (compresa la disponibilità di elementi di prova dinanzi alla corte) e la sicurezza aerea (compresa la protezione dei dati e delle fonti per raccogliere e analizzare tutte le prove ed impedire incidenti futuri). L'autorità giudiziaria ha un proprio interesse e non può da sola risolvere il conflitto. Sono necessari parametri chiari per stabilire quando la società ritiene che un interesse debba prevalere sull'altro. Questi parametri sono proposti in un nuovo articolo 15, paragrafo 4.

Emendamento 59

**Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 2 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Qualora l'amministrazione della giustizia in uno Stato membro sia a conoscenza di un elemento ottenuto nel quadro dell'inchiesta di sicurezza, al di fuori degli elementi di cui all'articolo 15, paragrafo 2, lettere a), b) e c), essa può divulgare tale elemento solo se riesce a fornire elementi di prova attraverso le procedure messe a sua disposizione nel quadro del procedimento giudiziario. In caso contrario, tale elemento rimane riservato.

Ciononostante i dati di sicurezza di cui ai paragrafi 1 e 2 possono essere utilizzati come elementi di prova ed essere richiesti per ispezione o sequestro, se riguardano un'indagine criminale in caso di atto di interferenza illegale.

Motivazione

Il presente emendamento integra la trasmissione di informazioni alla giustizia al fine di consentire una totale collaborazione dei soggetti coinvolti e quindi la determinazione delle cause di un incidente. Se il giudice intende utilizzare un elemento diverso, deve farsi carico dell'onere della prova di tale elemento. Ad esempio, se è a conoscenza di elementi forniti da investigatori stranieri, può ricorrere ad una commissione rogatoria internazionale per ottenerli nel quadro del procedimento giudiziario. Questo nuovo paragrafo prevede criteri chiari per determinare quando le informazioni sulla sicurezza raccolte nel corso dell'inchiesta su un

incidente possono essere fornite alle autorità giudiziarie e quando l'interesse pubblico di amministrare la giustizia deve prevalere su quello della sicurezza aerea. L'obiettivo dell'inchiesta di sicurezza si basa sulla fiducia all'insegna della quale vengono raccolti i dati e le testimonianze delle parti coinvolte. Se l'investigatore dell'incidente non può garantire che le testimonianze o i dati non saranno utilizzati in un procedimento amministrativo o giudiziario, le parti coinvolte non si esprimeranno con fiducia. D'altra parte, il giudice ha un interesse legittimo nell'amministrare la giustizia. Il presente emendamento propone parametri chiari per aiutare le autorità giudiziarie a decidere quando la società ritiene che un interesse debba prevalere sull'altro.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 15 – paragrafo 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 ter. Quando i dati di sicurezza vengono utilizzati come elementi di prova in un procedimento penale ai sensi del paragrafo 2 bis, i diritti fondamentali delle persone coinvolte, in particolare i diritti alla privacy e ad un equo processo, devono essere rispettati. Devono essere divulgati solo i dati strettamente necessari al procedimento penale, il resto viene quanto più possibile protetto dall'autorità competente.

Quando i dati di sicurezza vengono utilizzati come prova in un procedimento penale ai sensi del paragrafo 2 bis, le informazioni fornite da una persona nel quadro dell'inchiesta di sicurezza non possono essere utilizzate nei confronti di tale persona.

Motivazione

I dati di sicurezza sono protetti per garantire la fiducia. La registrazione di dati personali sul posto di lavoro non è consentita dalla legislazione europea. La registrazione dei dati di sicurezza è un'eccezione a tale divieto fintantoché gli equipaggi aerei, i controllori del traffico aereo, ecc., vi abbiano acconsentito solo per migliorare la sicurezza aerea. Se i dati di sicurezza vengono utilizzati ai fini del nuovo paragrafo 4 proposto, i diritti delle parti coinvolte devono essere protetti al massimo. Inoltre, le persone coinvolte sono protette dal diritto ad un processo equo, compreso il diritto a non autoincriminarsi.

L'articolo 6 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo riconosce il diritto ad un equo processo. Nella sentenza Saunders contro Regno Unito (causa 43/1994/490/572), la Corte dei diritti dell'uomo ha riconosciuto che le informazioni ottenute sotto coercizione non possono essere utilizzate in un procedimento penale (diritto a non autoincriminarsi). Il rifiuto di fornire

informazioni è, tuttavia, punibile ai sensi dell'articolo 2 proposto e pertanto tutte le informazioni fornite alle indagini sugli incidenti non possono essere utilizzate contro la persona che fornisce tali informazioni.

Emendamento 61

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

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.

soppresso

Motivazione

Non è questo il luogo per affrontare la questione della segnalazione di eventi. Un nuovo articolo specifico è proposto al riguardo (articolo 21 bis). Tale articolo riprende le disposizioni del presente paragrafo.

Emendamento 62

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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.

1. 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, a meno che l'autorità responsabile delle inchieste sulla sicurezza non stabilisca che l'incidente è stato causato da un atto volontario o da un atto di interferenza illegale.

Motivazione

È opportuno ricordare che in presenza di un atto di interferenza illegale o di un atto volontario è prioritaria la procedura giudiziaria.

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Le informazioni non pertinenti nel quadro dell'inchiesta sulla sicurezza, e in particolare quelle relative alla vita privata, provenienti da registrazioni audio e video della cabina di pilotaggio e dalle loro trascrizioni, beneficiano di una protezione totale e non possono essere né trasmesse né divulgate.

Motivazione

È importante garantire che possano essere utilizzate solamente le informazioni utili all'inchiesta sulla sicurezza; tutte le informazioni di carattere personale non possono essere trasmesse segnatamente all'autorità giudiziaria né essere rese pubbliche.

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Le registrazioni ***del registratore*** di volo non vengono messe a disposizione o utilizzate per scopi diversi da quelli dell'inchiesta sulla sicurezza, eccetto quando tali registrazioni sono:

(a) utilizzate unicamente a fini di aeronavigabilità o di manutenzione; ***o***

(b) rese anonime; ***o***

(c) divulgate in condizioni di riservatezza.

2. Le registrazioni di volo non vengono messe a disposizione o utilizzate per scopi diversi da quelli dell'inchiesta sulla sicurezza, eccetto quando tali registrazioni sono:

a) utilizzate unicamente a fini di aeronavigabilità o di manutenzione; ***e***

b) rese anonime; ***e***

c) divulgate in condizioni di riservatezza.

Motivazione

Le condizioni di divulgazione sono cumulative per impedire l'uso improprio delle informazioni sulla sicurezza. I dati comunicati per l'aeronavigabilità e la manutenzione devono essere de-

identificati e resi pubblici nell'ambito di condizioni di confidenzialità. Solo in questo modo si garantisce che i dati comunicati non saranno utilizzati per altri scopi. La formulazione "condizioni di confidenzialità" è indefinita ed ambigua. I protocolli sono sviluppati tra le categorie di persone interessate a determinare cosa costituisca condizioni di confidenzialità. Le informazioni contenute nel registratore di volo possono essere ottenute con altri mezzi.

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Al fine di tutelare l'indipendenza delle inchieste sugli incidenti nonché di garantire e assicurare la piena cooperazione delle persone preposte a fornire informazioni utili per l'inchiesta, gli Stati membri assicurano che l'uso in procedimenti giudiziari di registrazioni e dati di sicurezza provenienti da inchieste di incidenti non pregiudichi il diritto delle persone alla privacy e ad un equo processo, preservando, in ogni caso, il diritto di non autoincriminarsi.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 18 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

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.

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, ***segnatamente all'EASA***, 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.

Emendamento 67

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. Il capo dell'autorità investigativa sulla sicurezza è autorizzato a rendere pubbliche eventuali informazioni sulle osservazioni dei fatti e lo svolgersi dell'inchiesta sulla sicurezza e su eventuali ***relazioni preliminari e raccomandazioni di sicurezza***, a condizione che ciò non comprometta gli obiettivi dell'inchiesta ***e sia pienamente conforme alle disposizioni in materia di protezione dei dati personali.***

Motivazione

Questa terminologia è più precisa e in linea con i termini utilizzati all'allegato 13 della convenzione OACI.

Emendamento 68

Proposta di regolamento Articolo 18 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Prima di rendere pubbliche le informazioni di cui al paragrafo 3, il capo dell'autorità responsabile delle inchieste sulla sicurezza informa le vittime, le famiglie o le loro associazioni in merito a questi elementi. In particolare, egli deve trasmettere loro le relazioni interlocutorie e la relazione finale, sempre che tali persone abbiano fornito le modalità di contatto.

Motivazione

Le famiglie delle vittime non devono essere informate dai media. È opportuno dare loro un accesso privilegiato alle informazioni prima che queste siano rese pubbliche.

Emendamento 69

Proposta di regolamento Articolo 20 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. In qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, l'autorità investigativa sulla sicurezza, con una lettera di trasmissione con data, raccomanda alle imprese interessate, tra cui quelle di altri Stati membri o paesi terzi, eventuali azioni preventive che ritiene necessario vengano prese immediatamente.

Emendamento

1. In qualsiasi fase dell'inchiesta di sicurezza, l'autorità investigativa sulla sicurezza, con una lettera di trasmissione con data, ***previa opportuna consultazione con tutte le parti responsabili, tra cui l'EASA, il costruttore dell'aeromobile in questione e l'operatore***, raccomanda alle imprese interessate, tra cui quelle di altri Stati membri o paesi terzi, eventuali azioni preventive che ritiene necessario vengano prese immediatamente.

Emendamento 70

Proposta di regolamento Articolo 21 bis (nuovo) – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 21 bis

Segnalazione di taluni eventi

Motivazione

La questione della segnalazione di taluni eventi è importante e deve costituire oggetto di un'attenzione particolare. In effetti, attualmente, i dati contenuti nel repertorio centrale ECCAIRS non vengono analizzati a livello europeo, quando tale analisi potrebbe consentire di rilevare delle tendenze e di agire per evitare che possa verificarsi un incidente.

Emendamento 71

Proposta di regolamento Articolo 21 bis (nuovo) – paragrafo 1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1. L'EASA, in collaborazione con gli Stati membri, partecipa regolarmente allo scambio e all'analisi delle informazioni di cui alla direttiva 2003/42/CE e dispone di un accesso online a tutte le informazioni contenute nel repertorio centrale creato dal regolamento (CE) n. 1321/2007. 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, in linea con la legislazione applicabile, e limita il loro utilizzo a quanto è strettamente necessario per rispettare i propri obblighi in materia di sicurezza. Tali informazioni possono essere utilizzate unicamente per la prevenzione di incidenti e inconvenienti e non per la determinazione di errori o di responsabilità.

Motivazione

La questione della segnalazione di taluni eventi è importante e deve costituire oggetto di un'attenzione particolare. In effetti, attualmente, i dati contenuti nel repertorio centrale ECCAIRS non vengono analizzati a livello europeo, quando tale analisi potrebbe consentire di rilevare delle tendenze e di agire per evitare che possa verificarsi un incidente.

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 21 bis (nuovo) – paragrafo 2 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2. L'EASA, in collaborazione con gli Stati membri, deve effettuare un'analisi regolare delle informazioni di cui al paragrafo 1, segnatamente nell'intento di identificare importanti tendenze nell'evoluzione della sicurezza aerea. Quando l'analisi di tali informazioni evidenzia la presenza di un numero significativo di eventi ripetuti, è necessario procedere a un'analisi più approfondita di tali eventi, la qual cosa permette, se necessario, di adottare le misure di sicurezza adeguate e, in particolare, di formulare istruzioni di aeronavigabilità.

Motivazione

La questione della segnalazione di taluni eventi è importante e deve costituire oggetto di un'attenzione particolare. In effetti, attualmente, i dati contenuti nel repertorio centrale ECCAIRS non vengono analizzati a livello europeo, quando tale analisi potrebbe consentire di rilevare delle tendenze e di agire per evitare che possa verificarsi un incidente.

Emendamento 73

Proposta di regolamento Articolo 21 bis (nuovo) – paragrafo 3 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3. I risultati delle analisi di cui al paragrafo 2 devono essere trasmessi a tutte le autorità responsabili della sicurezza aerea nell'Unione e alla Commissione.

Emendamento 74

Proposta di regolamento Articolo 21 bis (nuovo) – paragrafo 4 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4. Conformemente ai paragrafi 1 e 2, l'EASA può chiedere alla Rete o alle autorità degli Stati membri tutte le informazioni complementari necessarie.

Emendamento 75

Proposta di regolamento Articolo 22 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Disponibilità degli elenchi di passeggeri

Disponibilità degli elenchi di passeggeri **e contatti con le famiglie**

Emendamento 76

Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

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

1. Le compagnie **dell'Unione europea** e le avioilinee che partono da **o arrivano in** 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 **quanto prima possibile e, in ogni caso, entro due**

aeromobile.

ore dalla notifica del verificarsi di un incidente a tale aeromobile, **nonché un elenco delle merci pericolose a bordo che possano costituire un pericolo per la salute pubblica o per l'ambiente.**

Motivazione

Non c'è alcun motivo per fare riferimento soltanto ai voli in partenza dall'UE; è opportuno includere altresì i voli a destinazione dell'Unione europea. L'emendamento risponde alla necessità di ridurre i tempi di attesa prima di identificare coloro che erano a bordo dell'aeromobile coinvolto nell'incidente. D'altra parte, è opportuno che la compagnia aerea fornisca anche i dati relativi a qualsiasi carico di merce pericolosa presente a bordo.

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 22 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. Al fine di poter informare rapidamente le famiglie dei passeggeri sulla presenza dei loro familiari a bordo dell'aeromobile incidentato, le compagnie aeree e le agenzie di viaggio propongono ai viaggiatori di indicare il nome e i dati di una persona di contatto in caso di incidente. Tali informazioni possono essere utilizzate soltanto in caso di incidente; esse non sono comunicate a terzi e non possono essere commercializzate.

Motivazione

In caso di incidente la compagnia aerea riceve migliaia di telefonate ed è spesso difficile individuare la persona idonea a comunicare la scomparsa di un passeggero. Tale periodo d'incertezza si rivela molto doloroso per i familiari delle vittime. L'obbligo per le compagnie aeree di proporre ai passeggeri di indicare, al momento della prenotazione, una persona da contattare in caso di incidente potrebbe alleviare tale attesa. Ovviamente dovrebbero essere date tutte le garanzie in materia di protezione dei dati personali.

Emendamento 78

Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

3. L'elenco non viene reso pubblico prima che tutte le famiglie dei passeggeri siano state informate dalle pertinenti autorità **e prima di ottenere il loro consenso**. Gli Stati membri possono decidere di tenere l'elenco riservato.

Motivazione

Tale elenco non deve essere reso pubblico prima che le autorità abbiano informato tutte le persone interessate.

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 22 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. L'elaborazione dei dati contenuti nell'elenco avviene senza pregiudicare la direttiva 95/46/CE.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Sulla questione è stato aggiunto un articolo specifico nuovo (articolo 23 bis) che riprende tale punto.

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 23 – paragrafo 1

Testo della Commissione

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**.

Emendamento

1. Gli Stati membri provvedono affinché venga predisposto a livello nazionale un piano **di emergenza** per **gli** incidenti aerei. **Nel contempo, esso deve essere disciplinato da principi comuni negli Stati membri, assicurando così una risposta più completa e armonizzata a tali eventi a**

livello europeo.

Tale piano di crisi comprende segnatamente un piano per l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e alle loro famiglie nonché un piano di attivazione rapida dei soccorsi all'aeroporto nel caso in cui l'incidente si produca al decollo o all'atterraggio in uno Stato membro.

Gli Stati membri provvedono inoltre affinché l'identificazione individuale di tutte le vittime sia effettuata con metodi rigorosi e inequivocabili nel minor tempo possibile.

Motivazione

Si ritiene necessario rispettare alcuni principi comuni a livello europeo per quanto riguarda la formulazione di piani di emergenza, garantendo in una determinata misura una risposta uniforme per affrontare tali emergenze in tutta l'Unione.

Il piano nazionale di crisi deve necessariamente tener conto della questione della rapidità e dell'efficacia dei soccorsi presenti all'aeroporto nel caso in cui un incidente si produca all'aeroporto. Si tratta di un aspetto particolarmente importante, che può permettere di salvare dei passeggeri.

Se del caso, l'identificazione delle vittime con metodi scientifici accreditati è il miglior servizio che si possa offrire alle vittime e alle loro famiglie. Questa identificazione deve essere effettuata nel più breve tempo possibile, senza comprometterne il rigore e la precisione.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri provvedono affinché tutte le compagnie aeree registrate sul loro territorio dispongano di un piano d'assistenza alle vittime e ai loro familiari. Tali piani devono segnatamente prevedere il sostegno psicologico alle vittime e alle loro famiglie per consentire alla compagnia di far fronte a un incidente di grandi dimensioni. Gli Stati membri verificano i piani di assistenza delle compagnie aeree registrate su loro territorio. Le compagnie aeree dei paesi terzi che fanno scalo

nell'Unione devono altresì disporre di un piano che risponda alle esigenze delle vittime e delle loro famiglie e comunicare tale piano alle autorità competenti degli Stati membri in cui esse fanno scalo.

Motivazione

In caso d'incidente, la compagnia è il primo interlocutore a cui si rivolgono i parenti dei passeggeri. Gli Stati membri devono dunque verificare che le compagnie aeree registrate sul proprio territorio dispongano di un piano di crisi adeguato. Anche le compagnie dei paesi terzi devono disporre di tale piano.

Emendamento 82

**Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 1 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

1 ter. Quando un incidente si verifica sul territorio di uno Stato membro, quest'ultimo è responsabile dell'attuazione del piano di emergenza di cui al paragrafo 1.

Emendamento 83

**Proposta di regolamento
Articolo 23 – paragrafo 1 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

1 quater. Qualora si verifichi un incidente e uno Stato membro sia incaricato dell'inchiesta, o sia lo Stato in cui è registrata la compagnia aerea di cui l'aeromobile ha avuto l'incidente, o a bordo dell'aeromobile oggetto dell'incidente ci sia un rilevante numero di suoi cittadini, detto Stato membro prevede di designare un referente che sarà incaricato di essere la persona di contatto e d'informazione delle vittime e delle loro famiglie. Tale persona può appartenere all'autorità nazionale responsabile delle inchieste sulla sicurezza.

Motivazione

Tale referente deve essere il punto di contatto privilegiato dei familiari delle vittime e delle loro famiglie. Egli può coordinare le informazioni che provengono dai diversi organi implicati, trasmetterle ai familiari dei passeggeri nonché informarli sulle diverse procedure da seguire.

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 23 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Le compagnie aeree che fanno scalo nell'Unione devono applicare le disposizioni della convenzione di Montreal per l'unificazione di talune norme relative al trasporto aereo internazionale, anche nel caso in cui lo Stato in cui sono registrate non abbia ratificato detta convenzione.

Motivazione

I passeggeri europei devono essere protetti dalla convenzione di Montreal qualunque sia la compagnia con la quale viaggiano.

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 23 bis (nuovo) – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 23 bis
Accesso ai documenti e protezione dei dati personali

Motivazione

Particolare attenzione deve essere dedicata alla questione della protezione dei dati personali.

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 23 bis (nuovo) – paragrafo 1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1. Le disposizioni del presente

regolamento si applicano senza pregiudicare il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ *GU L 145 del 31.5.2001, pag. 1.*

Emendamento 87

Proposta di regolamento Articolo 23 bis (nuovo) – paragrafo 2 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2. Le disposizioni del presente regolamento si applicano conformemente alla direttiva 95/46/CE e al regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹.

¹ *GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.*

Motivazione

Particolare attenzione deve essere dedicata alla questione della protezione dei dati personali.

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 24 bis

Adeguamento al progresso tecnico

1. Al fine di tener conto dei progressi tecnici, la Commissione può adottare, mediante atti delegati in conformità dell'articolo 24 ter e delle condizioni fissate agli articoli 24 quater e 24 quinquies, adeguamenti delle definizioni di cui all'articolo 2, nonché disposizioni dell'allegato del presente regolamento, tenendo conto in particolare delle modifiche di cui all'allegato 13 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.

2. Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione agisce conformemente alle pertinenti disposizioni del presente regolamento.

Motivazione

Questa modifica segue l'attuazione della procedura degli "atti delegati" nel quadro del trattato di Lisbona (articolo 290 TFUE). Si tratta della formulazione standard utilizzata dal Parlamento per gli atti delegati in altre normative.

Emendamento 89

Proposta di regolamento Articolo 24 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 24 ter

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 24 bis è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento. La delega di potere è automaticamente prorogata per periodi di identica durata, tranne in caso di revoca da parte del Parlamento europeo o del Consiglio ai sensi dell'articolo 24 quater.**
- 2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione lo notifica simultaneamente al Parlamento europeo e al Consiglio.**
- 3. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni di cui agli articoli 24 quater e 24 quinquies.**

Motivazione

Questa modifica segue l'attuazione della procedura degli "atti delegati" nel quadro del trattato di Lisbona (articolo 290 TFUE). Si tratta della formulazione standard utilizzata dal Parlamento per gli atti delegati in altre normative.

Emendamento 90

Proposta di regolamento Articolo 24 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 24 quater

Revoca della delega

- 1. La delega di poteri di cui all'articolo 24 bis può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.**
- 2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca della delega informa l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima dell'adozione della decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e le relative motivazioni.**
- 3. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Essa prende effetto immediatamente o in una data ulteriore che essa specifica. La decisione di revoca non incide sulla validità degli atti delegati già in vigore. La decisione di revoca è pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.**

Motivazione

Questa modifica segue l'attuazione della procedura degli "atti delegati" nel quadro del trattato di Lisbona (articolo 290 TFUE). Si tratta della formulazione standard utilizzata dal Parlamento per gli atti delegati in altre normative.

Emendamento 91

Proposta di regolamento Articolo 24 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 24 quinquies

Opposizione agli atti delegati

- 1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono opporsi all'atto delegato entro un**

termine di due mesi a decorrere dalla data di notifica. Su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio tale termine è prorogato di due mesi.

2. Se allo scadere di tale termine né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato, l'atto è pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entra in vigore alla data fissata nell'atto medesimo. L'atto delegato può essere pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed entrare in vigore prima della scadenza di detto termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi comunicato alla Commissione la loro intenzione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni all'atto delegato, quest'ultimo non entra in vigore. L'istituzione che muove obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

Motivazione

Questa modifica segue l'attuazione della procedura degli "atti delegati" nel quadro del trattato di Lisbona (articolo 290 TFUE). Si tratta della formulazione standard utilizzata dal Parlamento per gli atti delegati in altre normative.

Emendamento 92

Proposta di regolamento Articolo 25 – parte introduttiva

Testo della Commissione

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:

Emendamento

Gli Stati membri prevedono norme relative a sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento. ***Fatto salvo il diritto di non autoincriminarsi***, le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive e, in particolare, devono permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento:

Motivazione

L'articolo 6 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo riconosce il diritto a un equo

processo. Nella sentenza Saunders contro Regno Unito (causa 43/1994/490/572), la Corte dei diritti dell'uomo ha riconosciuto che le informazioni ottenute sotto coercizione non possono essere utilizzate in un procedimento penale (diritto di non autoincriminarsi). Il rifiuto di fornire informazioni è punibile ai sensi dell'articolo 25 proposto e, pertanto, tutte le informazioni fornite alle indagini sugli incidenti non possono essere utilizzate contro la persona che fornisce tali informazioni.

Emendamento 93

Proposta di regolamento Articolo 26 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 26 bis

Modifica del regolamento

Il presente regolamento è soggetto a revisione entro quattro anni dalla sua entrata in vigore. A tal fine, sulla base tra l'altro di un'ampia consultazione degli attori interessati e della Rete, la Commissione valuta l'attuazione del presente regolamento e presenta una relazione di revisione scritta, entro cinque anni dalla sua entrata in vigore, che comprende, se del caso, proposte di modifiche legislative. In caso di modifica del presente regolamento, la Rete di cui all'articolo 7 deve emettere precedentemente un parere. Il parere della Rete è trasmesso alla Commissione, agli Stati membri e all'EASA.