# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3884

## PROPOSTA DI LEGGE

**d'iniziativa del deputato MARTINI**

Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo

*Presentata il 18 giugno 1997*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Dalla fine della seconda guerra mondiale, l'aviazione civile ha avuto uno sviluppo imponente che è tuttora in atto. Le buone condizioni di sicurezza offerte sono state uno dei fattori che hanno stimolato lo sviluppo. Il maggior volume di traffico conseguito, tuttavia, ha determinato a sua volta un'esigenza sempre più sentita per migliori livelli di sicurezza. I livelli attuali, specie per quanto riguarda gli aeromobili da trasporto delle categorie superiori, sono abbastanza soddisfacenti. Il tasso di incidenti, infatti, per questo tipo di utilizzazione, dopo un periodo di assestamento che interessa ciascun nuovo modello di aeromobile, tende a stabilizzarsi intorno ad un valore pari a circa 2,5 incidenti per milione di voli. La tendenza, tuttora in atto da parte dei vettori, ad utilizzare aeromobili di capacità sempre maggiore, rende il problema della sicurezza più pressante. L'opinione pubblica, infatti, a parte ogni altra considerazione, reagisce con particolare indignazione ad eventi catastrofici che comportino un elevato numero di vittime.

La politica di liberalizzazione del trasporto aereo promossa dall'Unione europea favorirà certamente un ulteriore sviluppo del traffico; in vista di ciò è essenziale che già ora venga attuata una efficace armonizzazione delle politiche degli Stati membri per quanto concerne la regolamentazione delle diverse attività aeronautiche e, in primo luogo, per quanto riguarda le iniziative intese a garantire la sicurezza del volo.

L'aviazione civile opera nel rispetto di una serie di leggi, regolamenti e procedure operative che, in gran parte, sono orientate alla sicurezza. Il fondamento della sicurezza, come sottolinea l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), sta nel rispetto delle leggi e della normativa: è questa, infatti, la *regulatory safety* e ad essa sono tenuti a contribuire

i soggetti direttamente coinvolti nelle attività aeronautiche e cioè le autorità aeronautiche, alle quali spetta il compito di far rispettare la normativa; i costruttori e gli operatori di aeromobili che devono svolgere la propria attività nel rispetto di tale normativa.

L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale ha riconosciuto sin dalle origini che, tenuto conto della notevole complessità dei sistemi in cui gli aeromobili operano, per raggiungere e mantenere elevati livelli di sicurezza, oltre alla *regulatory safety,* è necessaria un'attività di prevenzione degli incidenti, definita come ricerca attiva di possibili « deficienze di sicurezza » *(safety deficiencies)* che riguardino il materiale di volo, le infrastrutture, il personale, la normativa tecnica ed operativa, eccetera, e che devono essere evitate o eliminate. Le attività di prevenzione, quindi, accettando la definizione dell'ICAO, sono da considerare distinte dalle attività « tradizionali » e comprendono: la ricerca, l'individuazione e la valutazione delle deficienze di sicurezza; l'emissione di « raccomandazioni di sicurezza » per l'adozione di provvedimenti correttivi atti ad evitare o ad eliminare tali deficienze. Gli strumenti disponibili per individuare ed identificare le possibili deficienze di sicurezza sono:

*a)* indagini di carattere generale e valutazioni specifiche in materia di sicurezza *(safety surveys and audits)*;

*b)* raccolta, analisi ed elaborazione di tutte le segnalazioni, anche da parte di altri Stati, per eventi o situazioni comunque pregiudizievoli per la sicurezza;

*c)* indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo.

La presente proposta di legge ha come obiettivo quello di raggiungere e mantenere, in tutti i settori dell'aviazione civile, elevati livelli di sicurezza, anche in presenza di un aumento progressivo del traffico aereo e di un incremento costante della capacità e delle prestazioni dei mezzi utilizzati. È chiaro che per raggiungere e mantenere tali livelli di sicurezza è indispensabile svolgere una attenta e sistematica attività di prevenzione, volta a: individuare, analizzare e valutare condizioni o situazioni che presentino aspetti inaccettabili di rischio; segnalare tempestivamente dette condizioni o situazioni alle autorità competenti; formulare delle raccomandazioni per promuovere l'adozione di opportuni provvedimenti correttivi. Ora, per individuare condizioni o situazioni di rischio, è necessario allargare l'indagine all'intero sistema operativo comprendente elementi di notevole complessità quali il materiale di volo, le infrastrutture e l'organizzazione, con tutti i legami di interdipendenza e di mutua influenza che li caratterizzano; inoltre è indispensabile non trascurare altri fattori determinanti quali, ad esempio, l'ambiente esterno ed il fattore umano. Per svolgere in modo efficace e tempestivo le indagini è indispensabile che, a coloro che ne avranno il compito, sia assicurata una adeguata autonomia e una sicura indipendenza anche nei riguardi della navigabilità e della certificazione degli aeromobili, delle operazioni di volo, della manutenzione, del rilascio delle licenze, del controllo del traffico aereo e della gestione degli aeroporti.

È altrettanto palese che, per assicurare il buon esito delle indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici, tenuto conto della elevata complessità dei sistemi da considerare, è indispensabile ottenere tempestivamente tutte le informazioni possibili, non solo in merito ai fatti, alle circostanze e alle possibili cause che li hanno determinati, ma anche relativamente ad ogni possibile situazione non soddisfacente, o carenza, o miglioramento auspicabile del materiale, nelle infrastrutture, nelle procedure operative o nella normativa. Quindi per ottenere tali informazioni è indispensabile incoraggiare al massimo le deposizioni e la collaborazione da parte dei testimoni, delle persone informate sui fatti e tutti coloro che, comunque interessati agli eventi sopraddetti, siano in grado di fornire notizie, valutazioni, o suggerimenti utili, senza che le stesse persone o testimoni debbano temere

che dalle loro deposizioni o dichiarazioni possano derivare procedimenti giudiziari, amministrativi o disciplinari a loro carico. Pertanto, per favorire tale raccolta di informazioni è indispensabile che le stesse siano adeguatamente protette e siano trattate con la necessaria riservatezza e che, comunque, non possano essere utilizzate per scopi diversi dalla prevenzione di futuri incidenti o eventi di pericolo.

Peraltro, il riconoscimento del carattere di riservatezza alle informazioni raccolte per lo svolgimento delle indagini tecniche non limita in alcun modo il potere dell'autorità giudiziaria e di qualsiasi altro ente o istituzione dello Stato di svolgere inchieste per proprio conto e per le proprie finalità istituzionali, in conformità a quanto previsto dalla legge. Quindi, per assicurare uno svolgimento soddisfacente, sia all'inchiesta giudiziaria che all'indagine tecnica, è indispensabile che fra il magistrato responsabile della prima e l'investigatore incaricato responsabile della seconda si stabilisca un clima di fattiva collaborazione e di piena comprensione dei rispettivi ruoli.

Pertanto, l'istituzione in Italia di un organismo permanente ed indipendente, avente il compito di svolgere attività di prevenzione degli incidenti aerei in generale e, più in particolare, di effettuare indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile, è una soluzione indispensabile per ovviare ad una situazione insoddisfacente.

Come è noto, le indagini tecniche a soli fini preventivi costituiscono l'oggetto dell'allegato 13 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nota come « Convenzione di Chicago », alla quale lo Stato italiano ha aderito sin dal 1948.

Detto documento stabilisce infatti che « ...l'obiettivo fondamentale dell'indagine tecnica... è la prevenzione di futuri incidenti ed eventi di pericolo... » e che « ...l'accertamento di eventuali colpe e responsabilità non rientra fra gli scopi dell'indagine ». Malgrado l'approvazione e la ratifica, deve essere osservato che le disposizioni dell'allegato 13, consistenti in *standards* (disposizioni obbligatorie) e *recommended practices* (procedure raccomandate), non sono mai state formalmente recepite dalla nostra legislazione, né sono state completamente seguite nella pratica.

Le inchieste tecniche formali sugli incidenti riguardanti l'aviazione civile in Italia sono tuttora affidate a commissioni tecnico-amministrative nominate di volta in volta dal Ministero dei trasporti e della navigazione, come previsto dal vecchio codice della navigazione del 1942 ancora in vigore, anche se tuttora privo del previsto, ma mai redatto, regolamento di attuazione. Detto codice all'articolo 827 stabilisce che « ...la commissione tecnico-amministrativa, costituita a norma del regolamento... procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente ». Deve essere osservato, innanzitutto, che le commissioni ministeriali, essendo insediate dalle stesse autorità aeronautiche, non possono essere considerate indipendenti. I loro membri, nominati di volta in volta a seguito di incidenti, sono generalmente degli investigatori non « a tempo pieno » e svolgono indagini solo quando vengono chiamati a partecipare a dette commissioni. Essi non hanno, quindi, nella maggior parte dei casi, la possibilità di svolgere quelle « indagini generali e valutazioni specifiche in materia di sicurezza » *(safety surveys and audits)* che spesso possono fornire un contributo determinante alla soluzione di casi particolarmente difficili e che, comunque, sono indispensabili per individuare deficienze di sicurezza che non abbiano già dato luogo a incidenti.

Le maggiori difficoltà per i lavori delle commissioni ministeriali vengono, tuttavia, dall'attuale stato di non definizione del ruolo, delle competenze e dei poteri delle commissioni tecnico-amministrative, rispetto al ruolo, alle competenze e ai poteri ben definiti dell'autorità giudiziaria. Risulta, infatti, che le commissioni ministeriali, in diversi casi nei quali era in atto una inchiesta giudiziaria, non abbiano potuto accedere liberamente al luogo dell'incidente, né esaminare tempestivamente il relitto ed i reperti più importanti, ivi incluse le informazioni memorizzate nei registratori di volo, in quanto detto materiale

era stato posto sotto sequestro dalla magistratura sino al termine dell'inchiesta giudiziaria. Alcuni anni orsono, a seguito del procedimento penale che seguì l'incidente di Conca di Crezzo, nel quale andò distrutto un aeromobile del tipo ATR-42 della ATI, la magistratura, su richiesta del costruttore dell'aeromobile, riconobbe carente dei presupposti di legge la stessa costituzione di una commissione tecnico-amministrativa disposta dal Ministero dei trasporti, mancando il regolamento di attuazione del codice della navigazione in relazione al già citato articolo 827 e, in base all'articolo 700 del codice di procedura civile, ha invece applicato la sospensiva alla diffusione delle risultanze e, quindi, all'emanazione delle raccomandazioni di sicurezza di cui all'allegato 13 alla Convenzione di Chicago.

Le inchieste giudiziarie, d'altra parte, non possono sostituire le indagini tecniche: le finalità dei due processi sono chiaramente distinte. L'inchiesta giudiziaria a seguito di un incidente tende, innanzitutto, a stabilire se, dalla ricostruzione degli eventi e delle circostanze che hanno portato all'incidente, emergano fatti, azioni od omissioni nei quali si possano configurare reati perseguibili d'ufficio. In caso affermativo, avvia un procedimento giudiziario nei confronti delle persone alle quali i reati sono attribuiti, che alla fine si conclude con la condanna o con l'assoluzione degli imputati. La condanna dei responsabili di un reato colposo contro la pubblica incolumità è infatti uno strumento di riconosciuta efficacia per ricordare a tutti coloro che concorrono ad attività che possono comportare rischi il dovere preminente di svolgere i propri compiti nel rispetto della normativa che disciplina tali attività.

Come l'inchiesta giudiziaria, anche l'indagine tecnica si propone prima di tutto di ricostruire la successione degli eventi e delle condizioni (compresi i comportamenti umani) dai quali un incidente è derivato, ma esula completamente dagli scopi di questo tipo di indagine l'accertamento di eventuali colpe e responsabilità.

L'esperienza di diversi decenni di indagini sugli incidenti, in tutti i Paesi che aderiscono all'ICAO, ha consentito di constatare che buona parte di essi avrebbero potuto essere evitati.

Ciò significa che le misure di sicurezza in atto potrebbero essere state eluse o ignorate, oppure potrebbero essere state non adeguate. Accertare questi aspetti è certamente uno degli obiettivi fondamentali, sia dell'inchiesta giudiziaria che dell'indagine tecnica, ma è necessario tener conto che i due processi presentano alcuni aspetti simili e molte differenze.

Nell'inchiesta giudiziaria la magistratura deve essenzialmente stabilire se e da parte di chi siano state eluse o ignorate le norme di sicurezza in vigore; se e da parte di chi si sia agito con negligenza, imprudenza, o imperizia.

I responsabili dell'indagine tecnica, invece, oltre a individuare e a identificare gli eventuali comportamenti umani anomali o errati, hanno il compito di accertare se tali comportamenti siano stati in qualche modo influenzati o favoriti da eventi precedenti o da condizioni preesistenti. In tutti i casi in cui possa essere escluso il dolo, è molto importante arrivare ad identificare la catena di cause ed effetti, inclusi tutti i possibili fattori contributivi, da cui l'incidente è derivato. La conoscenza approfondita di tali eventi e condizioni e dei relativi legami di interdipendenza o di mutua influenza è, infatti, condizione essenziale per l'adozione di provvedimenti adeguati, « barriere », atti ad evitare che, in futuro, tali eventi e condizioni possano ripresentarsi e possano comportare, come conseguenza finale, degli effetti catastrofici. In sostanza, lo scopo ultimo dell'indagine tecnica per quanto riguarda gli errori umani, in qualsiasi attività attinente l'aviazione civile, è quello di proporre provvedimenti utili, per il futuro, a ridurre la probabilità che gli stessi errori possano essere ripetuti o, comunque, a ridurre la gravità delle conseguenze di tali errori, indipendentemente da considerazioni di colpa e responsabilità.

L'idea di unificare l'inchiesta giudiziaria e l'indagine tecnica ha avuto un certo numero di sostenitori: se si potesse, infatti, con un unico procedimento di indagine,

soddisfare sia l'obbligo imposto dalla legge di accertare eventuali colpe e responsabilità, sia il dovere, non meno importante, di salvaguardare la vita umana, svolgendo una efficace attività di prevenzione degli incidenti, si potrebbero soddisfare due necessità irrinunciabili con un unico procedimento, riducendo tempi, costi, eccetera. Deve essere precisato, intanto, che l'unificazione delle due inchieste non solo è possibile, ma è assolutamente indispensabile nella prima fase di indagine, quando si effettuano le constatazioni sul luogo dell'incidente e si procede alla raccolta e all'esame preliminare dei reperti. Durante questa fase, infatti, non vi sono ragioni per cui l'investigatore responsabile dell'indagine tecnica ed il magistrato che conduce l'inchiesta giudiziaria non possano procedere di comune accordo con la più ampia disponibilità all'interscambio dei dati raccolti. Per quanto riguarda, invece, le fasi successive del procedimento, a partire dalla raccolta delle informazioni dalle persone che sono a conoscenza dei fatti, fino alla conclusione dell'indagine, si ritiene che vi siano validi motivi perché le due inchieste vengano svolte separatamente.

Il magistrato inquirente, come stabilito dalla legge, si avvale di consulenti tecnici di sua fiducia; questi, in generale, non hanno una preparazione specifica nella prevenzione degli incidenti (fine ultimo delle indagini tecniche) e non dispongono necessariamente di una banca dati generale cui attingere per l'attività di analisi; oltre a ciò, non rientra nei loro compiti suggerire raccomandazioni di sicurezza. Per quanto riguarda l'imparzialità, poi, è difficile credere che, in generale, i consulenti di parte (accusa o difesa) riescano, nei fatti, ad essere del tutto imparziali nell'esercizio dei propri compiti. Ciò è ampiamente dimostrato dal fatto che, quasi sempre, le tesi dei consulenti del pubblico ministero, in pratica, si scostano considerevolmente da quelle dei consulenti della difesa. Queste considerazioni, che possono forse apparire banali, hanno invece un'importanza non trascurabile e concorrono a stabilire l'esigenza di assegnare le indagini tecniche ad investigatori indipendenti che non abbiano motivi per abbracciare tesi preconcette, ma che possiedano una preparazione ed un'esperienza adeguate ad analizzare i fatti e le circostanze seguendo criteri scientifici e procedimenti rigorosi.

Raggiungere gli obiettivi dell'indagine tecnica in una situazione che può presentarsi molto complessa, non è impresa semplice, né indipendente dalle conseguenze dell'evento. Nel caso di un incidente aeronautico e, in generale, di un incidente nel quale sono coinvolti sistemi cosiddetti di « alta tecnologia », il problema di risalire con certezza alle cause può presentare molte difficoltà e rendere indispensabile il ricorso a tutte le possibili fonti di informazioni. Le constatazioni da eseguirsi sul luogo dell'incidente, la raccolta dei reperti, l'esame della documentazione disponibile sono un punto di partenza comune all'inchiesta giudiziaria, importante ed insostituibile. Per l'indagine tecnica, tuttavia, serve molto di più: è necessario, infatti, incoraggiare tutte le persone che sono in grado di riferire fatti, circostanze, situazioni, consigli, suggerimenti, eccetera, a parlare, senza temere di essere coinvolte in un procedimento giudiziario.

In un procedimento giudiziario l'acquisizione di informazioni dalle « persone che possono riferire circostanze utili alle indagini » avviene nel rispetto dei diritti della difesa. Le prime « non possono essere obbligate a deporre su fatti dai quali potrebbe emergere una loro responsabilità penale »; le seconde « possono avvalersi della facoltà di non rispondere ». Di conseguenza, la raccolta delle informazioni utili alla prevenzione può presentare delle difficoltà non trascurabili. Infatti, in presenza di una inchiesta giudiziaria, succede inevitabilmente che tutti coloro che hanno ragioni (più o meno giustificate) per temere di essere accusati di non aver preventivamente adottato provvedimenti utili ad evitare l'incidente, o solamente per temere di essere in qualche modo coinvolti, anche solo come testimoni, in un procedimento giudiziario che potrebbe protrarsi per diverso tempo, preferiscono assumere un atteggiamento passivo e, nella migliore delle ipotesi, riferire solamente « il minimo

inevitabile ». Se queste informazioni, e nulla di più, venissero messe a disposizione di un'indagine tecnica, esse, come l'esperienza ha dimostrato, sarebbero del tutto insufficienti per una efficace attività di prevenzione. Questo atteggiamento è poi aggravato dal fatto che le stesse persone che si astengono dal fornire le informazioni in loro possesso spesso assumono un atteggiamento altrettanto passivo nei riguardi di studi, ricerche, sperimentazioni, intese ad eliminare inconvenienti o difetti emersi a seguito dell'incidente, e ciò per tema che ogni iniziativa in questo senso possa essere giudicata come un'ammissione di colpa o di responsabilità. È possibile dimostrare in modo inequivocabile che, in diversi casi, quando queste situazioni si sono verificate e non è stato possibile, a causa di un atteggiamento generalizzato di mancata collaborazione attiva, identificare le deficienze di sicurezza dal quale un incidente era derivato, l'incidente stesso si è ripetuto e ha causato nuove vittime e nuovi danni.

L'unico modo per consentire agli investigatori responsabili dell'indagine tecnica di ottenere le informazioni loro necessarie è, quindi, quello di « proteggere » tali informazioni, riconoscendo agli stessi investigatori il privilegio di mantenere il segreto professionale e stabilendo il principio per cui i risultati delle indagini tecniche, sotto qualsiasi forma, non possano essere utilizzati in alcun procedimento giudiziario, amministrativo o disciplinare. Tenuto conto che gli investigatori incaricati delle indagini tecniche sugli incidenti assumeranno necessariamente la qualifica di pubblici ufficiali e che a tale categoria di funzionari dello Stato, ai sensi dell'articolo 331 del codice di procedura penale, compete l'obbligo di denunciare qualsiasi reato perseguibile di cui abbiano notizia, emerge la necessità di stabilire una deroga a quanto disposto dallo stesso articolo, che estenda agli investigatori incaricati di svolgere indagini tecniche sugli incidenti aerei il privilegio di mantenere il segreto professionale, come già avviene per altre categorie (medici, dottori commercialisti, e altri ancora) in accordo alle disposizioni di cui all'articolo 200 del codice di procedura penale, comma 1, lettera *d)*.

Il principio della separazione fra le due inchieste viene di fatto applicato con buoni risultati da molti anni in Paesi come gli Stati Uniti, il Canada, la Gran Bretagna, la Svezia e altri ancora, dove l'attività di prevenzione in generale e le indagini tecniche sugli incidenti in particolare vengono svolte con efficacia e in tempi contenuti.

Per ovviare alla situazione insoddisfacente precedentemente esposta sono state promosse dal Parlamento, nel corso delle ultime tre legislature, numerose proposte di legge.

Tali proposte, tuttavia, non possono essere considerate soddisfacenti perché, in alcuni casi, esse non sono tali da assicurare all'organismo preposto alle indagini una reale indipendenza dalle autorità aeronautiche e, nella maggior parte dei casi, non stabiliscono chiaramente quali debbano essere i compiti ed i poteri riconosciuti allo stesso organismo. Oltre a ciò, in nessun caso è stata chiaramente stabilita una separazione dell'indagine tecnica dall'inchiesta giudiziaria.

Nel novembre del 1987, la Commissione delle Comunità europee organizzò un simposio sulla sicurezza del volo per identificare argomenti di interesse per interventi che potessero rientrare nelle competenze della Comunità. Da quella iniziativa emerse il problema delle indagini tecniche sugli incidenti, per le quali fu ritenuto opportuno un intervento della Comunità. Vennero quindi eseguiti specifici studi ed i risultati furono attentamente valutati da esperti dei governi e dell'industria nel corso di un certo numero di riunioni organizzate dai servizi della Commissione a partire dal 1990. Alla fine del 1992 venne preparata la prima bozza di una direttiva sui princìpi fondamentali che regolano le indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile, intesa ad ovviare ad una serie di manchevolezze riscontrate sui sistemi di indagini tecniche presso alcuni degli Stati membri della Comunità. Fra le manchevolezze dei sistemi attualmente adottati figura in primo luogo

la confusione e le possibili interferenze fra indagini tecniche ed inchieste giudiziarie. La bozza di direttiva predetta ha subito alcuni aggiornamenti ed è stata alla fine approvata, con il codice 94/56/CE, il 21 novembre 1994. In essa sono stabiliti i seguenti « princìpi fondamentali »:

*a)* l'obbligatorietà dell'esecuzione di un'indagine tecnica per tutti gli incidenti e per tutti gli eventi di pericolo gravi dell'aviazione civile, al solo scopo di evitare che essi possano ripetersi;

*b)* la chiara separazione dell'indagine tecnica dall'inchiesta giudiziaria, con un rafforzamento dello stato giuridico della prima;

*c)* il carattere di istituzione permanente ed indipendente da altre autorità aeronautiche per l'organismo preposto alle indagini tecniche;

*d)* l'obbligatorietà della pubblicazione di una relazione d'indagine comprendente delle conclusioni e, se del caso, delle raccomandazioni di sicurezza;

*e)* la necessità di intraprendere opportune azioni, in conseguenza delle predette raccomandazioni;

*f)* il prevenire che i risultati dell'indagine tecnica vengano utilizzati per scopi diversi da quello della prevenzione degli incidenti.

Pertanto, con la presente proposta di legge si vuole assicurare efficacia, credibilità e tempi contenuti ad una indagine tecnica che dovrebbe essere assegnata a personale: *a)* professionalmente preparato, *b)* specificamente addestrato, *c)* totalmente dedicato e *d)* che offra garanzia di assoluta indipendenza. Di qui l'esigenza di costituire un organismo permanente e totalmente indipendente da qualsiasi autorità od ente che possa essere parte in causa di un incidente. Le indagini tecniche dovrebbero, infatti, essere svolte con l'unico obiettivo di accertare le cause degli incidenti e degli eventi di pericolo, per evitare che possano ripetersi.

Inoltre, agli investigatori dovrebbero essere attribuiti sufficiente autorità ed il potere di intervenire immediatamente e senza restrizioni sul luogo dell'incidente per la raccolta, la preservazione e l'esame dei reperti, da effettuarsi in stretta collaborazione con la magistratura quando, oltre all'indagine tecnica, sia stata disposta anche un'inchiesta giudiziaria. In questo caso è essenziale che, da ambo le parti, vi sia un'ampia disponibilità all'interscambio delle constatazioni effettuate e dei dati raccolti.

La raccolta delle deposizioni dei testimoni e delle persone informate sui fatti dovrebbe avvenire, invece, in modo indipendente e separato, sia da parte dell'organismo, sia da parte della magistratura (in caso di parallela inchiesta giudiziaria). Una diretta conseguenza del principio definito precedentemente è l'inammissibilità in giudizio, nel corso di procedimenti civili o penali, *(a)* delle testimonianze raccolte nel corso dell'indagine tecnica, *(b)* delle relazioni di analisi redatte nel corso della stessa indagine e *(c)* di qualsiasi altra documentazione relativa al processo analitico volto a ricostruire la sequenza di eventi e di condizioni che hanno portato all'incidente; dovrebbero, inoltre, essere egualmente considerate inammissibili in giudizio *(d)* le deposizioni testimoniali dei funzionari dell'ente incaricato delle indagini tecniche su fatti e circostanze relativi ad incidenti o eventi di pericolo aeronautici.

Inoltre, la presente proposta di legge vuole recepire il contenuto della direttiva 94/56/CE del Consiglio dell'Unione europea e tradurre, quindi, in disposizioni di legge i requisiti sopra menzionati.

Infine, la proposta comprende una serie di modifiche al contenuto del codice della navigazione, parte seconda, libro primo, titolo VIII, per assicurare una piena compatibilità con la stessa proposta di legge.

# PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

*(Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo).*

1. È istituita, con sede a Roma, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), di seguito denominata « Agenzia », con compiti di studio, ricerca, consulenza e conduzione di indagini in materia di sicurezza del volo, al solo fine della prevenzione.

2. L'Agenzia opera in piena autonomia, con indipendenza di giudizio e di valutazione; ha personalità giuridica e autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge ed agisce come Autorità amministrativa indipendente.

3. Sono trasferite all'Agenzia le attribuzioni in materia di incidenti aeronautici di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione, ad eccezione di quanto previsto dagli articoli 827, 828 e 831 del codice della navigazione, come modificati dalla presente legge, in tema di comunicazione di incidente, di evento di pericolo grave, o di scomparsa di aeromobile da parte del direttore di aeroporto.

ART. 2.

*(Definizioni).*

1. Agli effetti della presente legge valgono le definizioni di cui all'annesso 13 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, nella formulazione approvata e periodicamente aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

ART. 3.

*(Compiti e finalità).*

1. Compito fondamentale dell'Agenzia è quello di svolgere un'azione costante di

prevenzione mediante studi, ricerche ed indagini riguardanti, in particolare, gli incidenti, gli inconvenienti e gli eventi di pericolo, per far sì che i livelli di sicurezza ai quali opera l'aviazione civile, in tutte le attività che la caratterizzano, raggiungano e mantengano i valori più elevati possibile, formulando raccomandazioni di sicurezza per promuovere l'adozione di opportuni provvedimenti correttivi e per verificare se e come tali provvedimenti vengano attuati.

2. L'Agenzia ha, inoltre, il compito di informare sullo stato della sicurezza del volo dell'aviazione civile, riferendo annualmente al Governo e al Parlamento.

3. Per assolvere tali compiti l'Agenzia provvede a:

*a)* svolgere le indagini tecniche sugli incidenti, sugli inconvenienti e sugli eventi di pericolo, stilando delle relazioni ed emanando raccomandazioni che consentano di prevenire futuri incidenti ed eventi di pericolo;

*b)* rendere pubbliche le relazioni finali;

*c)* studiare tutti i problemi connessi con la sicurezza del volo, predisponendo ed attivando un sistema di raccolta e di elaborazione dei dati relativi agli incidenti, agli inconvenienti, agli eventi di pericolo e, in generale, a tutte le evenienze o situazioni pregiudizievoli per la sicurezza del volo;

*d)* preparare una relazione annuale:

1) sullo stato della sicurezza del volo;

2) sull'esito delle raccomandazioni di sicurezza emesse dall'Agenzia e sullo stato di attuazione dei provvedimenti correttivi adottati, a seguito di tali raccomandazioni, da parte delle autorità competenti;

*e)* rendere pubbliche, anche attraverso un proprio notiziario, informazioni e notizie che possano contribuire a prevenire gli incidenti aeronautici;

*f)* promuovere o condurre ricerche su qualsiasi problema o tema afferente la sicurezza del volo emerso nel corso della propria attività istituzionale o, comunque, suggerito dal progresso della scienza sull'argomento;

*g)* formulare al Governo proposte per il miglioramento della sicurezza del volo per quanto riguarda gli aeromobili e il loro impiego, gli aeroporti e le infrastrutture, e il servizio di controllo del traffico aereo;

*h)* promuovere o partecipare a convegni o seminari nazionali ed internazionali sulla sicurezza del volo;

*i)* fornire all'autorità giudiziaria la collaborazione dei propri investigatori, mettendo a disposizione di detta autorità gli elementi probatori ottenuti durante la fase in cui vengono effettuati i primi accertamenti sui luoghi dell'incidente o dell'evento di pericolo e in cui si procede all'esame preliminare dei reperti, ai sensi dell'articolo 4;

*l)* mantenere rapporti con enti ed istituzioni nazionali, esteri ed internazionali, al fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini sugli incidenti aeronautici e della relativa prevenzione;

*m)* nel caso di indagini tecniche che competano o siano delegate allo Stato italiano ai sensi dell'articolo 4, per incidenti nei quali siano coinvolti aeromobili immatricolati all'estero, assicurare la partecipazione a dette indagini dei rappresentanti accreditati e dei relativi consulenti nominati dagli Stati esteri ai quali, in base alle convenzioni internazionali in vigore, è riconosciuto il diritto di partecipare;

*n)* nel caso di indagini tecniche che competano o siano delegate ad uno Stato estero in base alle convenzioni internazionali in vigore, per incidenti ad aeromobili per i quali sia riconosciuto allo Stato italiano il diritto di far partecipare a dette indagini un proprio rappresentante accreditato ed eventuali consulenti, provvedere alla nomina di tale rappresentante e dei

relativi consulenti ed intervenire perché, ai sensi dell'articolo 833 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 25 della presente legge, sia assicurata la loro partecipazione alle indagini;

*o)* provvedere alla formazione e all'addestramento del personale da impiegare nello svolgimento dei propri compiti d'istituto;

*p)* alle altre attività legate ai compiti e alle finalità proprie dell'Agenzia secondo le modalità stabilite dal regolamento tecnico.

ART. 4.

*(Indagini tecniche).*

1. L'Agenzia provvede a svolgere le indagini tecniche per gli incidenti, per gli inconvenienti ed eventi di pericolo gravi che si verifichino nel territorio italiano secondo le modalità stabilite dal regolamento tecnico.

ART. 5.

*(Informazioni protette).*

1. Le informazioni ottenute dall'Agenzia sono protette e, fatto salvo il potere dell'Agenzia di utilizzarle nell'interesse della sicurezza del volo, è proibito, a chiunque ne sia venuto a conoscenza, di comunicarle, o di permettere che esse vengano comunicate a qualsiasi persona o ente estranei all'indagine tecnica, senza l'assenso scritto di coloro che le hanno fornite.

2. Gli investigatori dell'Agenzia incaricati di eseguire le indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, gli investigatori designati, nonché i rappresentanti accreditati degli Stati esteri e relativi consulenti nominati in base alle convenzioni internazionali in vigore, sono esentati dall'obbligo di denuncia di cui all'articolo 331 del codice di procedura penale e possono avvalersi altresì della facoltà di non deporre di cui all'articolo 200 dello stesso codice, in

relazione alle informazioni di cui al comma 1.

3. Le informazioni sui fatti connessi con un incidente o un evento di pericolo aeronautico raccolte dall'Agenzia non hanno alcun valore probatorio nell'ambito di un procedimento giudiziario, avendo rilevanza esclusivamente ai fini dell'indagine tecnica.

4. Le relazioni consuntive di qualsiasi tipo riferentisi ad incidenti o ad eventi di pericolo, approvate o non ancora approvate dal consiglio direttivo dell'Agenzia, nonché qualsiasi altra relazione o documento che si riferisca a fasi di indagine successive alla prima, non possono essere ammesse come prova in qualsiasi procedimento giudiziario, amministrativo o disciplinare.

5. Sono sin dall'inizio dell'indagine, a totale disposizione dell'autorità giudiziaria le informazioni acquisite dall'Agenzia nel corso dell'indagine stessa.

6. L'emissione di una raccomandazione di sicurezza non comporta implicitamente una presunzione di colpa o di responsabilità per un incidente o un evento di pericolo aeronautico.

7. Il presidente, i membri del consiglio direttivo, il direttore generale, i funzionari e i dipendenti dell'Agenzia non possono essere chiamati da qualsiasi autorità a riferire sulle deposizioni testimoniali acquisite, nonché sulle informazioni raccolte nel corso dell'indagine tecnica; oltre a ciò essi non possono essere chiamati a riferire sui risultati delle analisi e delle valutazioni comprese nel processo tecnico volto a determinare le cause di un incidente o di un evento di pericolo aeronautico.

ART. 6.

*(Casi di sabotaggio).*

1. Qualora, nel corso dell'indagine tecnica, l'Agenzia accerti che la causa primaria di un incidente sia stata un atto di sabotaggio o, comunque, un atto doloso inteso a provocare la caduta di un aeromobile o la morte di una o più persone, interrompe l'indagine tecnica ed informa

l'autorità giudiziaria di quanto ha accertato.

ART. 7.

*(Poteri dell'Agenzia).*

1. Le pubbliche amministrazioni, gli enti di diritto pubblico e le aziende operanti nel settore dell'aviazione civile mettono a disposizione dell'Agenzia, a richiesta di quest'ultima, tutte le informazioni di cui dispongono che, a giudizio dell'Agenzia stessa, siano necessarie allo svolgimento delle diverse attività di ricerca e di indagine di cui all'articolo 3.

2. L'Agenzia può, di propria iniziativa, raccogliere direttamente informazioni effettuando accertamenti, verifiche e sopralluoghi presso enti, imprese pubbliche e private la cui attività sia direttamente o indirettamente collegata all'aviazione civile.

3. Agli investigatori dell'Agenzia incaricati di eseguire le indagini sugli incidenti, sugli inconvenienti e sugli eventi di pericolo sono conferiti i poteri necessari per svolgere il proprio compito nel modo più efficace e nel più breve tempo possibile. In particolare, essi, previo coordinamento con l'autorità giudiziaria ed anche nei casi di cui all'articolo 253 e seguenti del codice di procedura penale, previa comunicazione anche telegrafica nei casi di estrema urgenza:

*a)* hanno libero accesso al luogo dell'incidente o dell'evento di pericolo, nonché agli aeromobili coinvolti, al loro contenuto, o ai loro relitti;

*b)* effettuano l'immediato rilevamento degli indizi e la raccolta dei reperti o delle parti per esame o analisi;

*c)* danno disposizioni per la preservazione dei reperti e di ogni altro elemento necessario all'indagine;

*d)* hanno immediato accesso ai registratori di volo e di terra e a qualsiasi altra registrazione o elaborazione del relativo contenuto;

*e)* possono partecipare con propri specialisti all'effettuazione degli esami bio-

logici e necroscopici già disposti sui corpi delle vittime, nonché richiedere l'esecuzione di esami peculiari;

*f)* possono richiedere l'effettuazione sollecita di accertamenti e di esami medici che riguardino:

1) i membri dell'equipaggio degli aeromobili coinvolti in un incidente;

2) gli addetti ai servizi di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo che siano stati parte attiva in vicende conclusesi con un incidente;

*g)* procedono all'audizione dei testimoni e delle persone informate sui fatti mediante avviso di convocazione;

*h)* hanno libero accesso a qualsiasi informazione pertinente in possesso dei proprietari, degli esercenti e dei costruttori degli aeromobili coinvolti, nonché delle autorità aeronautiche o aeroportuali.

4. Gli avvisi di convocazione sono emessi con la firma del presidente dell'Agenzia o di un suo delegato e sono notificati tramite ufficiale giudiziario, ai sensi degli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, in quanto applicabili. Ai testimoni e alle persone chiamate a deporre spettano gli stessi diritti e le stesse indennità riconosciute dalla legge ai testimoni chiamati a deporre nel corso dei procedimenti giudiziari. Al pagamento dei diritti e delle indennità predetti provvede l'Agenzia, attingendo dai fondi a propria disposizione secondo modalità da stabilirsi nel regolamento di attuazione della presente legge.

5. La convocazione a deporre sui fatti può riguardare esclusivamente testimoni e persone che risiedano o che di fatto si trovino in qualsiasi luogo entro il territorio dello Stato; le audizioni possono essere indette in qualsiasi luogo, scelto dall'Agenzia, entro il territorio dello Stato.

6. L'Agenzia è autorizzata a:

*a)* utilizzare, sulla base di specifiche convenzioni e quando disponibili, servizi, personale e attrezzature in dotazione ad altri enti ed istituzioni civili e militari; in

particolare, avvalersi, quando necessario, dei laboratori degli istituti del Consiglio nazionale delle ricerche, delle università e di altri enti pubblici di ricerca;

*b)* richiedere, se necessario, l'assistenza di enti o istituzioni di altri Stati per effettuare prove sperimentali ed esami specialistici, decodificare le informazioni registrate nei registratori di volo, utilizzare sistemi di elaborazione dati predisposti per l'analisi degli incidenti aeronautici;

*c)* avvalersi, quando necessario, di esperti italiani o stranieri da consultare su tematiche specifiche;

*d)* accettare donazioni in denaro o in proprietà immobiliari, eccettuati i casi in cui vi possa essere conflitto di interessi fra l'Agenzia e il donatore;

*e)* richiedere pagamenti o altri indennizzi da enti governativi stranieri a compensazione dei costi per beni e servizi necessari allo svolgimento delle proprie funzioni istituzionali.

7. L'Agenzia, inoltre, presenta direttamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri le proprie previsioni di bilancio, richieste di finanziamenti, raccomandazioni relative alla legislazione o alla normativa tecnica ed operativa vigente o proposte riguardanti l'aviazione civile e la sicurezza del volo.

ART. 8.

*(Relazioni sugli incidenti).*

1. Per ciascun incidente oggetto di indagine l'Agenzia prepara una o più relazioni, comprendenti, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza; la forma di dette relazioni viene stabilita in modo che si adatti al tipo e alla gravità dell'incidente, in accordo con la normativa internazionale applicabile.

2. Ciascuna relazione d'incidente, sia nell'eventuale edizione preliminare, sia nell'edizione finale, viene inviata alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Mi-

nistero dei trasporti e della navigazione, al Ministero della difesa e alla Commissione dell'Unione europea. Essa è ugualmente disponibile al pubblico.

3. Qualsiasi notizia relativa alle indagini, nonché il contenuto di qualsiasi relazione d'incidente, non ancora emessa dall'Agenzia, sono da considerarsi atti amministrativi per i quali vige l'esclusione del diritto di accesso come previsto dall'articolo 24, comma 2, lettera *d)*, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e su di esse deve essere osservato il segreto d'ufficio, ai sensi dell'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, come modificato dall'articolo 28 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

ART. 9.

*(Relazioni sugli eventi di pericolo).*

1. Per ciascun evento di pericolo che sia stato oggetto d'indagine, l'Agenzia prepara una relazione in forma adatta al tipo e alla gravità dell'evento; tale relazione comprende, quando opportuno, delle raccomandazioni di sicurezza.

2. Detta relazione viene redatta in modo da salvaguardare, per quanto possibile, l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento o che, comunque, hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine.

3. La stessa relazione deve avere la più ampia diffusione fra gli enti e le persone che ne possono trarre benefici ai fini del miglioramento della sicurezza del volo.

ART. 10.

*(Attuazione delle misure di sicurezza).*

1. Ad ogni raccomandazione di sicurezza emessa dall'Agenzia, l'organizzazione cui è indirizzata risponde ufficialmente e per iscritto entro novanta giorni dalla ricezione. Nella risposta viene precisato quale delle azioni sotto indicate si intende intraprendere:

*a)* avviare e completare le azioni necessarie per l'adozione *in toto* della rac-

comandazione, entro i termini di tempo indicati dall'Agenzia, secondo un piano di attuazione da allegarsi alla risposta stessa;

*b)* avviare e completare le azioni della raccomandazione solo in parte, secondo un piano di attuazione da allegarsi alla risposta stessa; nella risposta vengono chiariti in sufficiente dettaglio i motivi per cui una parte della raccomandazione viene rigettata;

*c)* non avviare alcuna delle azioni richieste per l'adozione della raccomandazione; la risposta deve chiarire in dettaglio i motivi per cui la raccomandazione viene rigettata.

2. Le raccomandazioni di sicurezza e le risposte ottenute sono disponibili al pubblico.

ART. 11.

*(Organizzazione dell'Agenzia).*

1. Sono organi dell'Agenzia:

*a)* il presidente;

*b)* il consiglio direttivo;

*c)* il collegio dei revisori dei conti.

2. Il consiglio direttivo è costituito dal presidente e da quattro membri di riconosciuta competenza tecnica specifica e multidisciplinare. Il presidente è scelto tra soggetti in possesso di specifica e comprovata competenza ed esperienza nel settore dell'aviazione e deve aver ricoperto incarichi di responsabilità dirigenziale di rilievo anche nel settore aeronautico e del traffico aereo. I membri del consiglio direttivo sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione. Essi durano in carica per un periodo di cinque anni e possono essere riconfermati una sola volta. Nel caso si renda vacante una posizione nel consiglio direttivo prima che il precedente titolare abbia completato il proprio periodo di nomina, viene nominato un nuovo membro

che rimane in carica per il tempo rimanente di tale periodo; esso può, in ogni caso, essere riconfermato per un periodo di cinque anni.

3. Il consiglio direttivo delibera:

*a)* le linee generali nell'ambito delle quali sono svolte le diverse attività che conseguono ai compiti istituzionali dell'Agenzia e la trasformazione degli uffici;

*b)* i regolamenti e la trasformazione degli uffici;

*c)* gli accordi e le intese con istituti italiani ed esteri;

*d)* i programmi e le iniziative in materia di ricerca, di cooperazione internazionale ed interna e di rapporti con la magistratura;

*e)* il bilancio di previsione, le relative variazioni e il conto consuntivo;

*f)* la relazione annuale;

*g)* le nomine dei dirigenti e le promozioni del personale dell'Agenzia.

4. Le deliberazioni del consiglio direttivo sono valide con la presenza di almeno tre membri; in caso di parità, il voto del presidente prevale.

5. Il presidente, in caso di assenza o impedimento, è sostituito da un membro del consiglio direttivo da lui designato.

6. Il direttore generale è nominato con delibera del consiglio direttivo, su proposta del presidente dell'Agenzia. Il direttore generale rimane in carica per un periodo di tempo da stabilirsi all'atto della nomina e può essere riconfermato.

7. Il direttore generale propone al consiglio direttivo l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio stesso; sovrintende all'attività dei servizi e degli uffici; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio direttivo.

8. Il direttore generale, sulla base delle linee generali deliberate dal consiglio direttivo, coordina l'attività del personale addetto; per quanto riguarda l'attività di indagine, provvede alla nomina, per ciascun caso in esame, di un investigatore

incaricato, assegnando allo stesso il personale e le risorse necessarie; segue lo svolgimento delle diverse attività di analisi, ne verifica lo stato di avanzamento e l'attendibilità dei risultati; segue la preparazione delle relazioni d'indagine e ne verifica l'adeguatezza e la completezza prima di presentarle al consiglio direttivo per l'approvazione definitiva.

9. Il presidente ed i membri del consiglio direttivo non possono, a pena di decadenza, detenere quote anche minime di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile, né esercitare alcuna attività professionale o di consulenza, né essere amministratori o dipendenti di enti pubblici o privati, né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, né avere incarichi in associazioni professionali o sindacali operanti nel settore dell'aviazione civile. I dipendenti della pubblica amministrazione sono collocati fuori ruolo per l'intera durata del mandato.

10. Sono, inoltre, causa di incompatibilità con la nomina a membro del consiglio direttivo o a direttore generale:

*a)* avere, all'atto della nomina, vertenze in corso con imprese, enti o pubbliche amministrazioni che operano nel campo del trasporto aereo o dell'aviazione civile, in generale;

*b)* rappresentare in giudizio, all'atto della nomina, gli interessi delle imprese, enti o pubbliche amministrazioni di cui alla lettera *a)*.

11. I membri del consiglio direttivo e il direttore generale, dopo la cessazione della carica, non possono assumere, prima che sia trascorso un periodo di tre anni, incarichi come amministratori, dipendenti o consulenti di imprese pubbliche o private che svolgano attività nel settore dell'aviazione civile; né possono, se provenienti da enti della pubblica amministrazione operanti nel settore dell'aviazione civile, essere reintegrati nell'amministrazione di provenienza prima che siano trascorsi tre anni; essi possono, tuttavia, essere trasferiti ad altra amministrazione dello Stato non operante nel settore dell'aviazione civile.

12. Al presidente, ai membri del consiglio direttivo e al direttore generale dell'Agenzia non possono essere assegnati, nel periodo in cui sono in carica, incarichi di perito del tribunale o di consulente tecnico del pubblico ministero o delle parti private in alcun procedimento giudiziario civile o penale che abbia per oggetto o che possa in qualsiasi modo riferirsi ad un incidente o a un evento di pericolo aeronautico.

13. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri, di cui uno con funzioni di presidente, nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Consiglio stesso.

14. Il collegio provvede al riscontro degli atti di gestione contabile, effettua le verifiche di cassa, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, esamina i bilanci di previsione e il conto consuntivo, redige apposite relazioni.

15. I membri del collegio partecipano altresì alle sedute del consiglio direttivo nelle quali si approvano i bilanci di previsione e il rendiconto dell'Agenzia.

16. Gli emolumenti previsti per il presidente, per i componenti del consiglio direttivo, per il direttore generale e per i revisori dei conti sono determinati dal Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro. Il relativo decreto è pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

ART. 12.

*(Modalità operative).*

1. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo opera in conformità ai seguenti criteri:

*a)* alle dipendenze del direttore generale viene istituita una direzione operativa, che comprende appositi servizi adibiti rispettivamente alle attività di studio, di ricerca, di indagine, di analisi, di prova, di elaborazione dati e di regolamentazione delle diverse attività interne;

*b)* vengono inoltre istituite strutture per l'amministrazione e la formazione di

personale, per la materia contabile e per l'approfondimento delle materie giuridiche connesse all'attività dell'Agenzia.

2. L'articolazione dell'Agenzia in servizi e uffici e le attribuzioni di questi ultimi sono determinate con apposito regolamento deliberato dal consiglio direttivo.

ART. 13.

*(Personale).*

1. È istituito un apposito ruolo del personale dipendente dall'Agenzia per la sicurezza del volo.

2. Il numero dei posti previsti dalla pianta organica, lo stato giuridico ed il trattamento economico del personale sono stabiliti da un apposito regolamento deliberato dal consiglio direttivo e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, in base ai criteri fissati dal contratto collettivo di lavoro in vigore per la Commissione nazionale per le società e la borsa, tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali ed organizzative dell'Agenzia. Il regolamento detta altresì norme per l'adeguamento alle modificazioni del trattamento giuridico ed economico che intervengano nel predetto contratto, in quanto applicabile.

3. L'assunzione del personale avviene per pubblici concorsi per titoli ed esami con richiesta di rigorosi requisiti di competenza ed esperienza nei settori di attività istituzionale dell'Agenzia, ai sensi del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29. I concorsi sono indetti dalla stessa Agenzia e si svolgono secondo bandi appositamente emanati.

4. I dipendenti dell'Agenzia non possono, a pena di decadenza, essere proprietari, per quote anche minime, di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile.

5. Ai dipendenti dell'Agenzia non possono essere assegnati incarichi di perito del tribunale o di consulente tecnico del pubblico ministero o delle parti private in alcun procedimento giudiziario civile o pe-

nale che abbia per oggetto o che possa in qualsiasi modo riferirsi ad un incidente o a un evento di pericolo aeronautico.

6. In sede di prima applicazione il personale del settore giuridico-amministrativo è tratto dai ruoli della Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione.

ART. 14.

*(Disposizioni finanziarie e contabili).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno in corso alla data di entrata in vigore della medesima, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per l'anno 1997, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Per l'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge si provvede alla copertura delle spese necessarie al funzionamento dell'Agenzia con apposito stanziamento previsto nella legge finanziaria.

3. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, nonché le procedure contabili, sono determinati da un regolamento approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. All'attività di ricerca viene riservato, ogni anno, uno stanziamento specifico, non inferiore, comunque, al 3 per cento dello stanziamento complessivo a favore dell'Agenzia; a detta attività di ricerca possono accedere ricercatori o gruppi di ricerca esterni, secondo modalità stabilite nel regolamento di esecuzione della presente legge.

4. I bilanci deliberati dal consiglio direttivo sono approvati dal Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro. Il rendiconto della gestione finanziaria, approvato entro il 30 aprile dell'anno successivo, è soggetto al controllo della Corte dei conti.

ART. 15.

*(Sanzioni).*

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque contrasti od ostacoli l'attività dell'Agenzia nell'esercizio di quanto previsto dalla presente legge o dai regolamenti che ne derivano, è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria fino a lire 100 milioni; in particolare, a chiunque, chiamato a fornire informazioni all'Agenzia, ne fornisca di non veritiere, è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria fino a lire 200 milioni. Le sanzioni sono irrogate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

ART. 16.

*(Rinvio).*

1. Per quanto non previsto dalla presente legge si applicano le norme del codice della navigazione, parte seconda, libro primo, titolo VIII.

2. Le norme di cui alla presente legge non si applicano agli aeromobili di cui all'articolo 748 del codice della navigazione, agli aeromobili del Corpo forestale dello Stato e agli aeromobili militari stranieri. Nel caso di incidenti o di eventi di pericolo gravi nei quali siano coinvolti aeromobili dei tipi predetti o infrastrutture civili, le indagini tecniche sono svolte da un gruppo investimento misto, nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri, al quale partecipano sia rappresentanti dell'Agenzia sia rappresentanti del Ministero della difesa.

ART. 17.

*(Modifica alla rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione).*

1. La rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione è sostituita dalla seguente: « Delle indagini tecniche sugli incidenti, sugli inconvenienti e sugli eventi di pericolo aeronautici ».

ART. 18.

*(Modifica all'articolo 827 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 827 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 827. — *(Comunicazione d'incidente). – 1.* Il direttore di aeroporto, l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza, quando abbiano notizia di un incidente accaduto entro la propria giurisdizione, fatta eccezione per il caso di scomparsa di aeromobile, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria, all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e al Ministero dei trasporti e della navigazione. Allo stesso obbligo sono tenuti, in solido, il pilota al comando dell'aeromobile, l'esercente, il proprietario e i membri dell'equipaggio ».

ART. 19.

*(Modifica all'articolo 828 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 828 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 828. — *(Comunicazione di evento di pericolo grave). – 1.* Il direttore di aeroporto e l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo, quando abbiano notizia di un evento di pericolo grave accaduto entro la propria giurisdizione, ne danno immediata comunicazione all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ».

ART. 20.

*(Modifica all'articolo 829 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 829 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 829. — *(Comunicazione volontaria). – 1.* Tutti coloro che siano a conoscenza di un evento di pericolo e che non

siano tenuti a trasmettere una comunicazione ai sensi dell'articolo 828, possono presentare all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo un rapporto relativo alle notizie che essi desiderano trasmettere.

*2.* La persona che presenta volontariamente un rapporto relativamente a un evento di pericolo può esigere che la propria identità e tutte le informazioni suscettibili di rivelarla non siano divulgate ».

ART. 21.

*(Introduzione dell'articolo 829-*bis *del codice della navigazione).*

1. Dopo l'articolo 829 del codice della navigazione è inserito il seguente articolo:

« Art. 829-*bis*. — *(Registratori di volo e di terra). – 1.* In caso di incidente o di evento di pericolo i piloti al comando degli aeromobili coinvolti, nonché i responsabili dei centri di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo interessati agli eventi sopraddetti, sono tenuti ad adottare tutte le azioni necessarie ad assicurare la conservazione dei dati contenuti nei registratori di volo e di terra installati sugli aeromobili e presso i centri di assistenza sopra citati ».

ART. 22.

*(Modifica all'articolo 830 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 830 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 830. — *(Incidenti aeronautici in mare). – 1.* Se l'incidente è avvenuto in mare la comunicazione di incidente di cui all'articolo 827 viene inviata anche all'autorità marittima più vicina.

*2.* Fermo il disposto del secondo comma dell'articolo 727, l'autorità marittima provvede, congiuntamente con l'autorità militare, al soccorso alle persone ed alle cose, nonché alla sicurezza del traffico ».

ART. 23.

*(Modifica all'articolo 831 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 831 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 831. — *(Scomparsa di aeromobili). – 1.* Se non si hanno notizie di un aeromobile e sussistono ragionevoli motivi per ritenerlo perduto, il direttore di aeroporto, l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza, quando ne siano informati, ne danno immediata comunicazione all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e al Ministero dei trasporti e della navigazione.

*2.* Allo stesso obbligo sono tenuti, in solido, l'esercente ed il proprietario dell'aeromobile. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle informazioni relative all'incidente ».

ART. 24.

*(Modifica all'articolo 832 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 832 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 832. — *(Incidente ad aeromobile straniero in territorio italiano). – 1.* Nel caso di incidente occorso ad aeromobile straniero nel territorio dello Stato italiano, comprese le acque territoriali e lo spazio aereo sovrastante, il direttore di aeroporto, l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ne danno comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo procede alla indagine tecnica sull'incidente in conformità a quanto previsto dall'allegato 13 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano ».

ART. 25.

*(Modifica all'articolo 833 del codice della navigazione).*

1. L'articolo 833 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 833. — *(Incidente ad aeromobile italiano all'estero). – 1.* Nel caso di incidente verificatosi al di fuori del territorio nazionale e che non rientri nelle competenze dello Stato italiano, che abbia coinvolto un aeromobile immatricolato in Italia, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ne informa il Presidente del Consiglio dei ministri, il quale trasmette gli atti al Ministero degli affari esteri e all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo perché, ove si tratti di Stato aderente alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, si attivi l'applicazione dell'accordo in materia di incidenti aeronautici, oppure, ove si tratti di Stato non aderente alla Convenzione, vengano presi gli accordi opportuni per il caso in esame ».

ART. 26.

*(Conformità alle convenzioni internazionali e alle direttive del Consiglio dell'Unione europea).*

1. La presente legge conferisce all'Agenzia attribuzioni che sono in accordo con la Convenzione sull'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561.

2. Sulla base delle previsioni di cui alla legge 13 maggio 1983, n. 213, la presente legge recepisce nell'ordinamento italiano l'allegato 13 alla predetta Convenzione, ivi inclusi gli eventuali documenti correlati, nella formulazione approvata e periodicamente aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), limitatamente alle parti non in contrasto con le leggi italiane.

3. La presente legge, inoltre, recepisce e dà attuazione nell'ordinamento italiano alla direttiva 94/56/CE, del Consiglio, del 21 novembre 1994.

ART. 27.

*(Regolamento di attuazione).*

1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione è adottato, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il relativo regolamento di attuazione, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

DDL13-3884
Lire 1000