

## REGOLAMENTO (UE) N. 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 20 ottobre 2010

sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che  
abroga la direttiva 94/56/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

visto il parere del garante europeo della protezione dei dati <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) È opportuno 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.
- (2) Il rapido svolgimento delle inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile migliora la sicurezza aerea e contribuisce a prevenire il verificarsi di incidenti e inconvenienti.
- (3) 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. Pertanto, la Commissione dovrebbe presentare, entro il

31 dicembre 2011, una proposta di modifica della direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile <sup>(4)</sup>.

- (4) Le inchieste di sicurezza dovrebbero avere come unico obiettivo la prevenzione di futuri incidenti ed inconvenienti e non attribuire colpe o responsabilità.
- (5) È opportuno tener conto della convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 (la «convenzione di Chicago»), che prevede l'attuazione delle misure necessarie per garantire la sicurezza della navigazione aerea. È opportuno tenere conto in particolare dell'allegato 13 della convenzione di Chicago, e delle successive modifiche che stabiliscono, a livello internazionale, le norme applicabili e le prassi raccomandate in materia di inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti aerei, nonché il significato dei termini Stato di immatricolazione, Stato dell'esercente, Stato di progettazione, Stato di costruzione e Stato in cui si è verificato l'incidente.
- (6) Secondo le norme e le prassi raccomandate a livello internazionale di cui all'allegato 13 della convenzione di Chicago, le inchieste sugli incidenti e gli inconvenienti gravi devono essere condotte sotto la responsabilità dello Stato nel quale l'incidente o inconveniente grave si è verificato, o lo Stato di immatricolazione qualora non sia possibile stabilire con certezza se il luogo in cui è avvenuto l'incidente o inconveniente grave si trovi nel territorio di uno Stato. Uno Stato può delegare il compito di condurre l'inchiesta a un altro Stato o richiederne l'assistenza. Le inchieste di sicurezza nell'Unione dovrebbero essere condotte in modo analogo.
- (7) L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile <sup>(5)</sup> dovrebbe essere sfruttata per migliorare l'efficienza dei sistemi di inchiesta e prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile nell'Unione.

<sup>(1)</sup> Parere del 27 maggio 2010 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(2)</sup> GU C 132 del 21.5.2010, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento del 21 settembre 2010 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'11 ottobre 2010.

<sup>(4)</sup> GU L 167 del 4.7.2003, pag. 23.

<sup>(5)</sup> GU L 319 del 12.12.1994, pag. 14.

