

N. 2383

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori **PAROLA, VEDOVATO, CARPINELLI**
e **BARRILE**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 APRILE 1997

Istituzione di una autorità nazionale preposta alle indagini
tecniche sui casi di incidenti o di eventi di pericolo nel settore
dell’aviazione civile da trasporto

ONOREVOLI SENATORI. - In tempi diversi, ormai anche remoti, il Parlamento si è occupato del problema della sicurezza dei voli, affrontato nel più ampio quadro di provvedimenti legislativi rivolti all'ammodernamento ed alla razionalizzazione del quadro organizzativo-ordinamentale del settore dell'aviazione civile.

In particolare, per quanto riguarda la sicurezza dei voli, sono state avanzate proposte, anche legislative, le più disparate.

Nel frattempo il nostro Paese, a far data dal 21 novembre 1996, è venuto a trovarsi nella condizione di inadempienza nei confronti della direttiva comunitaria 94/56/CE del Consiglio, che detta principi cogenti in materia di incidenti e di eventi di pericolo nel settore dell'aviazione civile; direttiva rivolta a tutti gli Stati membri che ancora si trovassero nelle condizioni di non aver attivato - alla data del 21 novembre 1994 - un apposito organismo permanente ed indipendente per l'investigazione di tali avvenimenti al fine di prevenirli.

Tale direttiva detta principi fondamentali con riguardo alle indagini sugli incidenti ed eventi di pericolo nel settore dell'aviazione civile, che hanno forza ben più vincolante degli «*Standards* e pratiche raccomandate» di cui all'Allegato 13 alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944, di cui l'Italia è firmataria, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificata ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561; *Standards* i cui principi generali sono stati recepiti nell'ordinamento interno con decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, ai sensi della legge 13 maggio 1983, n. 213, ma che ancora oggi non hanno trovato applicazione a causa della non ancora avvenuta emanazione dell'apposito decreto ministeriale.

Il presente disegno di legge è volto ad istituire l'organismo indicato nella direttiva comunitaria quale entità specializzata ed autonoma sul piano funzionale nei confronti delle autorità aeronautiche nazionali competenti per la aeronavigabilità, l'omologazione, le operazioni di volo, la manutenzione, il rilascio delle licenze, il controllo del traffico aereo e la gestione degli aeroporti e, in generale, di qualsiasi altro comparto i cui compiti possano generare conflitto con i compiti assegnati all'organismo stesso.

Per altro va anche messo in evidenza che la vetustà e l'inadeguatezza della normativa nazionale, ferma al codice della navigazione del 1942, per di più ancora priva del regolamento di attuazione, rendono indilazionabile il presente intervento legislativo poiché l'attuale normativa, da una parte, ha reso difficoltoso - e talvolta impossibile - l'accertamento delle cause tecniche (e si badi bene non delle responsabilità) all'origine dell'evento e quindi della loro tempestiva correzione e, dall'altra, ha dato adito, nel passato, a gravi difficoltà nello svolgimento delle indagini sugli incidenti aerei per l'insorgere di incomprensioni, per non dire di conflitti di attribuzioni e di competenze, tra la magistratura inquirente e le commissioni tecnico-formali nominate dal Ministro dei trasporti e della navigazione ai sensi dell'articolo 827 del codice della navigazione.

Per quest'ultimo aspetto, per altro particolarmente evidenziato nella citata direttiva, giova mettere in evidenza che il presente disegno di legge, in armonia con le prescrizioni della direttiva stessa, si propone di fare chiarezza tra l'attività di indagine tecnica svolta dall'organismo e l'attività inquirente svolta dalla magistratura, assumendo che, restando inoppugnabile che le responsabilità

penali e civili di un incidente aereo sono individuabili esclusivamente da parte della magistratura, ragionevolmente esse possono essere attribuite solo dopo l'accertamento delle cause tecniche all'origine dell'evento, secondo il principio del determinismo causa-effetto.

Premesso che la direttiva comunitaria è il risultato di un ampio processo europeo diretto a regolamentare, in maniera organica ed uniforme a livello comunitario, la conduzione delle inchieste tecniche sugli incidenti aerei e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile; considerato che compito principale dell'organismo proposto dalla direttiva è quello di condurre indagini volte ad accertare la causa o le cause di un incidente e di identificare le condizioni di rischio nel sistema aviazione civile onde raccomandarne a chi di dovere la loro rimozione con l'obiettivo di contribuire alla prevenzione di incidenti o di eventi di pericolo; tenuto conto dell'esigenza di mettere anche il nostro Paese alla pari degli Stati membri dell'Unione europea, avute anche presenti le soluzioni dagli stessi adottate, si ritiene di poter individuare nell'istituzione di una autorità permanente ed indipendente», unitamente ad alcune modifiche ed integrazioni al codice della navigazione, la soluzione per rendere coerentemente esecutiva la direttiva comunitaria, evidenziando altresì che la soluzione proposta appare contestualmente la più funzionale, avuto riguardo all'assetto organizzativo-ordinamentale del settore aviazione civile ed è certamente in grado di risolvere le lacune e le contraddizioni presenti nell'ordinamento giuridico nazionale.

A tale organismo può essere attribuita la denominazione di «Autorità nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici-ANITIA».

A differenza di altre proposte legislative, datate e più recenti, delle quali si è avuta notizia tramite la stampa specializzata, in cui si prospetta l'istituzione di un ente (o agenzia) per la sicurezza del volo, il disegno di legge predilige la soluzione già indi-

cata: «Autorità nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici», per una serie di motivazioni.

Innanzitutto, come già evidenziato, essa appare chiaramente essere la più aderente ai criteri della direttiva comunitaria la quale, va sottolineato, è deliberatamente rivolta all'istituzione di un organismo con il preciso, e si direbbe esclusivo, compito di condurre le inchieste sugli incidenti aeronautici (siano essi incidenti veri e propri o eventi di pericolo, volgarmente chiamati mancati incidenti), sia pure con il solo scopo di individuare la causa o le cause di tali eventi, e non le responsabilità o colpe, con l'obiettivo di prevenirli mediante l'analisi degli stessi e l'emanazione di appropriate raccomandazioni. Tutto ciò poichè agli estensori della direttiva è risultato chiaro - e non poteva essere diversamente - che la sicurezza del volo è un prodotto al quale sono tenuti a provvedere tutti i vari soggetti - pubblici e privati, civili e militari - che operano nel settore aeronautico, ovviamente ciascuno per la parte di propria competenza: ci si riferisce alle autorità aeronautiche civili e militari, ciascuna nel proprio ambito, preposte all'aeronavigabilità, alla certificazione dei mezzi aerei e di terra, alla regolamentazione delle operazioni di volo ed al loro controllo, alla regolamentazione del controllo del traffico aereo, alla gestione delle infrastrutture di terra per la navigazione aerea nonché a tutti gli operatori di mezzi aerei. Ognuno di essi ha il compito, o meglio il dovere, di fare «sicurezza».

E, inoltre, istituendo un ente (o una agenzia) per la sicurezza del volo con i compiti e le attribuzioni delineati nelle diverse proposte già elaborate o in corso di elaborazione, si verrebbe a creare una dannosa sovrapposizione di compiti tra quelli attribuiti al costituendo ente o agenzia e quelli già presenti nelle istituzioni pubbliche esistenti o in via di realizzazione (Registro aeronautico italiano-RAI, CIVILAVIA o istituendo Ente per l'aviazione civile); tutto a scapito dell'efficienza e della tempestività, assolu-

tamente indispensabili, in una attività così delicata quale quella delle indagini sugli incidenti aeronautici, e in definitiva a svantaggio della funzionalità dell'intero settore dell'aviazione civile.

Infine va messo in evidenza che una siffatta proposta viaggia in direzione diametralmente opposta a quella intrapresa con i provvedimenti legislativi approvati dal Parlamento, e già vigenti, e con le relative normative applicative di imminente emanazione (vedasi il regolamento relativo all'organizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, la cui emanazione è prevista dalla legge 24 dicembre 1993, n. 537; il decreto legislativo per l'istituzione di un ente per l'aviazione civile previsto dalla legge 24 dicembre 1995, n. 549, e reiterato con la legge «Bassanini») rivolti alla razionalizzazione del quadro organizzativo-ordinamentale dell'aviazione civile.

Con la proposta ANITIA si intende invece realizzare un organismo agile, flessibile, indipendente ed investito dell'autorità, dei poteri, delle competenze tecniche e dell'organizzazione necessaria sia a consentire di svolgere tutti quei tempestivi accertamenti - di carattere esclusivamente tecnico - essenziali ad individuare le cause che hanno prodotto l'incidente o l'evento di pericolo, sia ad effettuare studi, ricerche ed analisi in materia di prevenzione degli incidenti aeronautici.

Tale situazione, a ben guardare, può inoltre meglio garantire quei caratteri di indipendenza, di autonomia e di imparzialità nei propri compiti che - sottolinea la direttiva comunitaria - deve avere tale organismo, senza per altro minare le attribuzioni e i compiti dei diversi soggetti istituzionali, e non, che operano nel settore, i quali di tali compiti rimarrebbero titolari ed ai quali l'organismo si rivolge con raccomandazioni, la cui attuazione permane nella responsabilità dei soggetti stessi.

In questo senso non può quindi paventarsi alcuna sovraordinazione della proposta Autorità (il cui compito - si ribadisce - è confinato alle indagini sugli incidenti aereo-

nautici) nei confronti dei sopracitati soggetti istituzionali: al contrario, l'attività investigativa della costituenda Autorità potrà ben rivelarsi un valido ed essenziale strumento per l'adempimento dei compiti a tali soggetti attribuiti e rappresenterebbe un concreto aiuto per ben operare per la sicurezza del volo nei confronti di tutti gli altri soggetti che operano nel settore, quali l'Ente di assistenza al volo, le società di gestione aeroportuale, le società di trasporto aereo, i costruttori di mezzi aerei e terrestri, le imprese di manutenzione di tali mezzi.

In definitiva, la finalità della costituenda Autorità, giusto quanto prevede la direttiva comunitaria, viene deliberatamente confinata all'indagine tecnica sugli incidenti aeronautici, la quale, va comunque sottolineato, si esplica con azioni investigative e di analisi con carattere meramente tecnico e si conclude, oltre che con l'individuazione delle cause dell'incidente, con l'emanazione tempestiva di indicazioni e raccomandazioni per le azioni correttive e preventive necessarie alla sicurezza del volo. Risulta chiaro che tali raccomandazioni dovranno essere poi valutate ed eventualmente attuate ad esclusiva responsabilità dei soggetti titolari delle diverse attribuzioni in materia di sicurezza del volo.

In nessun caso gli accertamenti degli investigatori di ANITIA sono finalizzati all'accertamento di responsabilità o colpe dei sinistri, compito questo esclusivo dell'autorità giudiziaria che per altro potrà avvalersi dei risultati dell'investigazione tecnica.

L'articolato si esplica con norme inerenti l'istituzione, la composizione e la finalità dell'Autorità (articolo 1). Vi sono poi norme che attengono alle competenze e ai compiti dell'Autorità (articoli 2, 3), altre che riguardano l'organizzazione burocratico-amministrativa necessaria per l'adempimento dei compiti, il personale, le fonti di finanziamento, le disposizioni relative all'amministrazione contabile e finanziaria (articoli 4, 5, 6, 7, 8, 9), altre che sono ri-

volte alle modalità per la conduzione delle inchieste, inclusi i rapporti con l'autorità giudiziaria (articolo 10). Una specifica norma (articolo 11) prevede la possibilità per l'Autorità di avvalersi di collaborazioni esterne sia sul piano delle persone che su quello dei mezzi, attese le esigenze di specializzazione per la conduzione delle inchieste e la convenienza di non appesantire eccessivamente l'organizzazione burocratica permanente. Vi sono, infine, una serie di articoli (dal 12 al 21) che attengono specificamente a modifiche ed integrazioni del codice della navigazione, necessarie sia per l'attuazione della direttiva comunitaria, sia

per assicurare la compatibilità della normativa del codice stesso con il presente disegno di legge.

In conclusione, si è voluto dare al disegno di legge una veste tale da renderlo coerente con l'ordinamento giuridico, perfettamente inserito nel quadro organizzativo-ordinamentale delle istituzioni preposte al settore, tenendo comunque conto delle imminenti modifiche all'assetto istituzionale (vedi in particolare la costituzione di un ente per l'aviazione civile), ma, soprattutto, si è curato che il provvedimento potesse essere di facile e rapida attuazione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Istituzione, finalità
e composizione dell'ANITIA)*

1. È istituita l'Autorità nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici (ANITIA), di seguito denominata Autorità, quale organismo indipendente, con la finalità di individuare, mediante indagini di natura esclusivamente tecnica, le cause che hanno determinato incidenti o gravi eventi di pericolo nell'aviazione civile da trasporto, indifferentemente se remunerato o meno.

2. In tale contesto l'Autorità svolge attività di prevenzione di tali eventi mediante specifiche raccomandazioni e, su specifica richiesta, svolge altresì attività di consulenza a favore dei soggetti pubblici e privati operanti nel settore dell'aviazione civile da trasporto.

3. Per gli incidenti occorrenti nell'attività di scuola di volo, di lavoro aereo, di turismo e di volo a vela, la conduzione delle inchieste rimane assegnata al Registro aeronautico italiano-RAI e alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione, a seconda delle rispettive competenze.

4. L'Autorità è costituita da un presidente e da sei membri nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanarsi entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, che restano in carica per quattro anni e sono rinnovabili per una sola volta.

5. I componenti dell'Autorità sono scelti tra persone che abbiano comprovate e specifiche competenze in materia di aviazione civile e particolarmente di indagini di incidenti aeronautici del trasporto aereo e di prevenzione dei sinistri aeronautici.

6. Il presidente è scelto tra magistrati con esperienza aeronautica, anche dilettantistica, oppure con valide e ripetute esperienze in procedimenti giudiziari svolti per accertamenti relativi a sinistri aeronautici.

7. Le nomine sono sottoposte al parere delle competenti Commissioni parlamentari, da esprimersi tassativamente entro il termine di trenta giorni.

8. Le cause di incompatibilità con dette cariche sono stabilite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, tenuto conto della vigente normativa in materia.

9. L'Autorità ha sede in Roma presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Art. 2.

(Competenze dell'Autorità)

1. Sono trasferite all'Autorità tutte le competenze e le attribuzioni in materia di conduzione delle inchieste sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile da trasporto che possano accadere ad aeromobili italiani e stranieri sul territorio nazionale o nelle acque internazionali sottostanti lo spazio aereo affidato dai piani regionali dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) al Servizio di controllo del traffico aereo nazionale.

Art. 3.

(Compiti dell'Autorità)

1. All'Autorità compete:

a) intervenire ed attivare tempestivamente la conduzione di indagini, accertamenti, analisi e verifiche sulle cause di incidenti e di ogni altro evento di pericolo nel campo del trasporto aereo, come previsto dal codice della navigazione - parte seconda, libro primo, titolo VIII - e dalla direttiva europea 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994;

b) rappresentare lo Stato italiano nelle inchieste derivanti dai predetti eventi nei

casi di coinvolgimento di aeromobile italiano nello spazio aereo o sul territorio di uno Stato membro dell'OACI, quando tale Stato si sia già assunto l'incarico dell'indagine internazionale. In caso di mancato intervento investigativo da parte degli organi preposti dello Stato in cui sia avvenuto un evento a carico di un aeromobile italiano, l'inchiesta relativa verrà attivata e condotta dagli investigatori dell'Autorità;

c) pubblicare e diffondere le relazioni finali tecniche sulle inchieste condotte e le relative raccomandazioni di sicurezza;

d) redigere per il Parlamento relazioni annuali sulle attività svolte, fornendo inoltre, a coloro che, svolgendo un'attività di volo, ne abbiano interesse, informazioni ed elementi utili alla prevenzione dei sinistri aeronautici. A tal fine, anche prima della conclusione delle inchieste tecniche, può, ove ne ravvisi l'urgenza e la necessità, informare le competenti istituzioni con lo scopo di permettere l'adozione di provvedimenti correttivi urgenti ai fini della sicurezza del trasporto aereo e della navigazione aerea in generale;

e) mantenere rapporti di collaborazione con le omologhe organizzazioni ed amministrazioni estere in materia di indagini sugli incidenti e situazioni di pericolo e sulla loro prevenzione;

f) trasmettere a tutte le organizzazioni ed autorità, italiane o straniere, interessate i risultati delle inchieste effettuate sui sinistri aeronautici e sulle situazioni di pericolo per le quali sia stata condotta un'inchiesta tecnica.

Art. 4.

(Organizzazione burocratico-amministrativa)

1. Alle dipendenze dell'Autorità è posto un Segretariato quale supporto burocratico-amministrativo dell'Autorità stessa per l'adempimento dei compiti di cui agli articoli 2 e 3 e per assicurare tutte le incombenze tecnico-amministrative e contabili inerenti allo svolgimento dei suddetti compiti.

2. Al Segretariato è preposto un segretario generale, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del presidente dell'Autorità, da emanarsi entro dieci giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il segretario generale partecipa alle riunioni dell'Autorità con voto consultivo, cura l'esecuzione delle deliberazioni dell'Autorità, sovrintende all'attività di tutti gli uffici, assicurando l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo, esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dall'Autorità.

4. La struttura organizzativa del Segretariato, i compiti, le modalità di funzionamento, l'ordinamento e la dotazione organica complessiva del personale, che non potrà superare, esclusi gli investigatori di cui all'articolo 5, le cinquanta unità, sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del presidente dell'Autorità, sentito il segretario generale, da emanarsi entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

(Personale)

1. Il personale a disposizione dell'Autorità comprende qualifiche amministrative e tecniche presenti nell'ordinamento giuridico del personale dello Stato, nonché specifiche qualifiche, da individuare con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 4 in relazione alle esigenze per lo svolgimento dei compiti dell'Autorità e del Segretariato, di cui agli articoli 2, 3 e 4.

2. Tale personale può essere attinto, con provvedimento del Presidente del Consiglio dei ministri, da tutte le amministrazioni centrali dello Stato, in particolare dai Trasporti e dalla Difesa, dal Registro aeronautico italiano-RAI e dall'Ente nazionale di assistenza al volo-ENAV, ovvero può essere reclutato tramite concorsi pubblici da emanarsi a cura del presidente dell'Autorità, sentito il segretario generale.

3. Con lo stesso decreto di cui al comma 1 è istituita la qualifica di investigatore di incidenti aeronautici, con una dotazione organica massima di venti unità, e sono stabiliti la normativa ed il percorso formativo per il conferimento della suddetta qualifica, prevedendone l'attribuzione ex legge a coloro che sono in possesso di analoghi titoli rilasciati all'estero o che hanno maturato in Italia un'esperienza investigativa sugli incidenti aeronautici documentabile.

Art. 6.

(Emolumenti, trattamenti economici)

1. Ai componenti dell'Autorità di cui all'articolo 1 è attribuito un emolumento complessivo non superiore a quello previsto per i dirigenti generali dello Stato di livello A.

2. Al segretario generale è attribuito un trattamento economico non superiore a quello previsto per i dirigenti generali dello Stato di livello B.

3. Agli investigatori di incidenti aeronautici è attribuito un trattamento economico non superiore a quello stabilito per i dirigenti generali dello Stato di livello C.

4. L'emolumento di cui al comma 1 ed i trattamenti economici di cui ai commi 2 e 3 sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Il trattamento economico del personale impiegato nel Segretariato è determinato con le modalità previste per il personale dipendente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, tenuto conto della specificità delle attività cui esso è chiamato.

Art. 7.

(Fonti finanziarie)

1. Le entrate ordinarie sono costituite da:

a) una quota, da stabilire annualmente con decreto del Presidente del Consiglio dei

ministri, degli importi lordi delle tariffe di cui al comma 3 dell'articolo 7 della legge 21 dicembre 1996, n. 665;

b) una quota fissa di lire mille su ogni biglietto emesso per tutti i voli a pagamento in partenza dal territorio nazionale;

c) le somme derivanti da consulenze sui problemi della sicurezza dei voli;

d) un eventuale stanziamento determinato nella legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1978, n. 468, da iscriversi in un apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Presidenza del Consiglio dei ministri. Esso sarà previsto solo nel caso che le entrate di cui alle lettere a), b) e c) si rivelassero insufficienti alla copertura delle spese per assicurare il regolare assolvimento dei compiti dell'Autorità.

2. Per far fronte alle spese di impianto dell'Autorità e del Segretariato e per il loro funzionamento relativamente ai primi due anni di attività, si provvede con un'erogazione straordinaria dei fondi per le calamità nazionali a disposizione della Presidenza del Consiglio dei ministri.

3. Qualora per il secondo anno di attività risultassero sufficienti ad assicurare il regolare funzionamento dell'Autorità e del Segretariato le entrate di cui alle lettere a), b) e c) del comma 1, non si procede all'erogazione di cui al comma 2.

Art. 8.

(Disposizioni inerenti l'amministrazione contabile e finanziaria)

1. Entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è emanato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro del tesoro, su proposta del presidente dell'Autorità, il regolamento amministrativo-contabile per lo svolgimento delle attività dell'Autorità e del Segretariato, che terrà conto delle particolari esigenze dei medesimi in relazione alle necessità ed alle

caratteristiche delle finalità e dei compiti dell'Autorità, anche in deroga alle disposizioni contenute nella normativa sulla contabilità dello Stato.

2. Con lo stesso decreto sono fissate le modalità che regolano i flussi finanziari delle entrate di cui alle lettere *a)* e *b)* dell'articolo 7.

Art. 9.

(Controllo della Corte dei conti)

1. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Autorità e del Segretariato con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e dalla legge 14 gennaio 1994 n. 20, e riferisce al Parlamento sull'attività svolta dall'Autorità nell'esercizio esaminato.

Art. 10.

(Conduzione delle inchieste)

1. Con apposito regolamento predisposto collegialmente dall'Autorità ed emanato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro di grazia e giustizia, sono stabilite le modalità per la conduzione delle inchieste e la pubblicazione delle risultanze, in armonia con le direttive comunitarie in materia e con le disposizioni di cui ai commi 2, 3, 4 e 5.

2. Al fine di ottenere il massimo risultato dall'indagine tecnica e contemporaneamente di salvaguardare le esigenze della magistratura, il regolamento disciplina le forme della collaborazione tra il magistrato competente e gli investigatori dell'Autorità di cui al comma 3 dell'articolo 5. A tal fine all'investigatore incaricato ed a tutti gli altri componenti della commissione inquirente, debitamente identificata con documenti di riconoscimento rilasciati dall'Autorità, sono garantiti il libero accesso sul luogo del sinistro e la completa disponibilità del relitto, delle parti di esso e delle registrazioni ef-

fettuate su apparati di bordo e di terra, indispensabili per l'avvio delle indagini tecniche, da effettuarsi, qualora ritenuto necessario, sotto la sorveglianza testimoniale degli ufficiali di Polizia giudiziaria, che devono prendere nota delle evidenze raccolte dagli investigatori dell'Autorità. Nella predetta ipotesi, l'esecuzione di analisi, di decodificazione e di trascrizione delle registrazioni foniche e digitali di apparati di bordo e di terra, le prove sperimentali sui reperti e qualsiasi altra azione probatoria sono stabilite di concerto con il magistrato competente.

3. Nel caso di sinistro aeronautico che abbia causato direttamente o indirettamente vittime umane, va comunicato tempestivamente al magistrato inquirente l'invio sul luogo dell'evento dell'investigatore incaricato di presiedere l'inchiesta e di dirigere le operazioni investigative sul campo, cui farà immediatamente seguito, se necessario, l'intervento della squadra di investigatori che costituirà la commissione inquirente, necessaria nei casi più gravi e complessi, per accertare le cause dell'evento; l'Autorità è tenuta a trasmettere all'autorità giudiziaria, nel più breve tempo possibile, le risultanze dell'inchiesta tecnica.

4. Il testo finale delle risultanze delle inchieste condotte da singoli investigatori incaricati individualmente o da commissioni è approvato dall'Autorità in seduta collegiale e deve comunque contenere le conclusioni sulla causa o le cause dell'evento e la formulazione di raccomandazioni per prevenirne la ripetizione.

5. Il regolamento di cui al comma 1:

a) definisce le facoltà ispettive degli investigatori dell'Autorità nell'esercizio delle loro funzioni;

b) prevede libertà di accesso a tutti gli impianti aeroportuali, agli aeromobili, alle officine per la manutenzione, ai cantieri aeronautici;

c) precisa le modalità per l'effettuazione delle ispezioni;

d) definisce le modalità per l'ammissione di rappresentanti accreditati e di osservatori alle inchieste;

e) precisa la procedura per l'accredimento nonchè le condizioni ed i limiti della loro partecipazione alle inchieste.

6. Il regolamento stabilisce, in un'apposito norma transitoria, il tipo di professionalità di cui devono essere in possesso coloro che sono incaricati dell'inchiesta in attesa della disponibilità degli investigatori di incidenti aeronautici.

Art. 11.

(Contratti)

1. Esclusivamente per l'espletamento di particolari ed imprevedibili compiti investigativi, l'Autorità può avvalersi, nei limiti della disponibilità nel proprio bilancio annuale, di consulenti esterni con contratti di collaborazione a termine, con compensi da liquidarsi secondo le normali tariffe per le consulenze specialistiche. La consulenza e la sua durata sono determinate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del presidente dell'Autorità. Ove ricorrano motivi di necessità ed urgenza per l'espletamento di indagini ed investigazioni particolari su un sinistro aeronautico, il presidente dell'Autorità può procedere alla nomina dei consulenti esterni occorrenti anche prima della regolarizzazione formale del decreto di nomina, richiedendo immediatamente la convalida del provvedimento.

2. L'Autorità può avvalersi dell'opera di laboratori di analisi e di ricerca, nazionali o stranieri, per le esigenze di indagini non effettuabili all'interno della propria organizzazione. A tal fine può stipulare appositi contratti permanenti od occasionali con laboratori ed enti specializzati, università, industrie, centri di ricerca ed analisi, di cui deve dare immediata comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri.

Art. 12.

(Modifica al 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 inchieste sui sinistri e sugli eventi di pericolo dell'aviazione civile».

Art. 13.

(Modifica dell'articolo 826 del codice della navigazione)

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

«Art. 826. *Notifica di incidenti ed eventi di pericolo.* – Il direttore di aeroporto o chiunque appartenga al Servizio di controllo del traffico aereo o all'ente preposto alla regolamentazione ed al controllo tecnico o amministrativo dell'aviazione civile, qualora vengano comunque a conoscenza di un sinistro o ovvero del verificarsi di un evento grave di pericolo nell'esercizio della navigazione aerea civile o del trasporto aereo, remunerato o meno, nell'ambito dello spazio aereo affidato alla giurisdizione italiana dai piani regionali dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), devono darne immediata comunicazione all'autorità giudiziaria competente per territorio e, contemporaneamente, all'Autorità nazionale per le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici (ANITIA).

Il personale navigante dipendente da compagnie di navigazione aerea o i piloti di aeromobili impiegati in qualsiasi forma di trasporto aereo, remunerato o meno, hanno l'obbligo di notificare con la massima tempestività possibile qualsiasi incidente aeronautico in cui siano comunque coinvolti.

Il personale navigante ed i controllori del traffico aereo che sottopongono volontaria-

mente qualsiasi evento di pericolo all'attenzione dell'ANITIA usufruiscono dell'immunità da conseguenze di carattere amministrativo o disciplinare e la loro anonimità è protetta dalla suddetta Autorità».

Art. 14.

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

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

«Art. 827. *Inchiesta tecnica.* - L'ANITIA, informata del verificarsi di una situazione contemplata dall'articolo 826, apre una inchiesta tecnica per accertare la causa o le cause che hanno determinato il sinistro ovvero le situazioni di pericolo previste all'articolo 826. Le autorità aeroportuali competenti, le Forze di polizia, di pronto intervento, di salvataggio e di soccorso e i responsabili del Servizio di controllo del traffico aereo interessato dall'evento sono tenuti alla più stretta collaborazione con gli investigatori della suddetta Autorità».

Art. 15.

*(Modifica dell'articolo 828
del codice della navigazione)*

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

«Art. 828. *Testimoni ed altre persone sentite nel corso dell'inchiesta.* - Possono essere sentiti, durante lo svolgimento dell'inchiesta, oltre ai testimoni che possono essere chiamati a deporre e che non possono sottrarsi a tale dovere, anche i danneggiati ed i loro aventi causa ed in genere chiunque abbia notizie relative all'aeromobile, al suo carico, alla sua aeronavigabilità ed alla sua assistenza in volo».

Art. 16.

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

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

«Art. 829. *Relazione finale sull'inchiesta.*
– Al termine dell'inchiesta tecnica di cui all'articolo 827, l'ANITIA, su proposta dell'investigatore incaricato o del presidente della commissione inquirente, redige una relazione finale comprensiva delle raccomandazioni di sicurezza e trasmette il tutto alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione, alle autorità aeroportuali interessate ed a quelle amministrazioni dello Stato o a tutte le organizzazioni che siano direttamente o anche indirettamente collegate con l'evento o con aspetti relativi ad esso».

Art. 17.

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

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

«Art. 839. *Sinistri aeronautici in mare* – Se il sinistro è avvenuto in mare, l'autorità che ne ha notizia informa oltre che l'autorità marittima ed aeroportuale più vicina, anche ed immediatamente l'ANITIA».

Art. 18.

*(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 nei tempi previsti dalle procedure internazionali del Servizio di controllo del traffico aereo e

sussistono ragionevoli motivi per ritenerlo definitivamente perduto, l'ente del traffico aereo competente o chiunque venga in possesso di tale informazione è tenuto a comunicarla per le vie più brevi all'ANITIA che provvede ad aprire un'inchiesta tecnica anche in assenza del relitto».

Art. 19.

*(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.* - L'ANITIA, ovvero l'autorità aeroportuale competente, informa nel più breve tempo possibile il Presidente del Consiglio dei ministri degli incidenti ad aeromobili stranieri verificatisi sul territorio italiano o nelle acque internazionali affidate al Servizio di controllo del traffico aereo nazionale.

In tali casi l'ANITIA attiva l'inchiesta tecnica ai sensi dell'articolo 827 in conformità a quanto previsto dall'Allegato 13 alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile istituita dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), stipulata di Chicago il 7 dicembre 1944, approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano, nonché secondo i principi della direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994.

Art. 20.

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

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

«Art. 833. *Incidente ad aeromobile italiano fuori dal territorio nazionale.* - Nel caso di incidente occorso fuori dal territorio

nazionale ad aeromobile civile italiano, il Servizio di controllo del traffico aereo competente, ovvero l'autorità consolare italiana che ne venga in qualsiasi modo a conoscenza, ne deve dare immediata comunicazione direttamente, oppure attraverso il Ministero degli affari esteri, all'ANITIA, che provvede ad interessare gli appropriati organi stranieri competenti per l'inchiesta, chiedendo l'applicazione degli accordi internazionali in materia di partecipazione all'inchiesta in conformità alle norme contenute nell'Allegato 13 alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, di cui al terzo comma dell'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461».

Art. 21.

*(Articoli aggiuntivi al codice
della navigazione)*

1. Dopo l'articolo 833 sono inseriti nel codice della navigazione sono inseriti i seguenti:

«Art. 833-bis. *Obbligo di protezione delle informazioni.* – In caso d'incidente nel quale il personale di condotta sopravviva, qualora risulti possibile, e senz'altro nei casi di eventi di pericolo grave e non ed in quelli di rischio di collisione o di sotto separazione ATC tra aeromobili a terra ed in volo e tra aeromobili ad ostacoli a terra ed in volo, è fatto obbligo al personale di condotta in generale, ed al pilota in comando, in particolare, di esperire tutte le procedure e le azioni necessarie atte a preservare e conservare tutte le evidenze che siano contenute nei vari tipi di registratori di dati installati a bordo, salvandole dalla possibile cancellazione.

Per “registratori di dati” si intendono: gli apparati di registrazione delle informazioni riferibili in qualsiasi modo al volo, quelli *Crash-recorder*, *FDR*, *DFDR*, *Quick access Data Recorders*, *FADEC* e *Maintenance Recorders* ed i registratori fonici di bordo quali i *CVR* ed altri eventuali, quali i *Video*

Recorder, se installati. Al verificarsi di casi d'incidente, di eventi di pericolo e di rischi di collisione, l'accesso ai dati contenuti nei registratori sopra menzionati diventa di esclusiva pertinenza degli investigatori dell'ANITIA, fatti salvi i doveri nei confronti della magistratura inquirente, se interessata.

Art. 833-ter. *Conservazione del materiale probatorio.* - Agli appartenenti alle Forze di polizia, di pronto intervento, di salvataggio e di soccorso è fatto obbligo, nei limiti del possibile, di preservare le evidenze disponibili presenti sul luogo del sinistro o dell'incidente. Ai responsabili del Servizio di controllo del traffico aereo ed ai responsabili degli enti militari della difesa aerea è fatto obbligo di preservare le registrazioni di fonia e *radar* attinenti i casi di sinistro o di pericolo o di sotto separazione ATC.

Art. 833-quater. *Protezione del relitto sul sito di accadimento dell'evento.* - Gli appartenenti alle Forze di polizia e alle Forze armate che assistano ad un incidente aeronautico hanno l'obbligo di adoperarsi per la conservazione del relitto e delle relative evidenze entro il perimetro dell'area interessata dall'evento».

Art. 22.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.