

N. 1425

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d'iniziativa dei senatori DE CAROLIS e DUVA**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 OTTOBRE 1996**

---

Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo

---

ONOREVOLI SENATORI. - *Aviazione civile ed esigenze di sicurezza*

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.

In altri settori dell'aviazione civile, quali l'aviazione generale ed il lavoro aereo, la situazione è meno soddisfacente ed è altamente sentita un'esigenza di miglioramento.

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 armonizza-

zione (1) 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.

#### *Sicurezza e normativa*

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 la Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO), sta nel rispetto delle leggi e della normativa: e questa, infatti, la *regulatory safety*; 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.

#### *Prevenzione degli incidenti*

L'ICAO 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» (2) (*safety deficiencies*) che riguardino il materiale di volo, le infrastrutture, il personale, la normativa tecnica ed operativa, eccetera, e che

(1) Vedasi il documento SEC (91) 1419, comunicazione della Commissione al Consiglio concernente alcune iniziative comunitarie nei settori degli incidenti e degli eventi di pericolo aeronautici, emesso dalla Commissione delle Comunità europee il 4 settembre 1991.

(2) L'espressione «deficienza di sicurezza» equivale a «condizione inaccettabile di rischio».

devono essere evitate o eliminate. Le attività di prevenzione, quindi, accettando la definizione dell'ICAO, sono da considerare distinte dalle attività «tradizionali» e comprendono: 1) la ricerca, l'individuazione e la valutazione delle deficienze di sicurezza; 2) 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.

#### *Indagine tecniche*

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

Le indagini tecniche a soli fini preventivi costituiscono l'oggetto dell'allegato 13 alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, 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 recepiti-

te nella nostra legislazione, nè 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 codice della navigazione (1942) ancora in vigore, anche se tuttora privo del previsto, ma mai redatto, regolamento di attuazione. Detto codice (articolo 827) stabilisce che la «... commissione tecnico-amministrativa, costituita a norma di 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 ad incidenti.

#### *Indagini tecniche ed inchieste giudiziarie*

Le maggiori difficoltà per i lavori delle commissioni ministeriali vengono, comunque, dall'attuale stato di indefinizione 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, nè esaminare tempestivamente il relitto ed i reperti più importanti, ivi incluse le informazioni

memorizzate nei registratori di volo: detto materiale è stato posto sotto sequestro dalla magistratura sino al termine dell'inchiesta giudiziaria. Alcuni anni or sono, 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, applicò la sospensiva alla diffusione delle risultanze e, quindi, all'emanazione delle raccomandazioni di sicurezza previste dall'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, inizia 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 delle leggi e della normativa che disciplinano 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 que-

sto tipo di indagine l'accertamento di eventuali colpe e responsabilità.

#### *Analisi del comportamento umano*

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 avrebbe potuto essere evitata. 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 sia agito con negligenza, imprudenza o imperizia.

I responsabili dell'indagine tecnica, invece, oltre ad individuare e ad 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.

*Possibilità di unificare l'inchiesta giudiziaria e l'indagine tecnica*

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, ad iniziare dalla raccolta delle informazioni dalle persone informate sui fatti, fino alla conclusione dell'indagine, si ritiene che vi siano validi motivi perchè le due inchieste vengano svolte separatamente.

*Consulenti tecnici*

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 preconcepite, ma che possiedano una preparazione ed un'esperienza adeguate ad analizzare i fatti e le circostanze seguendo criteri scientifici e procedimenti rigorosi.

*Dati e informazioni necessari all'indagine tecnica*

Raggiungere gli obiettivi dell'indagine tecnica in una situazione che può presentarsi molto complessa, non è impresa semplice, nè facile, indipendentemente 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 informazione. 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 timore di essere coinvolte in un procedimento giudiziario.

*Dati e informazioni ottenibili dall'inchiesta giudiziaria*

In un procedimento giudiziario l'acquisizione di informazioni dalle «persone che possono riferire circostanze utili alle indagini» e l'interrogatorio delle «persone sottoposte 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 invariabilmente 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 indispensabile». 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 timore 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.

*«Protezione» delle informazioni*

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, per quanto disposto dall'articolo 331 del codice di procedura penale, compete l'obbligo di denunciare qualsiasi reato perseguibile d'ufficio 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 (sacerdoti, medici, dottori commercialisti, e altri ancora) in accordo con quanto previsto dall'articolo 200 del codice di procedura penale, comma 1, lettera *d*).

*Situazione in altri Stati*

Il principio della separazione fra le due inchieste viene, di fatto, applicato con buoni risultati, da molti anni nei 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.

*Proposte di legge*

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

Tali proposte, tuttavia, non possono essere considerate soddisfacenti perchè, 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.

#### *Direttiva della Comunità europea*

Nel novembre del 1987 la Commissione della Comunità europea 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 principi fondamentali che regolano le indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile, intesa ad avviare 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 il 21 novembre 1994 (direttiva 94/56/CE). In essa sono stabiliti i seguenti principi 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) prevenire il fatto che i risultati dell'indagine tecnica vengano utilizzati per scopi diversi da quello della prevenzione degli incidenti.

#### *Contributo del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR)*

Nel novembre del 1994 il Consiglio nazionale delle ricerche costituì una apposita commissione, la Commissione per la normativa della sicurezza del volo, con il compito di studiare i problemi relativi alla costituzione, in Italia, di un organismo permanente per la sicurezza del volo e di predisporre una proposta di legge che recepisce nella nostra legislazione la direttiva dell'Unione europea e che, in ogni caso, fosse tale da soddisfare appieno le esigenze espresse nei paragrafi che precedono.

Per stabilire quali dovessero essere i criteri più opportuni da seguire per la costituzione dell'organismo sopra menzionato, la Commissione effettuò un'analisi approfondita della struttura, dello stato giuridico e del modo di operare degli organismi che già operano con le stesse finalità e con buoni risultati nei Paesi precedentemente menzionati. Successivamente la Commissione svolse un'attività intesa ad identificare i requisiti essenziali che dovrebbero essere soddisfatti per far sì che l'organismo incaricato delle indagini sugli incidenti possa operare con successo. In estrema sintesi, tali requisiti possono essere riassunti come segue:

1) per assicurare efficacia, credibilità e tempi contenuti ad una indagine tecnica,

questa dovrebbe essere assegnata a personale:

- a) professionalmente preparato;
- b) specificamente addestrato;
- c) totalmente dedicato;
- 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 in 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;

2) 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;

3) 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, che da parte della magistratura (in caso di parallela inchiesta giudiziaria);

4) diretta conseguenza del principio definito al punto precedente 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;

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 od eventi di pericolo aeronautici.

*Proposta di legge del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR)*

La commissione per la normativa della sicurezza del volo del CNR, tenendo conto dei risultati della propria attività di analisi, delle disposizioni contenute nell'allegato 13 alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile e del contenuto della direttiva 94/56/CE del Consiglio, ha preparato il disegno di legge che segue. Esso, nell'intenzione di coloro che l'hanno redatto, dovrebbe recepire correttamente la direttiva sopraddetta e tradurre in disposizioni di legge i requisiti sopra menzionati. La proposta comprende, inoltre, una serie di modifiche al contenuto del codice della navigazione, parte seconda, libro primo, titolo VIII, per assicurarne una piena compatibilità con il disegno di legge.

La proposta è stata formulata tenendo presenti le norme del codice della navigazione approvato nel suo testo definitivo con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e, specificamente, la parte seconda che si riferisce alla navigazione aerea, nonchè 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, ratificata ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561, che stabilisce misure necessarie ad assicurare che l'esercizio degli aeromobili avvenga in condizioni di sicurezza e determina, all'articolo 26, gli obblighi di uno Stato aderente ad eseguire indagini tecniche per incidenti che si siano verificati nel proprio territorio e nei quali sia coinvolto un aeromobile di un altro Stato aderente; e che, inoltre stabilisce, all'articolo 37, l'impegno di ogni Stato aderente ad adottare regole e procedure uniformi relativamente a questioni essenziali per la navigazione aerea, fra le quali la regolarità e la sicurezza del volo e le indagini tecniche sugli incidenti, e che stabilisce l'allegato 13 emesso per la prima volta l'11 aprile 1951, le regole



(standards) e le procedure raccomandate (recommended practices) per lo svolgimento delle indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo gravi dell'aviazione civile che rientrino nei casi previsti dall'articolo 26 della stessa Convenzione.

Si è tenuto conto della legge 13 maggio 1983, n. 213, che stabilisce le basi ed i criteri direttivi per il recepimento nella legislazione italiana degli allegati alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, della direttiva 94/56/CE del Consiglio, approvata il 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di indagini tecniche su incidenti ed eventi di pericolo nel settore dell'aviazione civile, nonché dell'esigenza 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

Si è, inoltre, considerato 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; che, 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; e che, inoltre, è indispensabile non trascurare altri fattori determinanti quali, ad esempio, l'ambiente esterno ed il fattore umano; che, 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 delle autorità aeronautiche responsabili 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; che, per assicurare il buon esito delle indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici, tenuto conto dell'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 nel materiale, nelle infrastrutture, nelle procedure operative o nella normativa; e che, 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 di 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.

Si è tenuto presente che, per favorire la raccolta di tali 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; che 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, e che, 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.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

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

1. È istituita, con sede in 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 che, in precedenza, competevano al Ministero dei trasporti e della navigazione, fatta eccezione per quanto ancora 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. Agli effetti della presente legge valgono le seguenti definizioni:

a) causa: azioni, omissioni, eventi, condizioni, o una combinazione di tali fattori, dai quali sia derivato un incidente o un evento di pericolo;

b) consulente: persona dotata dei requisiti necessari, nominata da uno Stato estero sulla base di tali requisiti, per as-

sistere il proprio rappresentante accreditato che partecipa ad un'indagine tecnica;

c) esercente: qualsiasi persona, ente o impresa che operi o che si prefigga di operare con uno o più aeromobili;

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

e) 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;

f) impresa: qualsiasi persona fisica, o persona giuridica, operante con o senza fini di lucro; oppure qualsiasi ente pubblico, avente o non avente figura giuridica propria;

g) 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; e, durante questo periodo di tempo:

1) una persona subisca lesioni mortali o gravi, in conseguenza di una delle seguenti situazioni:

1.1) essere stata a bordo dell'aeromobile;

1.2) essere stata a contatto con qualsiasi parte dell'aeromobile, ivi incluse parti che si sono staccate dall'aeromobile;

1.3) 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 subisca danni o avarie strutturali che:

2.1) ne influenzino sfavorevolmente la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo;

2.2) richiedano, come misura minima, importanti riparazioni o sostituzioni dei componenti che hanno subito danni o avarie, 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 piccoli fori ed incisioni nel rivestimento dell'aeromobile;

3) l'aeromobile risulti disperso o sia assolutamente irraggiungibile;

*h)* indagine tecnica: successione di azioni svolte al fine di prevenire gli incidenti che comprende:

1) la raccolta dei dati e delle informazioni utili all'indagine;

2) 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;

3) lo studio di possibili misure atte ad eliminare o evitare tali deficienze e l'emissione, quando opportuno, di raccomandazioni di sicurezza;

*i)* investigatore responsabile: persona dotata dei requisiti necessari che viene incaricata di organizzare, condurre e controllare lo svolgimento di una indagine tecnica;

*l)* lesione grave: lesione subita da una persona in un incidente e che:

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 fratture semplici di dita delle mani e dei piedi o del naso;

3) comporti lacerazioni che causino gravi emorragie o lesioni 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 cinque per cento della superficie corporea;

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

m) 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;

n) raccomandazione di sicurezza: proposta originata dall'ente incaricato di svolgere le indagini tecniche, basata sulle informazioni acquisite attraverso le indagini stesse ed emessa con l'intento di prevenire incidenti ed eventi di pericolo;

o) rappresentante accreditato: persona dotata dei requisiti necessari designata da uno Stato a partecipare alle indagini tecniche che competono o che sono state delegate ad un altro Stato e che vengono condotte dall'autorità preposta alle indagini tecniche di quest'ultimo Stato;

p) registratore di terra: qualsiasi tipo di registratore installato presso i servizi di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo allo scopo di conservare traccia delle comunicazioni radio e delle immagini *radar* relative agli aeromobili che si siano trovati entro lo spazio aereo soggetto alla giurisdizione di tali servizi;

q) registratore di volo: qualsiasi tipo di registratore installato sull'aeromobile allo scopo di fornire informazioni complementari utili all'indagine tecnica relativa ad un incidente o a un evento di pericolo.

### 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 e gli eventi di pericolo gravi, 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 possibili. Tale azione consiste nell'individuare, analizzare e valutare, per possibili effetti sfavorevoli sulla sicurezza del volo,

eventuali condizioni o situazioni che presentino o che possano presentare in futuro, aspetti inaccettabili di rischio; nel segnalare tempestivamente dette condizioni o situazioni alle autorità competenti, nel formulare raccomandazioni di sicurezza per promuovere l'adozione di opportuni provvedimenti correttivi e nel verificare se e come tali provvedimenti vengono attuati.

2. L'Agenzia ha il compito di informarsi costantemente sullo stato della sicurezza del volo dell'aviazione civile e di riferire annualmente al Governo e al Parlamento.

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

a) svolgere le indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, in accordo con quanto stabilito nell'articolo 4, al solo fine di accertare le cause che hanno originato detti eventi; ricavarne insegnamenti ed emanare raccomandazioni che consentano di prevenire futuri incidenti ed eventi di pericolo;

b) redigere, in conformità alla normativa internazionale e in accordo con quanto stabilito negli articoli 8 e 9, le relazioni sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici, 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 tutti i problemi connessi con le 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, a tutte le evenienze o situazioni pregiudizievoli per la sicurezza del volo;

e) effettuare indagini conoscitive, ricerche, verifiche e accertamenti su situazioni ed eventi di qualsiasi natura pregiudizievoli per la sicurezza del volo, individuando gli aspetti di potenziale pericolo connessi con i fattori umano, tecnico, ambientale ed organizzativo 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 dall'Agenzia e sullo stato di attuazione dei provvedimenti correttivi adottati, a seguito di tali raccomandazioni, da parte delle autorità competenti;

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

h) 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;

i) 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;

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 o dell'evento di pericolo e in cui si procede all'esame preliminare dei reperti, come stabilito all'articolo 4, comma 6, 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) nel caso di indagini tecniche che competano o siano state delegate allo Stato italiano ai sensi dell'articolo 4, comma 1, 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;

p) nel caso di indagini tecniche che competano o siano state 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 in modo che, in accordo con quanto stabilito dall'articolo 833 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 26 della presente legge, sia assicurata la loro partecipazione alle indagini;

q) provvedere alla formazione e all'addestramento del personale da impiegare nello svolgimento dei propri compiti d'istituto.

#### Art. 4.

##### *(Indagini tecniche)*

1. L'Agenzia provvede a svolgere le indagini tecniche per incidenti ed eventi di pericolo gravi che si verificano:

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 eserciti 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 eserciti da imprese o cittadini italiani, nel caso in cui detto Stato rinunci ad effettuare indagini per proprio conto e deleghi lo Stato italiano ad effettuarle, in accordo con le 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, l'Agenzia 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 responsabilità è escluso dagli scopi dell'indagine tecnica.

4. Non appena informata di un incidente o di un evento di pericolo grave, l'Agenzia provvede a nominare, per il caso specifico, un investigatore responsabile che inizia immediatamente ad operare coadiuvato da altri investigatori ed esperti, secondo regole da stabilirsi con il regolamento di attuazione della presente legge da emanarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della stessa.

5. In casi specifici, da definirsi nel regolamento di applicazione della presente legge, l'Agenzia ha la facoltà di delegare il compito di svolgere indagini tecniche su incidenti ed eventi di pericolo aeronautici, ad altri enti, istituzioni o singole persone; in questi casi a detti enti, istituzioni o persone sono attribuiti gli stessi poteri conferiti all'Agenzia, in particolare quelli definiti all'articolo 7, comma 3. All'Agenzia spetta, comunque, 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 sui luoghi dell'incidente o dell'evento di pericolo, nonchè 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. Per svolgere tali attività l'Agenzia viene dotata dei mezzi indispensabili di analisi, di prova di elaborazione dati e di simulazione suggeriti dagli sviluppi più recenti della tecnica di analisi degli incidenti. In particolare l'Agenzia viene dotata di apparecchiature atte a decodificare i dati e le informazioni disponibili nei registratori di volo e di terra.

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 l'Agenzia 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 deve essere effettuata senza ritardi ed i risultati completi devono essere messi immediatamente a disposizione sia dell'autorità giudiziaria che dell'Agenzia.

10. L'esecuzione di esami e prove sperimentali sui reperti viene stabilita di concerto con la procura della Repubblica competente, avendo ben presente 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 grave, per le finalità precisate all'articolo 3, comma 3, lettera *a*), spetta esclusivamente all'Agenzia.

12. L'Agenzia ha facoltà in ogni momento, di riconsiderare le risultanze di un'indagine tecnica già conclusasi e di rivedere il contenuto delle raccomandazioni di sicurezza eventualmente già emesse, quando si rendessero disponibili nuovi elementi di prova, nuove informazioni o nuove tecniche di analisi. I nuovi eventuali elementi di prova o informazioni possono essere ricercati ed acquisiti dall'Agenzia stessa, o possono essere segnalati o presentati all'Agenzia da chiunque lo desideri o ne abbia interesse. Spetta, tuttavia, insindacabilmente all'Agenzia, la decisione di riaprire, sulla base dei nuovi elementi ottenuti, l'indagine tecnica e pervenire, se del caso, a nuove risultanze ed, eventualmente, a nuove raccomandazioni di sicurezza.

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 all'Agenzia, in conformità a quanto previsto dalla legge; nè limitano il diritto di detti enti o istituzioni di ottenere informazioni direttamente dalle parti coinvolte o da persone informate sui fatti o da testimoni dell'incidente.

#### Art. 5.

##### *(Informazioni protette)*

1. Le informazioni ottenute dall'Agenzia in accordo con quanto stabilito dall'articolo 4, comma 6, lettera *b*), 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 cono-

scenza 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, le persone delegate dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 4, comma 5, nonchè 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, nonchè qualsiasi altra relazione o documento che si riferisca a fasi di indagine successive alla prima, definite nell'articolo 4, comma 6, lettere *c)*, *d)*, *e)*, 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 della prima fase dell'indagine di cui all'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. Il presidente, i membri del consiglio direttivo, il direttore generale, i funzionari e i dipendenti dell'Agenzia non possono essere chiamati da alcuna autorità a riferire sulle deposizioni testimoniali acquisite, nonchè 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.

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

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 ai sensi dell'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 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 dagli articoli 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, nonchè 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 biologici e necroscopici già disposti sui corpi delle vittime, nonchè richiedere l'esecuzione di esami peculiari;

f) possono richiedere l'effettuazione sollecita di accertamenti ed 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 formale di convocazione;

h) hanno libero accesso a qualsiasi informazione pertinente in possesso dei proprietari, degli esercenti e dei costruttori degli aeromobili coinvolti, nonchè 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, 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 testi-

moni 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 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 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 mobiliari o immobiliari, eccettuati i casi in cui vi possa essere un conflitto di interessi fra l'Agenzia e il donatore;

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

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

7. L'Agenzia presenta direttamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri previsioni di bilancio, richieste di finanziamenti, raccomandazioni relative alla legislazione o alla normativa tecnica ed operativa vigente

o proposta, riguardante l'aviazione civile e la sicurezza del volo, senza essere tenuta a presentare, per esame ed approvazione preventiva, detta documentazione ad alcun altro ente o istituzione dello Stato.

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, che nell'edizione finale, viene inviata alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Ministero della difesa, alla Commissione europea. Essa è egualmente disponibile al pubblico.

3. Qualsiasi notizia relativa alle indagini, nonchè 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 all'articolo 24, comma 2, lettera d), della legge 7 agosto 1990, n. 241, e su di essi 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 sottoindicate si intende intraprendere:

a) avviare e completare le azioni necessarie per l'adozione *in toto* della raccomandazione, entro i termini di tempo indicati dall'Agenzia, secondo un piano di attuazione da allegarsi alla risposta stessa;

b) avviare e completare le azioni necessarie per l'adozione 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 consiglio direttivo;
- b) il presidente;
- c) il direttore generale;
- d) il collegio dei revisori dei conti.

2. Il consiglio direttivo è costituito dal presidente e da quattro membri, scelti fra persone di specifica e comprovata competenza ed esperienza, senza limiti di età, nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del consiglio stesso. Essi durano in carica, di regola, per un periodo di quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta. Al fine di assicurare la presenza costante nel consiglio direttivo di membri con precedente esperienza nella funzione, all'atto del primo insediamento due membri sono nominati per un periodo di soli due anni; alla scadenza del mandato, tuttavia, essi possono essere riconfermati per quattro anni. 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 quattro anni.

3. Il consiglio direttivo delibera:

a) le linee generali nell'ambito delle quali devono essere svolte le diverse attività che conseguono ai compiti istituzionali dell'Agenzia, di cui all'articolo 3;

b) i regolamenti interni dell'Agenzia e le successive modificazioni;

c) l'istituzione e la trasformazione degli uffici;

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

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

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

g) la relazione annuale;

h) 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 e un vice presidente sono nominati nell'ambito del consiglio direttivo con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Agenzia, convoca e presiede il consiglio direttivo, vigila sull'esecuzione delle delibere adottate, sottoscrive gli atti e i documenti dell'Agenzia.

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

7. Il direttore generale è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del presidente dell'Agenzia, sentito il consiglio direttivo. Il direttore generale rimane in carica per un periodo di tempo da stabilirsi all'atto della nomina e può essere riconfermato.

8. 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.

9. 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 necessari; 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.

10. Il direttore generale 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 del consiglio direttivo, convocato in seduta straordinaria nel termine di quindici giorni.

11. Il presidente ed i membri del consiglio direttivo e il direttore generale non possono, a pena di decadenza, detenere

quote anche minime di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile, nè esercitare alcuna attività professionale o di consulenza, nè essere amministratori o dipendenti di enti pubblici o privati, nè ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, nè 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.

12. 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).

13. I membri del consiglio direttivo e il direttore generale, dopo la cessazione dalla 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 svolgono attività nel settore dell'aviazione civile; nè 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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.

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

18. 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 nella *Gazzetta Ufficiale*.

#### Art. 12.

##### *(Modalità operante)*

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, inoltre, di regolamentazione delle diverse attività interne;

b) per l'amministrazione e la formazione del personale, per la materia contabile e per l'approfondimento delle materie giuridiche connesse all'attività dell'Agenzia sono istituite apposite strutture.

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 con 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 con pubblici concorsi per titoli ed esami con richiesta di rigorosi requisiti di competenza ed esperienza nei settori di attività istituzionale dell'Agenzia, secondo quanto disposto nel 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, nè esercitare alcuna altra attività professionale o di consulenza, nè possono essere amministratori o dipendenti di altri enti pubblici o privati, nè ricoprire uffici pubblici di qualsiasi natura.

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 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 dall'attuazione della presente legge, pari a 5 miliardi per l'anno 1997, si provvede mediante corrispondente

riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio 1997-1999, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente 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 apposita norma inserita nella legge finanziaria. Per gli anni ulteriori l'Agenzia 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 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 tre 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 applicazione 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.

5. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Agenzia 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 dall'Agenzia nell'esercizio esaminato.

## Art. 15.

*(Sanzioni)*

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e 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 50 milioni; in particolare, a chiunque, chiamato a fornire informazioni ai sensi della presente legge, fornisce all'Agenzia 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 coinvolti sia aeromobili dei tipi predetti, sia 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 dell'Agenzia, che rappresentanti del Ministero della difesa.

## 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*). - Ai fini del presente titolo valgono le seguenti definizioni:

a) causa: azioni, omissioni, eventi, condizioni, o una combinazione di tali fattori, dai quali sia derivato un incidente o un evento di pericolo;

b) consulente: persona dotata dei requisiti necessari, nominata da uno Stato estero sulla base di tali requisiti, per assistere il proprio rappresentante accreditato che partecipa ad un'indagine tecnica;

c) esercente: qualsiasi persona, ente o impresa che operi o che si prefigga di operare uno o più aeromobili;

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

e) 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;

f) impresa: qualsiasi persona fisica, o persona giuridica, operante con o senza fini di lucro; oppure qualsiasi ente pubblico, avente o non avente figura giuridica propria;

g) incidente: evento associato con l'esercizio di un aeromobile, che si verifica nel periodo di tempo che intercorre dal momento in cui 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; e, durante questo periodo di tempo:

1) una persona subisca lesioni mortali o gravi, in conseguenza di una delle seguenti situazioni:

1.1) essere stata a bordo dell'aeromobile;

1.2) essere stata a contatto con qualsiasi parte dell'aeromobile, ivi incluse parti che si sono staccate dall'aeromobile;

1.3) 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 subisca danni o avarie strutturali che:

2.1) ne influenzino sfavorevolmente la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo;

2.2) richiedano, come misura minima, importanti riparazioni o sostituzioni dei componenti che hanno subito danni o avarie, 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 piccoli fori ed incisioni nel rivestimento dell'aeromobile;

3) l'aeromobile risulti disperso o sia assolutamente irraggiungibile;

*h)* indagine tecnica: successione di azioni svolte al fine di prevenire gli incidenti che comprende:

1) la raccolta dei dati e delle informazioni utili all'indagine;

2) 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;

3) lo studio di possibili misure atte ad eliminare o evitare tali deficienze e l'emissione, quando opportuno, di raccomandazioni di sicurezza;

*i)* investigatore responsabile: persona dotata dei requisiti necessari che viene incaricata di organizzare, condurre e controllare lo svolgimento di una indagine tecnica;

l) lesione grave: lesione subita da una persona in un incidente e che:

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 fratture semplici di dita delle mani e dei piedi o del naso);

3) comporti lacerazioni che causino gravi emorragie o lesioni 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 cinque per cento della superficie corporea;

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

m) 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;

n) raccomandazione di sicurezza: proposta originata dall'ente incaricato di svolgere le indagini tecniche, basata sulle informazioni acquisite attraverso le indagini stesse ed emessa con l'intento di prevenire incidenti ed eventi di pericolo;

o) rappresentante accreditato: persona dotata dei requisiti necessari designata da uno Stato a partecipare alle indagini tecniche che competono o che sono state delegate ad un altro Stato e che vengono condotte dall'autorità preposta alle indagini tecniche di quest'ultimo Stato;

p) registratore di terra: qualsiasi tipo di registratore installato presso i servizi di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo allo scopo di conservare traccia delle comunicazioni radio e delle immagini *radar* relative agli aeromobili che si siano trovati entro lo spazio aereo soggetto alla giurisdizione di tali servizi;

q) registratore di volo: qualsiasi tipo di registratore installato sull'aeromobile allo

scopo di fornire informazioni complementari utili all'indagine tecnica relativa ad un incidente o a un evento di pericolo.

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'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. 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'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.

Allo stesso 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 subito lesioni;

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

i) descrizione dell'evento di pericolo e degli eventuali danni subiti 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 accordo con quanto stabilito all'articolo 828, possono presentare all'Agenzia nazionale 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 esigere che la propria identità e tutte le informazioni suscettibili di rivelarla non siano divulgate».

#### Art. 22.

*(Aggiunta dell'articolo 829-bis al 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, nonchè 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. 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 viene 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, nonchè alla sicurezza del traffico marittimo, ed invia al Ministero dei trasporti e della navigazione e all'Agenzia nazionale 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 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.

Allo stesso obbligo 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 nel territorio dello Stato 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'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 internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificata ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano».



## 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, e che abbia coinvolto un aeromobile immatricolato in Italia o esercito 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 e all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo in modo che ove si tratti di Stato aderente 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, ratificata ai sensi della 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, siano presi gli accordi opportuni per il caso in esame».

## Art. 27.

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

1. La presente legge conferisce all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo 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, ratificata ai sensi della 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 for-

mulazione approvata e periodicamente aggiornata dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (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 1994.



