CAMERA DEI DEPUTATI N. 4001

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DI LUCA, MAMMOLA, FLORESTA, BECCHETTI

Istituzione della Commissione permanente per la sicurezza del volo e modifiche al codice della navigazione concernenti le indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici

Presentata il 16 luglio 1997

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Obiettivo della presente proposta di legge, composta da ventisette articoli suddivisi in tre capi, è quello di istituire una Commissione permanente cui affidare il compito di vigilare sulla sicurezza del volo e di introdurre alcune modifiche al codice della navigazione per renderlo compatibile con le attribuzioni della Commissione previste dalla legge.

Tale organismo deve essere investito dei poteri, delle competenze tecniche e della organizzazione necessari a condurre le inchieste sui disastri aeronautici e sugli eventi di pericolo, non tanto per individuare le responsabilità (questo è un compito della magistratura) quanto per accertarne, attraverso una indagine, le cause tecniche e per evitare che si possano ripetere sinistri o situazioni di pericolo con gravi ripercussioni sulla regolarità dei voli. Inoltre, è opportuno definire in maniera chiara dal punto di vista legislativo la competenza di quest'organo per evitare che i tecnici possano lavorare sui reperti soltanto al termine delle lunghe indagini giudiziarie; ad essi invece deve essere data la facoltà di intervenire per tempo se dai sinistri accaduti si vogliono trarre indicazioni per evitarne nuovi in futuro.

In materia di tutela della sicurezza della navigazione aerea l'Italia è in notevole ritardo rispetto alle altre nazioni europee; la normativa non compiutamente definita sulle procedure per le indagini tecniche sui sinistri aerei ha spesso dato luogo ad inconvenienti nella fase investigativa. Il recepimento delle più recenti direttive europee in materia e l'adesione alla Convenzione internazionale di coope-

razione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL) che è stata firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960 (alla quale aderiscono la Repubblica federale tedesca, la Francia, il Belgio, la Gran Bretagna ed Irlanda, i Paesi Bassi e il Lussemburgo) non possono che essere accompagnati da un riesame delle procedure da seguire al verificarsi di sinistri aerei ovvero di eventi che abbiano comportato il sorgere di una situazione di pericolo o grave pericolo durante un volo.

Fra le ragioni che impongono l'adozione di una normativa più moderna c'è la necessità di dirimere il perenne conflitto di attribuzioni fra la magistratura ordinaria e le commissioni di inchiesta sui sinistri (e sui mancati sinistri) aerei. Conflitto di attribuzioni messo in luce in maniera clamorosa dalla sentenza, passata in giudicato, emessa dal pretore civile di Roma l'8 marzo 1989, nella quale si applicava la sospensiva alla diffusione dei risultati del lavoro della commissione di inchiesta nominata dal Ministro dei trasporti e della navigazione per la ricerca delle cause della sciagura aerea di Conca di Trezzo del 15 ottobre 1987. In pratica, la sentenza pretorile ribadiva l'insussistenza di presupposti di legge per la istituzione di commissioni di inchiesta sui disastri aerei. Esiste dunque una obiettiva differenza fra la legislazione italiana in materia e le direttive dell'ICAO in materia di accertamento delle cause dei sinistri e perfino rispetto alla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 26 novembre 1994.

La struttura organizzativa della Commissione di cui si propone l'istituzione è snella e dimensionata al presumibile carico di lavoro che essa statisticamente sarà chiamata a svolgere (circa sessanta indagini all'anno per una flotta nazionale di 3 mila aeromobili). In termini di raffronto in Gran Bretagna con una flotta di 15 mila aeromobili l'omologo ente conta su circa cinquanta persone per effettuare in media duecentoventi indagini all'anno.

Occorre pertanto prevedere una struttura organizzativa dotata di flessibilità operative per assicurare la massima tempestività di intervento e costituita da persone in grado di assicurare una adeguata qualificazione professionale. Inoltre, garanzia di funzionamento della Commissione è la delimitazione precisa delle sue competenze anche e soprattutto al fine di ridurre il pericolo di una confusione di ruoli con gli altri soggetti che hanno responsabilità nel settore aeronautico (RAI, Ente nazionale di assistenza al volo [ENAV], Ministero dei trasporti e della navigazione).

Il capo I della presente proposta di legge regola l'istituzione ed il funzionamento della Commissione.

L'articolo 1, oltre ad istituire la Commissione, trasferisce ad essa le attribuzioni in materia di incidenti aeronautici già di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione.

L'articolo 2, recependo *in toto* la terminologia prevista dalla citata direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 26 novembre 1994, definisce, anche ai fini della chiarezza espositiva delle norme previste dalla presente proposta di legge, la terminologia tecnica riguardante il settore aeronautico ed i sinistri.

Con l'articolo 3 si indicano i compiti e le finalità della Commissione; al riguardo si ribadisce il concetto fondamentale che scopo della Commissione non è quello di individuare « responsabilità » di un sinistro, ma comprendere le cause che lo hanno determinato al fine di trarre insegnamenti per il futuro. Ne discende la necessità di raccogliere tutte le indicazioni frutto della indagine ed assicurarne la più ampia pubblicità.

L'articolo 4 regola ambito di competenza e modalità di esecuzione delle indagine tecniche nonché i rapporti fra Commissione ed autorità giudiziaria.

L'articolo 5 regola le modalità di conservazione delle informazioni protette durante le inchieste, mentre con l'articolo 6 si fa esplicito obbligo alla Commissione di informare l'autorità giudiziaria qualora le indagini abbiano accertato la natura dolosa di un sinistro o di un inconveniente aereo.

Con gli articoli 7, 8, 9 e 10 si definiscono i poteri della Commissione nonché le pro-

cedure da seguire per le relazioni e per la divulgazione delle raccomandazioni di sicurezza.

Gli articoli 11, 12, 13 e 14 regolano l'organizzazione della Commissione e del personale, il suo finanziamento nonché le incompatibilità fra l'appartenenza all'ente ed i rapporti con imprese e società che operano nel settore aereo.

L'articolo 15 prevede le sanzioni nei confronti di chi contrasti od ostacoli l'attività della Commissione.

L'articolo 16 rinvia, per quanto non previsto dalla legge, al codice della navigazione, come modificato dal capo II (articoli da 17 a 26). Le modifiche al codice della navigazione (in particolare, le modifiche alla rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione ed agli articoli 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, ed il nuovo articolo 829-*bis*) sono quelle necessarie per l'adeguamento del codice stesso alle funzioni ed ai compiti della Commissione.

Infine, il capo III della presente proposta di legge, composto dal solo articolo 27 attribuisce alla Commissione le attribuzioni previste dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva in Italia nel 1956, nonché dispone il recepimento nell'ordinamento giuridico italiano dell'allegato 13 alla predetta Convenzione, dei documenti correlati nonché della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994.

PROPOSTA DI LEGGE

—

CAPO I

ISTITUZIONE E FUNZIONAMENTO DELLA COMMISSIONE PERMANENTE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

ART. 1.

(Istituzione della Commissione permanente per la sicurezza del volo – CPSV).

1. È istituita, con sede in Roma, la Commissione permanente per la sicurezza del volo (CPSV), di seguito denominata « Commissione », con il compito di svolgere indagini tecniche, ricerche e studi riguardanti la sicurezza del volo, all'esclusivo fine di concorrere alla prevenzione degli incidenti e degli eventi di pericolo aeronautici.

2. La Commissione è posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri ed 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 alla Commissione le attribuzioni in materia di incidenti aeronautici di competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione, ad eccezione di quanto stabilito 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. Ai fini della presente legge valgono le seguenti definizioni:

a) « cause »: azioni, omissioni, eventi, condizioni, o una combinazione di questi

fattori, che abbiano portato a un incidente o un evento di pericolo;

b) « esercente »: qualsiasi persona, ente o impresa che operi o che si prefigga di operare con una o più aeromobili;

c) « evento di pericolo »: evento associato all'esercizio di un aeromobile che ne influenza, o che potrebbe influenzarne la sicurezza d'impiego, e che non è classificabile come incidente;

d) « evento di pericolo grave »: evento di pericolo verificatosi in circostanze tali da ritenere che sia stato evitato, con un margine minimo, un incidente vero e proprio; a tal fine, si recepisce l'elenco esemplificativo di eventi di pericolo gravi riportato nell'allegato alla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 26 novembre 1994;

e) « impresa »: qualsiasi persona fisica, qualsiasi persona giuridica, con o senza fini di lucro, oppure qualsiasi ente pubblico, avente o meno personalità giuridica propria;

f) « incidente »: evento associato con l'esercizio di un aeromobile, che si verifica nel periodo di tempo che intercorre da quando una o più persone salgono a bordo di un aeromobile con l'intento di effettuare un volo, fino a quando le stesse persone lasciano l'aeromobile, consistente in uno dei seguenti casi:

1) una persona subisce lesioni mortali o gravi, in conseguenza di essere stata a bordo dell'aeromobile, oppure essere stata a contatto con qualsiasi parte dell'aeromobile, ivi incluse parti che si sono staccate dall'aeromobile, oppure essere stata direttamente esposta al getto di scarico dei motori, eccettuato il caso in cui le lesioni siano state originate da cause naturali, siano il risultato di autolesionismo o siano state prodotte da altre persone; o quando le lesioni abbiano riguardato dei clandestini nascosti al di fuori dei compartimenti normalmente riservati ai passeggeri e all'equipaggio;

2) l'aeromobile subisce danni o cedimenti strutturali che ne influenzano sfavorevolmente la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo, e

che richiedono, come misura minima, importanti riparazioni o sostituzioni dei componenti che hanno subito danni o cedimenti strutturali, fatta eccezione per i casi di avaria o di danni al sistema motore, quando i danni al motore sono limitati, o alle capottature ed agli accessori motore; oppure per i casi di danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai freni, alle carenature; o di piccole ammaccature ed incisioni nel rivestimento dell'aeromobile;

3) l'aeromobile risulta disperso o è assolutamente irraggiungibile;

g) « indagine tecnica »: successione di azioni svolte al fine di prevenire gli incidenti, che comprende la raccolta e l'analisi delle informazioni, la derivazione di considerazioni conclusive, ivi comprese la determinazione della causa, o delle cause e, quando è il caso, l'emissione di raccomandazioni di sicurezza;

h) « investigatore incaricato dell'indagine »: persona dotata dei requisiti necessari che è incaricata di organizzare, condurre e gestire lo svolgimento di una indagine tecnica;

i) « lesione grave »: lesione subita da una persona in un incidente e che determini una delle seguenti conseguenze:

1) richieda un ricovero in ospedale per un tempo superiore alle quarantotto ore, quando detto ricovero abbia avuto inizio entro sette giorni dalla data in cui la lesione fu prodotta;

2) provochi una frattura ossea, escluse le semplici fratture di dita delle mani e dei piedi, o del naso;

3) comporti lacerazioni che causino gravi emorragie o lesione ai nervi, ai muscoli o ai tendini;

4) comporti lesioni di qualunque organo interno;

5) comporti ustioni di secondo e terzo grado, o ustioni di qualsiasi tipo estese per oltre il 5 per cento della superficie corporea;

6) comporti una accertata esposizione a sostanze contaminanti o a radiazioni nocive;

l) « lesione mortale »: lesione subita da una persona in un incidente che comporti la morte di detta persona prima che siano trascorsi trenta giorni dalla data dell'incidente;

m) « raccomandazione di sicurezza »: proposta originata dall'istituzione preposta allo svolgimento delle indagini tecniche sugli incidenti, basata sulle informazioni acquisite attraverso le indagini stesse ed emessa con l'intento di prevenire futuri incidenti ed eventi di pericolo;

n) « registratore di volo »: qualsiasi tipo di registratore installato sull'aeromobile allo scopo di fornire informazioni complementari utili all'indagine tecnica relativa all'incidente o all'evento di pericolo.

ART. 3.

(Compiti e finalità),

1. La Commissione di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti:

a) concorrere alla prevenzione degli incidenti e degli eventi di pericolo aeronautici svolgendo un'attività di indagine volta ad individuare ed identificare eventuali condizioni o situazioni che presentino, o che possano presentare in futuro, aspetti di rischio;

b) segnalare tempestivamente le deficienze di cui alla lettera *a)* alle autorità o agli enti competenti;

c) formulare raccomandazioni di sicurezza per promuovere l'adozione di opportuni provvedimenti correttivi.

2. La Commissione ha, inoltre, il compito di controllare lo stato della sicurezza del volo dell'aviazione civile e di riferire annualmente al Governo e al Parlamento.

3. Per assolvere i compiti di cui al presente articolo la Commissione provvede a:

a) svolgere le indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, in ac-

cordo a quanto stabilito nell'articolo 4, al fine di accertare le cause che hanno originato detti eventi; ricavarne insegnamenti ed emanare raccomandazioni che consentano di prevenire futuri eventi di pericolo;

b) redigere, in conformità alla normativa internazionale e a quanto stabilito negli articoli 8 e 9, le relazioni sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, comprendenti, quando opportuno, raccomandazioni di sicurezza; trasmettere dette relazioni alle autorità italiane ed estere interessate, nonché alla Commissione europea;

c) rendere pubbliche le relazioni finali;

d) studiare i problemi connessi con la sicurezza del volo nelle diverse attività dell'aviazione civile internazionale, predisponendo e attivando un sistema di raccolta e di elaborazione dei dati relativi agli incidenti, agli eventi di pericolo e, in generale, ad ogni evenienza o situazione che, a parere della Commissione, sia pregiudizievole per la sicurezza del volo;

e) effettuare indagini conoscitive, ricerche, verifiche e accertamenti su ogni condizione o situazione che, a parere della Commissione, in assenza di misure correttive, possa dar luogo a un incidente o a un evento di pericolo e formulando raccomandazioni di sicurezza per provvedimenti atti alla loro eliminazione;

f) preparare una relazione annuale:

1) sullo stato della sicurezza del volo;

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

g) rendere pubbliche informazioni e notizie che possano contribuire a prevenire gli incidenti aeronautici;

h) promuovere ricerche su temi afferenti la sicurezza del volo emersi nel corso

della propria attività istituzionale o suggeriti dai progressi della scienza;

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

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

m) fornire all'autorità giudiziaria la cooperazione 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 e in cui si procede all'esame preliminare dei reperti, ai sensi dell'articolo 4, comma 5, lettera *a)*;

n) 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;

o) assicurare, per incidenti nei quali siano coinvolti aeromobili immatricolati all'estero e le indagini tecniche competano o siano state delegate allo Stato italiano, 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;

p) provvedere, 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 e le indagini tecniche competano o siano state delegate ad uno Stato estero in base alle convenzioni internazionali in vigore, alla nomina di tale rappresentante e dei relativi consulenti ed intervenire perché, in accordo a quanto stabilito nell'articolo 833 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 26 della presente legge, sia assicurata la loro partecipazione alle indagini.

ART. 4.

(Indagini tecniche).

1. La Commissione provvede a svolgere le indagini tecniche per incidenti ed eventi di pericolo gravi che si verifichino:

a) nel territorio dello Stato, comprese le acque territoriali e lo spazio aereo sovrastante, e in ogni altro luogo soggetto al controllo del traffico aereo italiano, quando siano coinvolti aeromobili civili di qualsiasi nazionalità;

b) in acque internazionali, ivi compreso lo spazio aereo sovrastante, quando siano coinvolti aeromobili immatricolati in Italia o aeromobili esercìti da imprese o cittadini italiani;

c) nel territorio di qualsiasi altro Stato, comprese le acque territoriali e lo spazio aereo sovrastante, quando siano coinvolti aeromobili immatricolati in Italia o aeromobili esercìti da imprese a cittadini italiani, nel caso in cui detto Stato rinunci ad effettuare indagini per proprio conto e deleghi lo Stato italiano ad effettuarle, in accordo alle convenzioni internazionali e rispettivi allegati sottoscritti dal governo italiano e come previsto dall'articolo 833 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 26 della presente legge.

2. Nel caso di eventi di pericolo non classificabili come gravi, la Commissione provvede a svolgere indagini quando ritiene di poter trarre, dai risultati delle stesse, insegnamenti utili al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

3. L'attribuzione di eventuali colpe o responsabilita è esclusa dagli scopi dell'indagine tecnica.

4. Non appena informata di un incidente o di un evento di pericolo grave, la Commissione provvede a nominare, per il caso specifico, un investigatore responsabile dell'indagine che inizia immediatamente ad operare coadiuvato da altri in-

vestigatori ed esperti, secondo regole da stabilire nei regolamenti interni della Commissione.

5. Alla Commissione spetta il compito, non delegabile, di riesaminare i fatti, determinare la causa dell'incidente o evento di pericolo e formulare, se del caso, delle raccomandazioni di sicurezza.

6. Le indagini tecniche comprendono:

a) l'effettuazione dei primi accertamenti relativi all'incidente o all'evento di pericolo, nonché l'esame preliminare dei reperti;

b) la raccolta delle testimonianze e delle altre informazioni disponibili da persone informate sui fatti;

c) il processo analitico volto a ricostruire la sequenza di eventi e di condizioni che hanno portato all'incidente o all'evento di pericolo e ad identificare possibili deficienze di sicurezza;

d) lo studio di possibili misure atte ad eliminare o evitare tali deficienze;

e) la stesura delle relazioni sull'incidente o evento di pericolo nelle quali sono incluse, ove opportuno, delle raccomandazioni di sicurezza.

7. La Commissione è dotata dei mezzi necessari per svolgere i compiti previsti dall'articolo 3 e dal precedente comma 6 e per esercitare i poteri di cui all'articolo 7.

8. In tutti i casi in cui l'autorità giudiziaria dispone una propria inchiesta, gli accertamenti sui luoghi dell'incidente o dell'evento di pericolo, nonché l'esame preliminare dei reperti, di cui al comma 6, lettera *a)*, sono effettuati in stretta collaborazione fra la Commissione e la procura della Repubblica competente, seguendo metodi e procedure che, per quanto possibile, soddisfino sia le esigenze dell'indagine tecnica, sia quelle dell'inchiesta giudiziaria. Per ottenere questo risultato l'investigatore responsabile dell'indagine tecnica ed il magistrato incaricato dell'inchiesta giudiziaria sono tenuti ad operare di concerto.

9. Nel corso della raccolta degli elementi probatori necessari sia all'indagine

tecnica che all'inchiesta giudiziaria, si deve tener conto che alcuni di tali elementi, tra i quali l'identificazione e gli esami sulle vittime, inclusi quelli necroscopici, la trascrizione delle registrazioni disponibili dai registratori di volo, richiedono di essere sollecitamente esaminati ed analizzati per assicurare il buon esito delle indagini. In questi casi la raccolta e l'esame degli elementi probatori devono essere effettuati senza ritardi ed i risultati completi devono essere messi immediatamente a disposizione, sia dell'autorità giudiziaria, che della Commissione.

10. L'esecuzione di esami e prove sperimentali sui reperti è stabilita di concerto con la procura della Repubblica competente, avendo ben presente, anche in questo caso, l'esigenza di non determinare ritardi ingiustificati nello svolgimento delle indagini e di non interferire senza necessità con l'operatività dei sistemi aeroportuali, degli aeromobili e delle infrastrutture. Detti esami e prove sperimentali devono, inoltre, essere svolti in modo da preservare il più possibile ogni reperto per possibili necessità di riesame.

11. Il processo volto a stabilire la causa dell'incidente o dell'evento di pericolo, per le finalità precisate all'articolo 3, comma 3, lettera *a)*, della presente legge, spetta esclusivamente alla Commissione.

12. La Commissione ha facoltà, in ogni momento, di riconsiderare le risultanze di una indagine tecnica già conclusasi e di rivedere il contenuto delle raccomandazioni di sicurezza eventualmente già emesse, quando si rendessero disponiblii nuovi elementi di prova, nuove informazioni o nuove tecniche di analisi.

13. Le disposizioni contenute nel presente articolo non limitano in alcun modo il potere di qualsiasi ente o istituzione dello Stato, di svolgere inchieste per proprio conto e per finalità diverse da quelle che competono alla Commissione, in conformità a quanto previsto dalla legge; né limitano, a detti enti o istituzioni, il diritto di ottenere informazioni direttamente dalle parti coinvolte e da persone informate sui fatti e da testimoni dell'incidente.

ART. 5.

(Informazioni protette).

1. Le informazioni ottenute dalla Commissione in accordo a quanto stabilito nell'articolo 4, comma 6, lettera *b)* della presente legge sono protette. Salvo il potere della Commissione 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 persone o enti estranei all'indagine tecnica, senza l'assenso scritto di coloro che le hanno fornite.

2. Gli investigatori della Commissione incaricati di eseguire le indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, le persone delegate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 4, comma 4, 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 dalla Commissione o ottenute come risultato delle attività specificate all'articolo 4, comma 6, lettere *b), c), d)* ed *e),* non hanno valore probatorio nell'ambito di un procedimento giudiziario, amministrativo o disciplinare.

4. Le relazioni consuntive di qualsiasi tipo riferentisi ad incidenti o ad eventi di pericolo, approvate o non ancora approvate dal consiglio direttivo della Commissione, nonché qualsiasi altra relazione o documento che si riferisca a fasi di indagine successive alla prima, definite nell'articolo 4, comma 6, alle lettere *c), d),* ed *e),* non possono essere ammesse come prova in procedimenti giudiziari, amministrativi o disciplinari.

5. Sono invece, sin dall'inizio dell'indagine, a totale disposizione dell'autorità giudiziaria, le informazioni acquisite dalla Commissione nel corso della prima fase

dell'indagine stessa; detta fase è definita nell'articolo 4, comma 6, lettera *a)*.

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. I membri della Commissione, il direttore operativo, i funzionari e i dipendenti della stessa non possono essere chiamati da qualsiasi autorità a riferire sulle deposizioni testimoniali acquisite, nonché sulle informazioni raccolte nel corso dell'indagine tecnica; non possono inoltre 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, la Commissione 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 piu persone, interrompe l'indagine tecnica ed informa l'autorità giudiziaria di quanto ha accertato.

2. In deroga a quanto stabilito dall'articolo 5, commi 1 e 2 3 e 4 tutte le informazioni raccolte dalla Commissione, nonché tutti i risultati delle analisi da questa svolte vengono messi a disposizione dell'autorità giudiziaria.

ART. 7.

(Poteri della Commissione).

1. Le pubbliche amministrazioni, gli enti di diritto pubblico e le aziende operanti nel settore dell'aviazione civile mettono a disposizione della Commissione, a richiesta di quest'ultima, tutte le informazioni di cui dispongono che, a

giudizio della Commissione stessa, siano necessarie allo svolgimento delle diverse attività di indagine e di ricerca, ai sensi dell'articolo 3.

2. La Commissione può, di propria iniziativa, raccogliere direttamente le informazioni di cui al comma 1, 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 della Commissione incaricati di eseguire le indagini sugli incidenti 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 previsti dall'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 richiedere peculiari esami biologici e necroscopici sui corpi delle vittime da svolgersi con il concorso di un rappresentante della Commissione quando questa lo ritenga necessario;

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

1) i membri dell'equipaggio degli aeromobili coinvolti in un incidente o in un evento di pericolo grave;

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 o un evento di pericolo grave;

g) procedono all'audizione dei testimoni e delle persone informate sui fatti mediante avviso formale 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 della Commissione o di un suo delegato e sono notificati tramite ufficiale giudiziario, secondo quanto disposto dagli articoli 137 e seguenti del codice di procedura civile, in quanto applicabili. Ai testimoni e alle altre persone chiamate a deporre spettano gli stessi diritti e le stesse indennità riconosciuti dalla legge ai testimoni chiamati a deporre nel corso dei procedimenti giudiziari. Al pagamento dei diritti e delle indennità predetti provvede la Commissione, attingendo dai fondi a propria disposizione secondo modalità da stabilirsi nel regolamento di attuazione della presente legge da approvare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro e del Ministro dei trasporti e della navigazione entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. La convocazione a deporre può riguardare esclusivamente testimoni e persone informate sui fatti 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 dalla Commissione, entro il territorio dello Stato.

6. La Commissione 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 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;

d) accettare donazioni in denaro o in proprietà mobiliari o immobiliari, eccettuati i casi in cui vi possa essere un conflitto di interessi fra la Commissione e il donatore;

e) richiedere pagamenti o altri idonei indennizzi da enti governativi stranieri a compensazione dei costi per beni e servizi forniti dalla Commissione;

f) stipulare con imprese nazionali o estere contratti per la fornitura di beni e servizi necessari allo svolgimento delle proprie funzioni istituzionali.

7. La Commissione, inoltre, può presentare 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 riguardante l'aviazione civile e la sicurezza del volo.

ART. 8.

(Relazioni sugli incidenti).

1. Per ciascun incidente oggetto di indagine la Commissione prepara una o più relazioni, comprendenti, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza.

2. Ciascuna relazione d'incidente, sia nella eventuale edizione preliminare, che nella edizione finale, è inviata alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministero dei trasporti e della navigazione, al

Ministero della difesa e alla Commissione europea. Essa è egualmente disponibile al pubblico.

3. Qualsiasi notizia relativa alle indagini, nonché il contenuto delle relazioni sugli incidenti, non ancora emesse dalla Commissione, sono da considerare atti amministrativi per i quali vige l'esclusione del diritto di accesso, come previsto all'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 testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, come sostituito 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, la Commissione prepara una relazione in forma adatta al tipo e alla gravità dell'evento; tale relazione comprende eventuali raccomandazioni di sicurezza.

2. La relazione di cui al comma 1 è 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 relazione deve avere la più ampia diffusione fra gli enti e le persone che ne possono trarre benefìci ai fini del miglioramento della sicurezza del volo.

ART. 10.

(Attuazione delle misure di sicurezza).

1. Le Autorità cui la Commissione invia le raccomandazioni di sicurezza sono tenute a rispondere per iscritto entro novanta giorni dalla ricezione precisando

quale delle sottoindicate azioni intendono attuare:

a) adozione integrale delle raccomandazioni nel termine indicato dalla Commissione;

b) accettazione parziale delle raccomandazioni specificando le ragioni del rigetto di una parte delle raccomandazioni;

c) reiezione, con l'indicazione dettagliata dei motivi, delle raccomandazioni della Commissione.

2. Le raccomandazioni di sicurezza e le risposte ottenute sono disponibili per chiunque abbia interesse.

ART. 11.

(Organizzazione della Commissione).

1. La Commissione permanente per la sicurezza del voto è composta da cinque membri, incluso il presidente. I membri sono scelti fra persone di specifica e comprovata competenza ed esperienza, nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Essi durano in carica, per un periodo di quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta. Al fine di assicurare la presenza costante nella Commissione di membri con precedente esperienza nella funzione, all'atto del primo insediamento, due membri sono nominati per un periodo di due anni; alla scadenza del mandato, tuttavia, essi possono essere riconfermati per quattro anni. Nel caso si renda vacante una posizione nella Commissione prima che il precedente titolare abbia completato il proprio periodo di nomina, è 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 quattro anni.

2. La Commissione approva i risultati dell'attività di indagine o, se del caso, dispone per ulteriori accertamenti; emette, alla conclusione delle indagini, le previste relazioni e le eventuali raccomandazioni di sicurezza.

3. La Commissione delibera:

a) la nomina del direttore operativo;

b) le linee generali nell'ambito delle quali devono essere svolte le diverse attività che conseguono ai compiti istituzionali della Commissione, stabiliti all'articolo 3 della presente legge;

c) i regolamenti interni della Commissione e le successive modificazioni;

d) la struttura organizzativa entro cui opera il personale dipendente, nonché gli incarichi allo stesso personale;

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

f) i programmi e le iniziative in materia di ricerca, di cooperazione internazionale ed interna;

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

h) la relazione annuale.

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

5. Il presidente ha la rappresentanza legale della Commissione, convoca e presiede la Commissione, vigila sull'esecuzione delle delibere adottate, sottoscrive gli atti e i documenti della Commissione.

6. Il presidente designa i propri sostituti nelle persone del primo e del secondo vicario che, in caso di assenza o di impedimento, lo sostituiscono.

7. Il direttore operativo rimane in carica per un periodo di tempo non superiore a cinque anni e può essere riconfermato.

8. Il direttore operativo propone alla Commissione l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni della Commissione stessa; sovrintende all'attività del personale dipendente; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dalla Commissione.

9. Il direttore operativo provvede ad assegnare ciascun caso, oggetto di indagine, ad un investigatore responsabile, attribuendo allo stesso il personale e le risorse necessari; segue lo sviluppo delle indagini e la preparazione delle relazioni verificandone l'adeguatezza e la completezza prima di presentarle alla Commissione per l'approvazione.

10. Il direttore operativo adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili e necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio. Tali provvedimenti sono immediatamente esecutivi, ma devono essere sottoposti alla ratifica della Commissione, convocata in seduta straordinaria nel termine di quindici giorni.

11. Il collegio dei revisori contabili 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 dei ministri.

12. Il collegio provvede al riscontro degli atti di gestione, 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.

13. I membri del collegio partecipano altresì alle sedute della Commissione nelle quali approvano i bilanci di previsione e il rendiconto economico.

14. Gli emolumenti previsti per il presidente, per i membri della Commissione e per i revisori contabili sono stabiliti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, all'atto della nomina.

ART. 12.

(Personale).

1. È istituito un ruolo del personale dipendente dalla Commissione permanente per la sicurezza del volo.

2. Lo stato giuridico, il trattamento economico e l'organico del personale, che non può eccedere le venticinque unità, sono stabiliti dal regolamento di attuazione della presente legge di cui all'articolo 7,

tenendo presenti le esigenze funzionali ed organizzative della Commissione.

3. L'assunzione del personale avviene per pubblici concorsi per titoli e per esami. I concorsi, indetti dalla medesima Commissione, si svolgono previa emanazione di appositi bandi nei quali sono indicati i criteri per la valutazione dei titoli, tra i quali primaria importanza deve essere attribuita a conoscenze ed esperienze acquisite nei settori di attività istituzionale della Commissione.

4. Per la effettuazione delle inchieste la Commissione può avvalersi di investigatori incaricati di provata esperienza assunti con contratti di consulenza di durata biennale e rinnovabili. A tali investigatori si estendono le incompatibilità previste dall'articolo 13, comma 6.

ART. 13.

(Incompatibilità).

1. I membri della Commissione e il direttore operativo non possono, a pena di decadenza, detenere quote superiori allo 0,1 per cento di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile, esercitare alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di enti pubblici o privati, ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, assumere 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.

2. Sono, inoltre, causa di incompatibilità con la nomina a membro della Commissione o a direttore operativo:

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)*.

3. I membri della Commissione e il direttore operativo, dopo la cessazione dalla carica, non possono assumere, prima che sia trascorso un periodo di due anni, incarichi come amministratori, dipendenti o consulenti di imprese pubbliche o private che svolgono 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.

4. Ai membri del Commissione e al direttore operativo 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.

5. I dipendenti della Commissione non possono, a pena di decadenza, detenere quote superiori allo 0,1 per cento di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile, esercitare alcuna altra attività professionale o di consulenza, né possono essere amministratori o dipendenti di altri enti pubblici o privati, né ricoprire uffici pubblici di qualsiasi natura.

6. Ai dipendenti della Commissione 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 penale che abbia per oggetto o che possa in qualsiasi modo riferirsi ad un incidente o a un evento di pericolo aeronautico.

Art. 14.

(Disposizioni finanziarie e contabili).

1. All'onere derivante dalle spese di attivazione e di funzionamento della Commissione per l'anno in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede con decreto del Ministro del te-

soro nell'ambito delle disponibilità esistenti nello stato di previsione della spesa della Presidenza del Consiglio dei ministri.

2. Per l'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, si provvede alla copertura delle spese necessarie al funzionamento della Commissione con apposita norma inserita nella legge finanziaria. Per gli anni successivi la Commissione provvede all'autonoma gestione delle spese per il proprio funzionamento nei limiti dello stanziamento determinato nella legge finanziaria, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *d)*, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

3. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, nonché le procedure contabili, sono determinati nel regolamento di attuazione della presente legge, previsto dall'articolo 7.

4. I bilanci deliberati dalla Commissione 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.

5. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria della Commissione con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e riferisce al Parlamento anche sull'efficacia economica e finanziaria dell'attività svolta dalla Commissione nell'esercizio esaminato.

ART. 15.

(Sanzioni).

1. Con decreto del presidente della Commissione e salvo che il fatto non costituisca reato, a chiunque contrasti od ostacoli l'attività della Commissione nell'esercizio di quanto previsto dalla presente legge o dai regolamenti che ne derivano, è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria fino a lire 50 milioni; inoltre, a chiunque, chiamato a fornire informazioni, ai sensi degli articoli 4 e 7, fornisce alla Commissione informazioni non veritiere è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria fino a lire 100 milioni.

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 contemporaneamente coinvolti aeromobili o infrastrutture militari ed aeromobili o infrastrutture civili, le indagini tecniche sono svolte da un gruppo investigativo misto, insediato dal Presidente del Consiglio dei ministri, al quale partecipano sia rappresentanti della Commissione, che rappresentanti del Ministero della difesa.

CAPO II

MODIFICHE AL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

ART. 17.

(Modifica della 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 e sugli eventi di pericolo aeronautici ».

ART. 18.

(Modifica dell'articolo 826 del codice della navigazione).

1. L'articolo 826 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 826. – *(Definizioni).* — Agli effetti degli articoli seguenti, per i termini "eser-

cente", "impresa", "incidente", "inconveniente", e "inconveniente grave" valgono le definizioni di cui alla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994 ».

ART. 19.

(Modifica dell'articolo 827 del codice della navigazione).

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

« ART. 827. – *(Comunicazione d'incidente).* — Il direttore di aeroporto, l'ente preposto 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, alla Commissione permanente per la sicurezza del volo e al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Al medesimo obbligo di cui al primo comma sono tenuti, in solido, il pilota al comando dell'aeromobile, l'esercente, il proprietario e i membri dell'equipaggio. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative all'incidente:

a) dati sul costruttore, sul modello, sulla nazionalità e sulle marche di immatricolazione dell'aeromobile o degli aeromobili coinvolti;

b) nome del proprietario, dell'esercente e dell'eventuale locatario dell'aeromobile;

c) nome del pilota al comando dell'aeromobile;

d) data e ora dell'incidente;

e) località dalla quale è iniziato l'ultimo volo e località di destinazione intenzionale dell'aeromobile;

f) posizione dell'aeromobile rispetto a punti di riferimento sul terreno facilmente identificabili; latitudine e longitudine;

g) numero dei membri dell'equipaggio e numero dei passeggeri imbarcati, gravemente feriti, deceduti;

h) natura dell'incidente ed estensione dei danni all'aeromobile o agli aeromobili coinvolti, per quanto già noto;

i) caratteristiche fisiche della zona dell'incidente;

l) dati di identificazione dell'ente o della persona che trasmette la comunicazione ».

ART. 20.

(Modifica dell'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).* — Il direttore di aeroporto e l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, quando abbiano notizia di un evento di pericolo grave, accaduto entro la propria giurisdizione, ne danno immediata comunicazione alla Commissione permanente per la sicurezza del volo.

Al medesimo obbligo di cui al primo comma sono tenuti, in solido, il pilota al comando dell'aeromobile, l'esercente e il proprietario. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative all'evento:

a) dati sul costruttore, sul modello, sulla nazionalità e sulle marche di immatricolazione dell'aeromobile o degli aeromobili coinvolti;

b) nome del proprietario, dell'esercente e dell'eventuale locatario dell'aeromobile;

c) nome del pilota al comando dell'aeromobile;

d) data e ora dell'evento di pericolo;

e) località dalla quale è iniziato l'ultimo volo e località di destinazione intenzionale dell'aeromobile;

f) luogo in cui si è verificato l'evento di pericolo precisandone la posizione rispetto a punti di riferimento sul terreno facilmente identificabili; latitudine e longitudine;

g) numero dei membri dell'equipaggio e numero di quelli che hanno subìto lesioni;

h) numero dei passeggeri a bordo dell'aeromobile e numero di quelli che hanno subìto lesioni;

i) descrizione dell'evento di pericolo e degli eventuali danni subìti dall'aeromobile o dagli aeromobili coinvolti per quanto già noto;

l) dati di identificazione dell'ente o della persona che trasmette la comunicazione ».

ART. 21.

(Modifica dell'articolo 829 del codice della navigazione).

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

« ART. 829. – *(Comunicazioni volontarie).* — Tutti coloro che siano a conoscenza di un evento di pericolo e che non siano tenuti a trasmettere una comunicazione in conformità a quanto stabilito all'articolo 828, possono presentare alla Commissione permanente per la sicurezza del volo un rapporto relativo alle notizie che essi desiderano trasmettere.

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

ART. 22.

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

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

« ART. 829-*bis*. – *(Registratori di volo e di terra).* — 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 sopradetti 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. 23.

(Modifica dell'articolo 830 del codice della navigazione).

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

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

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 marittimo, ed invia al Ministero dei trasporti e della navigazione e alla Commissione permanente per la sicurezza del volo copia del rapporto sull'intervento effettuato e sui soccorsi prestati ».

ART. 24.

(Modifica dell'articolo 831 del codice della navigazione).

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

« ART. 831. – *(Scomparsa di aeromobili).* — Se non si hanno notizie di un aeromo-

bile e sussistono ragionevoli motivi per ritenerlo perduto, il direttore di aeroporto, l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza, quando ne siano informati, ne danno immediata comunicazione alla Commissione permanente per la sicurezza del volo e al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Al medesimo obbligo di cui al primo comma sono tenuti, in solido, l'esercente e il proprietario dell'aeromobile. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative all'incidente:

a) dati sul costruttore, sul modello, sulla nazionalità e sulle marche di immatricolazione dell'aeromobile;

b) nome del proprietario, dell'esercente e dell'eventuale locatario dell'aeromobile;

c) nome del pilota al comando dell'aeromobile;

d) località dalla quale è iniziato l'ultimo volo e località di destinazione intenzionale dell'aeromobile;

e) data e ora dell'ultimo decollo noto dell'aeromobile;

f) ultima posizione conosciuta dell'aeromobile;

g) nome e indirizzo dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri dell'aeromobile:

h) descrizione delle misure intraprese per la ricerca dell'aeromobile;

i) dati di identificazione dell'ente o della persona che trasmette la comunicazione ».

ART. 25.

(Modifica dell'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).* — 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'ente preposto ai servizi di assistenza al volo e la Commissione permanente per la sicurezza del volo ne danno comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri.

La Commissione permanente per la sicurezza del volo procede alla indagine tecnica sull'incidente in conformità a quanto previsto dall'allegato 13 alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, 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 ».

ART. 26.

(Modifica dell'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*. — Nel caso di incidente verificatosi al di fuori del territorio nazionale e che, comunque, non rientri nelle competenze dello Stato italiano, nel quale sia coinvolto un aeromobile immatricolato in Italia o esercìto da imprese o cittadini italiani, l'autorità consolare italiana ne informa il Presidente del Consiglio dei ministri, il quale trasmette gli atti al Ministero degli affari esteri ed alla Commissione permanente per la sicurezza del volo perché, ove si tratti di Stato aderente alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, 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 ».

CAPO III

ADESIONE ITALIANA A CONVENZIONI INTERNAZIONALI IN MATERIA DI SICUREZZA DEI VOLI

ART. 27.

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

1. La presente legge conferisce alla Commissione attribuzioni che sono in accordo con la Convenzione internazionale per l'aviazione civile, 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 di quanto previsto dalla 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 nell'ordinamento italiano la direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre l994.