

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2867

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FREDDA, GIORDANO ANGELINI, GRILLI, PETROCELLI,
CHIAVENTI, RONZANI, BIRICOTTI GUERRIERI**

Istituzione dell'Agenzia italiana per la sicurezza del volo

Presentata il 2 luglio 1993

ONOREVOLI COLLEGHI! — La sicurezza nei trasporti è divenuta uno dei più rilevanti problemi delle società moderne, e della nostra in particolare, perché lo stesso necessario livello di mobilità stenta a concretizzarsi, costretto come è in un sistema non programmato, modalmente squilibrato e in molti suoi nodi congestionato spesso ai limiti della sua capacità. L'esigenza vitale, ed in costante aumento, della mobilità collettiva ed individuale, dalla quale oggi dipende la qualità stessa della vita di una società, pone la necessità di intervenire sulle problematiche della difesa della integrità della vita e delle cose di chi utilizza i trasporti. Proprio rispetto a questo aspetto in Italia, soprattutto se confrontato con gli altri

Paesi, poco o nulla viene fatto. Basta citare le vittime quotidiane sul nostro sistema stradale. La consultazione dell'apposita sezione sulla sicurezza del Conto nazionale dei Trasporti, edizione 1992, con le statistiche di incidentalità fa emergere un quadro assai preoccupante. Anche se non è disponibile una definizione univoca, internazionalmente valida della sicurezza dei trasporti è tuttavia generalizzata la convinzione che essa è conseguibile mediante operazioni e controlli coordinati e finalizzati ad evitare rischi all'attività di trasporto. Le operazioni ed i controlli attuano in pratica una prevenzione degli incidenti.

In nome di questi principi la maggioranza dei paesi sviluppati e non, si è da

tempo data delle strutture, indipendenti ed autorevoli, che hanno il compito di investigare l'esercizio del trasporto e di intervenire tempestivamente, in caso di incidente, con tutte le necessarie indagini per accertare le possibili cause, e rendendole pubbliche, al fine di evitare il ripetersi in futuro dei gravi eventi. In attesa che anche il nostro Paese sia dotato di un tale indispensabile organismo per l'intero comparto dei trasporti, vogliamo iniziare intervenendo nel campo della sicurezza del volo.

Quasi tutti gli stati aderenti all'*International Civil Aviation Organization* (ICAO) hanno uno specifico e delicato organismo che sovrintende la sicurezza del volo. Con una immediata indagine sui disastri aerei, o su quelli che vengono chiamati eventi di pericolo e disservizi, si possono raccogliere tutti quei dati utili ad incrementare sempre più la sicurezza nel volo e prevenire l'accadimento degli incidenti stessi.

Per quanto riguarda gli organismi esteri stabilmente preposti alla investigazione su incidenti aeronautici basterà citare l'*Aircraft Accident Investigation Branch* (AAIB) in Inghilterra, l'*Aviation Safety Board* (ASB) in Canada, il *Bureau Enquetes Accidents* (BEA) in Francia e il *National Transportation Safety Board* (NTSB) negli Stati Uniti d'America.

Quello inglese e quello americano sono noti in Italia, oltre che per il loro prestigio professionale, anche per la loro opera nell'indagine sull'incidente di Ustica.

Il quadro normativo internazionale vede l'ICAO mettere a disposizione degli stati aderenti una serie di *standard* obbligatori e pratiche raccomandate sul tema, raccolti in un apposito allegato tecnico, il n. 13 ed i relativi manuali, detti documenti, n. 6920 *Manual of aircraft accident investigation* e n. 9156 *Accident incident reporting manual*.

L'allegato n. 13, Inchieste sugli incidenti aerei, fu adottato dal Consiglio della citata organizzazione mondiale nell'ormai lontano 11 aprile 1951. Esso si basava sulle raccomandazioni formulate dalla Divisione *Aircraft Accident Investigation*

(AIG) formulate nella prima sessione del febbraio 1946.

Altro importante riferimento per questa materia è l'articolo 26 della stessa Convenzione il quale prescrive che la conduzione dell'inchiesta, promossa dallo Stato in cui si è verificato l'incidente, segua le procedure indicate dall'ICAO, per quanto non in contrasto con le norme interne. Queste procedure sono finalizzate alla prevenzione di altri incidenti della medesima natura e non alla ricerca delle responsabilità, o come letteralmente recita l'allegato n. 13: « L'obiettivo fondamentale dell'investigazione di un incidente o di un disservizio è la prevenzione degli incidenti e dei disservizi. Non è scopo di tale attività l'assegnazione di colpa o responsabilità ». Le indagini debbono portare alla formulazione di raccomandazioni di sicurezza consistenti in suggerimenti di azioni finalizzate ad evitare il ripetersi di incidenti simili, partendo dalla raccolta di ogni informazione disponibile sui tre fattori di base: la macchina, l'uomo e l'ambiente.

Né la Comunità economica europea è rimasta inerte in materia. Nel giugno del 1978 il Consiglio dei ministri dei trasporti, approvando l'elenco delle priorità nel settore del trasporto aereo, ha incluso le indagini da svolgere in caso di incidenti, data la rilevanza delle relative risultanze, e la possibilità di utilizzare i connessi dati a livello comunitario. Di conseguenza una delle prime misure legislative adottate è stata la direttiva 80/1226/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in casi di incidenti aerei. Dal dicembre del 1987 la Comunità persegue una politica del trasporto aereo contrassegnata dalla liberalizzazione del settore e da varie misure di armonizzazione. Questa innovazione delle regole richiede l'adozione di misure di accompagnamento destinate a garantirne un funzionamento armonico e la tutela della sicurezza aerea costituisce un elemento essenziale di tale politica.

Allo scopo, il Parlamento europeo, il 15 settembre 1987, ha adottato una risolu-

zione che formula molteplici proposte di azioni concrete in campo di sicurezza dei trasporti aerei.

Subito dopo, la Commissione, anche per consultare gli ambienti interessati, ha organizzato, nel novembre dello stesso anno, un simposio sulla sicurezza aerea che le ha permesso, sulla base dei numerosi pareri espressi in quella occasione, di individuare una serie di materie nelle quali intervenire a beneficio della sicurezza. Seguiva poi una comunicazione della Commissione al Consiglio sulle « Iniziative comunitarie concernenti gli incidenti e gli eventi di pericolo nel trasporto aereo », pubblicata il 4 settembre del 1991.

Le azioni comunitarie tengono per altro conto del contesto internazionale e dei lavori delle altre organizzazioni internazionali competenti in materia, quali la ricordata ICAO e l'*European Civil Aviation Conference* (ECAC) che raggruppa ora 28 organismi responsabili dell'aviazione civile di altrettanti Paesi.

Nello scorcio finale del 1992 veniva redatta una bozza di direttiva sui « Principi basilari governanti l'investigazione degli incidenti e degli eventi di pericolo dell'aviazione civile », provvisoriamente indicata come VII (92) - 624, già discussa nella prima settimana del marzo 1993 nel corso di un incontro avvenuto a livello di Direttorato generale trasporti della Commissione europea. Questo ultimo documento, negli obiettivi dei promotori, chiarisce le linee guida su cui poi, una volta approvato, ogni Stato deve regolare la propria legislazione in materia.

Il nostro Paese, pur avendo ratificato la Convenzione di Chicago (decreto-legge 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561) ed essendo da anni membro del Consiglio dell'ICAO, non ha ancora recepito nel proprio ordinamento gli allegati tecnici, nonostante tale recepimento sia previsto dalla legge 13 maggio 1983, n. 213, ed ha mantenuto in vita norme adatte a regolare un'aviazione che non esiste più da cinquanta anni. I cambiamenti epocali avvenuti non hanno portato, per grave colpa dei Governi sino ad

oggi succedutisi, alla modifica del codice della navigazione del lontano 1942 e del precedente regolamento dell'ormai remoto 1925, ancora in vigore per il semplice fatto che non esiste il suo sostituto, che avrebbe dovuto essere approntato dopo l'emanazione del codice.

Il nostro codice della navigazione, parte aerea, al titolo ottavo contiene alcuni articoli dedicati alle inchieste sui sinistri aeronautici. Le inchieste ivi contemplate, di due tipi, sommarie e tecnico-formali (articoli 826 e 827), sono svolte da organi o da commissioni nominate dal Ministro dei trasporti. Tali commissioni ed i direttori di aeroporto seguono, nello svolgimento dei lavori, gli *standard* e le pratiche raccomandate ICAO di cui all'allegato tecnico n. 13 e si attengono alle procedure contenute nel documento n. 6920, emesso dalla stessa organizzazione.

Le inchieste sugli incidenti aerei più significativi tra quelli più recenti della nostra aviazione civile (Palermo nel 1972 e ne 1978, Cagliari nel 1979, Ustica nel 1981, Conca di Crezzo nel 1987) hanno evidenziato le discrasie di un sistema globale di sicurezza che presenta notevoli carenze sul piano legislativo ed organizzativo nonché sul piano della standardizzazione e dei controlli. Ma, a seguito dell'ultima sciagura ricordata, quella cioè dell'ATR 42 precipitato a Conca di Crezzo, la magistratura, accogliendo i ricorsi delle case costruttrici del velivolo, ha giudicato carente dei presupposti di legge la stessa costituzione di una commissione tecnico-formale disposta dai Ministro dei trasporti dell'epoca ai sensi dell'articolo 827 del codice della navigazione, mancando il regolamento di attuazione in relazione a tale articolo, ed in base all'articolo 700 del codice di procedura civile ha invece applicato la sospensiva alla diffusione delle risultanze e quindi all'emanazione delle raccomandazioni di sicurezza previste dall'allegato n. 13 dell'ICAO.

A seguito di un incidente aereo, con vittime o feriti, nasce dunque il problema che potremmo definire della doppia inchiesta: quella della magistratura ordina-

ria per l'accertamento di eventuali responsabilità e quella dell'autorità aeronautica per l'individuazione delle probabili cause dell'incidente e la conseguente diffusione delle appropriate raccomandazioni di sicurezza. I rapporti con l'autorità giudiziaria, di conseguenza, debbono essere disciplinati puntualmente per non paralizzare l'azione di chi opera nel campo della sicurezza e della prevenzione e consentire di dare e ricevere tutte le notizie possibili, affinché ognuno riesca a portare a termine il proprio diverso compito.

La soluzione proposta punta a realizzare il principio della chiarezza di rapporto tra la Procura della Repubblica territorialmente competente ed il soggetto responsabile per la sicurezza del volo nella prima fase dell'attività di indagine, caratterizzata dalla raccolta e dall'analisi preliminare dei reperti e dallo scambio delle informazioni ottenute. La fase successiva, invece, vedrà i due procedimenti separarsi: mentre quello dell'autorità aeronautica prenderà la strada della determinazione tempestiva delle cause dell'incidente ai fini della prevenzione, quello della magistratura inquirente continuerà fino all'accertamento delle eventuali colpe e responsabilità. La celerità di pervenire alle raccomandazioni di sicurezza rappresenta un valore in sé e per motivi del tutto palmari: potrebbe, infatti determinare il non ripetersi di un incidente con tutto quello che ne consegue. È del tutto ovvio che su richiesta dell'autorità giudiziaria l'autorità aeronautica rimarrà disponibile anche per gli altri stadi e sviluppi del processo.

Si è inoltre ritenuto essenziale fornire la competenza dell'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) alle Procure della Repubblica specificatamente competenti.

Le predette disposizioni, secondo la nostra opinione, evitano *ab ovo* qualsiasi ipotesi di conflitto tra i due soggetti ed i possibili ritardi, dinieghi ed impossibilità di accesso tempestivo a tutte le informazioni, reperti e relitti che invece potrebbero scaturire da una diversa situazione, in un quadro di complessiva compatibilità

con l'ordinamento italiano e senza l'introduzione di improponibili modelli stranieri.

In attesa del recepimento formale, che auspichiamo da molti anni, nell'ordinamento italiano sia degli allegati tecnici alla Convenzione di Chicago, con le conseguenti modifiche al codice della navigazione ed alle altre vigenti norme in materia, che delle direttive comunitarie, va modificata, sin da ora, la rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice stesso e dei suoi articoli 826, 827, 829, 830, 831, 832 e 833.

Vogliamo ora elencare i principi che, a nostro avviso, la delicata problematica richiede e che ispirano la nostra proposta di legge, nel grave vuoto normativo venutosi a creare, prefigurando finalmente gli effetti dell'ingresso nella nostra legislazione delle norme internazionali e comunitarie, che abbiamo da lungo tempo dichiarato di accettare e dei cui organismi da molti anni facciamo, a diverso titolo, parte.

A tal riguardo, per il perseguimento della sicurezza, risulta necessario separare i ruoli tra chi promuove le misure organizzative della produzione e dell'esercizio e chi svolge le indagini sul cedimento di un segmento del sistema. Sistema che per altro ora presenta aree di sovrapposizione o difetto di competenza tra i vari organismi del settore (RAI/Civilavia, per gli ausili e gli ostacoli alla navigazione aerea; gestore aeroportuale/Civilavia/Ministeri, per le opere aero-portuali).

In termini generali si può quindi affermare che la sicurezza del volo non ha rappresentato un obiettivo primario per i vari soggetti interessati: essa sembra essere un punto di passaggio ed uno strumento per conseguire l'obiettivo proprio di ciascun di essi che deve in ogni caso tener presente il rapporto costo-efficacia. Per questo pensiamo ad un organismo snello ed autonomo, non inquadrato in alcun Ministero, caratterizzato dalle seguenti potestà e prerogative.

L'autorità di indagine tecnica per la sicurezza del volo e la prevenzione degli eventi di pericolo e degli incidenti aeronautici deve essere del tutto obiettiva e imparziale, l'integrità del suo personale

deve essere al di sopra di ogni dubbio, la sua collocazione ne deve garantire l'indipendenza dai soggetti nazionali responsabili per l'aeronavigabilità, la certificazione, le operazioni di volo, la manutenzione, il rilascio delle licenze, il controllo del traffico aereo e le operazioni aeroportuali.

Le indagini devono essere condotte da personalità qualificate ed esperte in campo aeronautico, giuridico e tecnico-scientifico, in possesso del più alto grado possibile di competenza tecnica con riferimento alle discipline attinenti la materia della sicurezza; L'Agenzia per la sicurezza del volo, di cui si propone l'istituzione, deve poter disporre di adeguati mezzi finanziari per la efficace conduzione delle investigazioni, compresa la possibilità di recupero dei relitti aerei dai luoghi degli incidenti e dal mare, così come la possibilità di rimozione dei motori e di parziali ricerche sulle ragioni delle avarie dei componenti e di rottura delle strutture.

La legislazione deve assicurare agli investigatori dell'incidente aereo il fondamentale diritto di accedere al relitto dell'aeromobile e ai registratori dei dati di volo e delle voci in cabina.

L'autorità giudiziaria non deve impedire o ritardare la visione e la ritenzione di copie da parte degli investigatori ufficiali dei documenti e delle registrazioni dell'aeromobile, dei diari sullo stato degli equipaggiamenti aeroportuali e degli aiuti alla navigazione aerea, così come delle registrazioni e delle trascrizioni delle comunicazioni radio.

Ogni sforzo deve essere compiuto da parte dell'autorità aeronautica investigante perché l'inchiesta sia completata en-

tro i dodici mesi seguenti l'accadimento dell'incidente, trascorsi i quali un rapporto *ad interim* è ufficialmente presentato o pubblicato.

Le organizzazioni e gli enti alle quali le raccomandazioni sono rivolte devono, nel tempo dovuto, comunicare alla Agenzia le modalità e la portata della realizzazione delle raccomandazioni, e se una raccomandazione non sia stata accettata.

L'indagine deve essere riaperta se fatti nuovi e significativi vengono alla luce dopo che il rapporto è stato formalmente presentato o pubblicato.

L'obiettivo della protezione delle vite umane dei milioni di trasportati e degli abitanti degli insediamenti sorvolati esige questa ampia gamma di potestà e competenze. La deplorabile assenza nel nostro ordinamento di un tale organismo ha contribuito a che, dopo più di dieci anni dalla tragedia di Ustica, non se ne conoscano ancora le cause.

Tale lacuna ha inoltre favorito il deprecabile vezzo, particolarmente diffuso nel nostro Paese, di attribuire tutte le colpe al solito fattore umano, facendo così ricadere tutta la responsabilità sugli addetti, che spesso figurano tra le vittime degli incidenti stessi.

Noi abbiamo una grande responsabilità nei confronti dei cittadini. È nostro preciso dovere, infatti, assicurare loro tutti gli strumenti che garantiscano l'attuale livello di sicurezza, che lo innalzino incessantemente e che non accada, al contrario, che la sicurezza sia messa a rischio. Non possiamo permettere che ciò avvenga per pigrizia o per interessi di parte: colmare tale vuoto è nostro precipuo dovere.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione dell'Agenzia italiana per la sicurezza del volo-AISV).

1. È istituita, con sede a Roma, l'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) con finalità di prevenzione, studio, consulenza, ricerca in materia di sicurezza del volo e conduzione di inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici.

2. L'AISV ha personalità giuridica ed autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione ed è organo collegiale.

3. Sono trasferite all'AISV le competenze in materia di incidenti aeronautici del Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile, ad eccezione di quanto previsto dall'articolo 826 del codice della navigazione, come sostituito dal comma 2 dell'articolo 12 della presente legge, in tema di notificazione di incidente da parte del direttore di aeroporto, i cui atti devono essere trasmessi, oltre che all'AISV, anche all'autorità giudiziaria ed al Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile.

ART. 2.

(Organi dell'AISV).

1. Sono organi dell'AISV:

- a) il presidente;
- b) il consiglio direttivo;
- c) il collegio dei revisori dei conti.

2. Il presidente è scelto tra personalità di notoria indipendenza che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo. Il consiglio direttivo

è composto dal presidente e da sei membri, nominati con determinazione dei Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, d'intesa tra loro. I sei membri del consiglio direttivo sono scelti tra persone di notoria indipendenza da individuarsi, in ragione dei due terzi, tra personalità provenienti dai settori aeronautico e scientifico e, in ragione di un terzo, tra magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della Corte di cassazione e professori universitari ordinari di materie giuridiche. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri di cui uno, che lo presiede, nominato dai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, d'intesa tra loro.

3. I membri dell' AISV durano in carica cinque anni e non possono essere confermati. Essi non possono esercitare, a pena di decadenza, alcuna attività professionale o di consulenza né possono essere amministratori o dipendenti di enti o società pubbliche o private, né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura. I dipendenti statali sono collocati fuori ruolo per l'intera durata del mandato.

4. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro del tesoro, sono determinate le indennità spettanti al presidente e ai membri dell' AISV.

ART. 3.

(Organizzazione dell' AISV).

1. L' AISV delibera le norme concernenti la propria organizzazione ed il proprio funzionamento, quelle concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale alle sue dipendenze e l'ordinamento delle carriere, nonché quelle dirette a disciplinare la gestione delle spese, nei limiti previsti dalla presente legge.

2. L' AISV provvede all'autonoma gestione delle spese per il proprio funzionamento nei limiti di un apposito fondo alimentato con le modalità di cui all'articolo 13, le cui risorse sono iscritte in un

apposito capitolo dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri. La gestione finanziaria si svolge in base al bilancio di previsione approvato dall' AISV entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui il bilancio si riferisce. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, il quale deve comunque contenere le spese indicate entro i limiti delle entrate previste, sono stabiliti dalle norme di cui al comma 1 che disciplinano anche le modalità per le eventuali variazioni. Il rendiconto della gestione finanziaria, approvato entro il 30 aprile dell'anno successivo, è soggetto al controllo della Corte dei conti. Il bilancio preventivo e il rendiconto della gestione finanziaria sono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

ART. 4.

(Personale).

1. Il personale tecnico ed amministrativo stabilmente alle dipendenze dell' AISV è assunto mediante pubblico concorso ovvero per effetto dell'attuazione dei processi di mobilità, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29.

2. Il personale addetto alle investigazioni, alle ricerche e quello comunque specializzato nella materia di cui alla presente legge, necessario all'espletamento dei compiti operativi dell' AISV, è assunto mediante appositi contratti stipulati dai singoli soggetti interessati direttamente con l' AISV, così come previsto dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29.

ART. 5.

(Compiti).

1. L' AISV provvede ai seguenti compiti:

a) svolge le inchieste tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo riguardanti l'aviazione civile al solo fine di ac-

certarne la cause e ricavarne elementi, dati ed altre indicazioni utili alla prevenzione di futuri incidenti;

b) redige le relazioni tecniche sugli eventi di pericolo e sugli incidenti aeronautici, includendo, quando necessario, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza;

c) trasmette le relazioni di cui alla lettera *b)*, previa approvazione del presidente e del consiglio direttivo, agli enti italiani e stranieri direttamente interessati;

d) rende pubbliche le conclusioni delle inchieste;

e) conduce analisi qualitative e statistiche sugli incidenti ed eventi di pericolo attraverso le informazioni pervenute e la elaborazione dei dati raccolti anche, ove occorra, con la collaborazione di particolari esperti nelle varie materie e discipline;

f) fornisce, anche attraverso un proprio notiziario, agli enti, società e privati che comunque svolgono attività di volo, informazioni ed elementi che possano prevenire incidenti aeronautici;

g) promuove o conduce ricerche su qualsiasi problema o tematica emersa attraverso le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici al fine di evitarne il ripetersi;

h) formula al Governo proposte per la predisposizione e l'attuazione di piani per la sicurezza del volo;

i) fornisce all'autorità giudiziaria la còoperazione delle proprie commissioni di indagine tecnica, mettendo a disposizione di tale autorità gli elementi probatori ottenuti durante la fase di raccolta, registrazione ed analisi delle informazioni;

l) mantiene rapporti con amministrazioni ed organizzazioni estere ed internazionali al fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini per incidenti aeronautici e della relativa prevenzione;

m) nel caso di incidenti ad aeromobili in Italia procede, previa autorizzazione dell'autorità giudiziaria, al recupero dei relitti e delle vittime dai luoghi dell'incidente e, nell'ipotesi di recupero in mare, in accordo con la responsabile autorità marittima ai sensi del comma 2 dell'articolo 830 del codice della navigazione, come modificato dal comma 5 dell'articolo 12 della presente legge;

n) nel caso di incidenti ad aeromobili italiani all'estero interviene, secondo quanto previsto dall'articolo 833 del codice della navigazione, come sostituito dal comma 8 dell'articolo 12 della presente legge, perché diventino operanti gli accordi internazionali in materia di incidenti aeronautici, mettendo a disposizione delle autorità estere responsabili delle indagini tecniche un proprio rappresentante accreditato;

o) forma ed addestra il personale da impiegare per l'espletamento dei compiti d'istituto.

ART. 6.

(Poteri di indagine).

1. L' AISV, valutati gli elementi comunque in suo possesso e quelli portati a conoscenza da pubbliche amministrazioni o da chiunque vi abbia interesse, ivi comprese le associazioni rappresentative degli utenti, procede ad istruttoria per l'accertamento tecnico delle cause degli incidenti e degli eventi di pericolo aeronautici.

2. L' AISV può procedere d'ufficio o su richiesta del Presidente del Consiglio dei ministri ad indagini conoscitive di natura generale nel settore dell'aviazione.

3. L' AISV ha diritto di corrispondere con tutte le pubbliche amministrazioni e con gli enti di diritto pubblico operanti nel settore, e di chiedere ad essi, oltre a notizie ed informazioni, la collaborazione necessaria per l'adempimento delle sue funzioni. L' AISV, in quanto autorità nazionale competente per la sicurezza del volo, intrattiene con gli organi delle Comunità

europee i rapporti previsti dalla normativa comunitaria vigente in materia.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro di grazia e giustizia, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sono stabilite le procedure istruttorie che garantiscono agli interessati la piena conoscenza degli atti istruttori, il contraddittorio e la verbalizzazione dei procedimenti relativi all'applicazione della presente legge.

5. Al fine di poter disporre di sempre maggiori elementi sullo stato della sicurezza generale in Italia, le società concessionarie dei servizi di trasporto aereo, le compagnie aeree straniere che operano nel nostro Paese, il Ministero dei trasporti, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, il Registro aeronautico italiano e l'Aereo club d'Italia sono tenuti a trasmettere, entro trenta giorni dal fatto, i rapporti sugli eventi di pericolo e sugli inconvenienti che, per la loro gravità, possono coinvolgere direttamente o indirettamente la sicurezza del volo.

6. Gli enti e le aziende operanti nel settore dell'aviazione civile in Italia mettono a disposizione dell' AISV, previa comunicazione scritta del presidente o di un suo delegato, ogni documentazione ritenuta necessaria per l'espletamento dei propri compiti istituzionali.

7. Gli investigatori dell' AISV che si recano sul luogo di un incidente per un'inchiesta tecnica hanno la precedenza assoluta a bordo di qualsiasi aeromobile civile.

ART. 7.

(Inchiesta).

1. L' AISV, nei casi di incidenti o di eventi di pericolo aeronautici, notifica l'apertura dell'inchiesta alle imprese ed agli enti interessati. I titolari o legali rappresentanti delle imprese ed enti hanno diritto di essere sentiti, personalmente o a mezzo di un procuratore speciale, nel ter-

mine fissato contestualmente alla notifica ed hanno facoltà, di presentare deduzioni e pareri in ogni stadio dell'istruttoria, nonché di essere nuovamente sentiti prima della chiusura di questa.

2. I funzionari dell' AISV, nell'esercizio delle loro funzioni, hanno libero accesso ai luoghi ove si è verificato un incidente e sono autorizzati a svolgere, previa comunicazione all'autorità giudiziaria competente territorialmente, ogni azione necessaria per lo svolgimento dell'inchiesta tecnica, inclusi esami e prove sperimentali su parti di aeromobili o attrezzature collegate in qualsiasi modo all'incidente.

3. L' AISV può in ogni momento dell'inchiesta richiedere alle imprese, enti o persone che ne siano in possesso, di fornire informazioni e di esibire documenti utili ai fini dell'inchiesta stessa, può disporre ispezioni al fine di controllare i documenti aziendali e di prenderne copia, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può disporre perizie ed analisi tecnico-scientifiche, nonché la consultazione di esperti in ordine a qualsiasi elemento rilevante ai fini dell'istruttoria.

4. Tutte le notizie, le informazioni o i dati riguardanti gli enti, le imprese e le persone oggetto di inchiesta da parte dell' AISV sono tutelati dal segreto d'ufficio anche nei riguardi delle pubbliche amministrazioni.

5. I funzionari dell' AISV nell'esercizio delle loro funzioni sono considerati pubblici ufficiali e sono vincolati dal segreto d'ufficio.

6. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e salvo che il fatto costituisca reato, ai soggetti di cui al comma 3 è applicata la sanzione amministrativa del pagamento di una somma fino a 50 milioni di lire se rifiutano od omettono, senza giustificato motivo, di fornire le informazioni o di esibire documenti, ovvero la sanzione amministrativa del pagamento di una somma fino a 100 milioni di lire se forniscono informazioni od esibiscono documenti non veritieri. Sono fatte salve le altre sanzioni previste dall'ordinamento vigente.

ART. 8.

(Relazioni sugli incidenti e raccomandazioni di sicurezza).

1. Per ciascun incidente oggetto di inchiesta l' AISV prepara una o più relazioni.

2. A seconda delle circostanze nelle quali si è verificato l'incidente possono essere richiesti tre tipi di relazione d'incidente:

- a) relazione preliminare;
- b) relazione di raccolta dati;
- c) relazione finale.

3. La relazione preliminare di cui alla lettera a), del comma 2, e la relazione finale di cui alla lettera c) del comma 2, possono comprendere raccomandazioni di sicurezza. La redazione e la pubblicazione della relazione preliminare è obbligatoria quando l'indagine riguarda aeromobili la cui massa al decollo supera il valore stabilito dalle norme internazionali vigenti in materia. Per tutti gli altri tipi di aeromobili l' AISV ne valuta autonomamente l'opportunità. La relazione finale è obbligatoria e deve essere redatta nel minor tempo possibile e, comunque, non oltre dodici mesi dalla data dell'incidente, trascorsi i quali sarà comunque emessa una relazione preliminare in attesa di quella finale.

4. Qualsiasi relazione di incidente tra quelle di cui al comma 2 in forma di bozze o in edizione definitiva, prima di essere emessa deve essere approvata dal consiglio direttivo e firmata dal presidente dell' AISV o da persona da esso delegata.

5. Quando ne ravvisi la necessità, l' AISV allega alla relazione finale le raccomandazioni di sicurezza rivolte a persone, società, enti o autorità aeronautiche nazionali ed estere, aventi comunque attinenza con i fatti oggetto di inchiesta. In ambito nazionale, tali raccomandazioni di sicurezza devono essere attuate entro i termini individuati, di volta in volta, dall' AISV.

6. La raccomandazione di sicurezza non può costituire di per se stessa una presunzione di colpa o di responsabilità per un incidente o per un evento di pericolo.

ART. 9.

(Relazioni annuali).

1. L' AISV presenta al Presidente del Consiglio dei ministri, entro il 30 aprile di ogni anno, una relazione sull'attività svolta nell'anno precedente. Il Presidente del Consiglio dei ministri trasmette entro trenta giorni la suddetta relazione al Parlamento.

2. L' AISV sentite le amministrazioni interessate, entro il mese di febbraio di ciascun anno, e in sede di prima applicazione della presente legge, entro novanta giorni dalla data della sua entrata in vigore, presenta al Presidente del Consiglio dei ministri un rapporto circa le azioni da promuovere per adeguare la normativa italiana ai principi della normativa comunitaria ed internazionale in tema di sicurezza del volo.

ART. 10.

(Diffide e sanzioni).

1. Se l' AISV, a seguito dell'inchiesta, ravvisa infrazioni, fissa alle imprese ed agli enti interessati un termine per la loro eliminazione. Nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della loro gravità e durata, o in caso di mancato adeguamento nei termini stabiliti dalle disposizioni contenute nelle raccomandazioni di sicurezza, l' AISV dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura non inferiore all'1 per cento e non superiore al 10 per cento del fatturato di ciascuna impresa nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla notificazione della diffida, determinando i tempi entro i quali l'impresa deve procedere al pagamento della sanzione, e propone la rimozione dall'in-

carico per i funzionari degli enti che si sono resi responsabili dell'infrazione o del mancato adeguamento.

ART. 11.

(Accordi di cooperazione).

1. L' AISV ha facoltà di promuovere, quando ne ravvisi l'opportunità, previa comunicazione al Ministro degli affari esteri, accordi o intese con analoghi istituti od enti esteri al fine di acquisire maggiori conoscenze su incidenti o su particolari inconvenienti verificatisi, nonché sui provvedimenti adottati al riguardo nei rispettivi Paesi, e diffondere tale conoscenza, attraverso un apposito notiziario, fra l'utenza interna che adotta determinati tipi di aeromobile.

2. L' AISV può promuovere studi e conferenze di esperti nell'interesse della cooperazione internazionale nel campo tecnico-scientifico dell'aviazione civile e partecipa quale membro italiano alle organizzazioni nei settori che trattano materie relative agli incidenti aeronautici ed alla sicurezza del volo.

3. L' AISV ha facoltà di stabilire rapporti di collaborazione con enti di ricerca, laboratori, università ed esperti, al fine di studiare soluzioni per raggiungere più elevati *standard* di sicurezza, con riferimento a problemi particolari emersi nel corso di investigazioni su incidenti aerei.

ART. 12.

(Norme di revisione 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 sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici ».

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

« ART. 826. *(Notificazione d'incidente)* — Il direttore di aeroporto, l'autorità prepo-

sta ai servizi di assistenza al volo e l'autorità di pubblica sicurezza, quando abbiano notizia di un incidente, accaduto entro la propria area di competenza, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria ed all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV).

Il direttore d'aeroporto, d'intesa con l'AISV, quando si tratti di incidente non grave, procede ad inchiesta sommaria accertandone le cause. Eseguita l'inchiesta sommaria, il direttore d'aeroporto trasmette il rapporto all'autorità giudiziaria e all'AISV.

Ai fini di cui al primo comma, il direttore di aeroporto o l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo redige una notificazione d'incidente, con le modalità di cui al quarto comma, e la trasmette all'autorità giudiziaria, all'AISV ed alla direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti.

Ai fini di cui al terzo comma per notificazione d'incidente si intende una comunicazione con la quale sono trasmesse nel minor tempo possibile le informazioni inizialmente disponibili relative ad un incidente aeronautico, e precisamente:

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

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

c) i dati anagrafici dei piloti con funzioni a bordo ed i titoli aeronautici;

d) la data e l'ora dell'incidente;

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

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

g) il numero dei componenti l'equipaggio ed il numero dei passeggeri a bordo, deceduti e gravemente feriti;

h) la natura dell'incidente e l'estensione dei danni all'aeromobile o agli aeromobili coinvolti per quanto sia già noto;

i) le caratteristiche fisiche della zona dell'incidente;

l) i dati di identificazione dell'ente che trasmette la comunicazione ».

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

« ART. 827. (*Inchiesta tecnica*) — L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV), presa visione della notificazione di incidente di cui all'articolo 826 ricevuta dal direttore di aeroporto o dall'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo, o comunque informata da qualsiasi altra autorità circa un incidente aeronautico, decide se vi sia luogo a procedere ad una inchiesta tecnica. In caso affermativo sospende, in qualsiasi fase, qualsiasi altra attività di inchiesta tecnica iniziata e dà luogo ad una propria inchiesta, al fine di determinare le cause dell'incidente.

L'AISV redige una o più relazioni preliminari ed una relazione finale.

La relazione finale deve essere completata entro il limite massimo di dodici mesi dalla data dell'incidente e dell'evento di pericolo ».

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

« ART. 829. (*Relazione di inchiesta tecnica*) — L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV), al termine dell'inchiesta tecnica redige la relazione finale, in duplice copia, comprensiva delle raccomandazioni, e la trasmette al Presidente del Consiglio dei ministri e gli enti italiani e stranieri interessati, fatti salvi gli atti necessari o richiesti dall'autorità giudiziaria ».

5. Il secondo comma dell'articolo 830 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Fermo il disposto del secondo comma dell'articolo 727, l'autorità marittima

provvede, d'accordo, ove possibile, con quella aeronautica, al soccorso alle persone ed alle cose, nonché agli accertamenti opportuni, ed invia alla più vicina direzione di aeroporto, all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) e all'autorità giudiziaria copia della relazione sull'incidente e sui soccorsi prestati ».

6. 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, l'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) inizia l'inchiesta tecnica ».

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

« ART. 832. (*Incidente ad aeromobile straniero*) - Nel caso di incidente occorso ad aeromobile straniero nel territorio dello Stato italiano, il direttore di aeroporto, l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo e l'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) ne danno comunicazione al Ministro dei trasporti.

L'AISV procede all'inchiesta tecnica sull'incidente in conformità a quanto previsto dalla convenzione sull'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano.

Il direttore d'aeroporto e l'AISV hanno facoltà di procedere all'interrogatorio dell'equipaggio e dei passeggeri dell'aeromobile ».

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

« ART. 833. (*Incidente ad aeromobile italiano all'estero*) Nel caso di incidente occorso ad aeromobile italiano all'estero, l'autorità consolare italiana ne informa il Ministro degli affari esteri ed il Ministro dei trasporti, i quali trasmettono gli atti

all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) perché si attivi per l'applicazione dell'accordo in materia di incidenti aeronautici ».

ART. 13.

(Disposizioni finanziarie).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 20 miliardi per gli anni 1994 e 1995, si provvede mediante istituzione di un apposito capitolo nello Stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri.

2. Sono trasferite al fondo di cui all'articolo 3 le seguenti risorse:

a) i trattamenti economici devoluti dal presidente e dai membri del consiglio direttivo derivanti dalla loro attività di consulenti tecnici dell'autorità giudiziaria;

b) le ammende versate dai contravventori alle norme di sicurezza del volo;

c) l'1 per cento dell'ammontare di ciascuna spesa di investimento in campo aeronautico da parte dello Stato e degli altri enti pubblici operanti nel settore;

d) i proventi derivanti dalle pubblicazioni dei bollettini, notiziari e dei rapporti di sicurezza, nonché dalle altre pubblicazioni e documentazioni in materia;

e) lo 0,1 per cento degli importi lordi delle tasse di sorvolo, delle tariffe di terminale, dei diritti di approdo e partenza e degli introiti aeronautici delle società di gestione aeroportuale.

ART. 14.

(Competenza giurisdizionale).

1. I ricorsi avverso i provvedimenti amministrativi adottati sulla base delle disposizioni di cui alla presente legge rientrano nella giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo. Essi devono essere proposti davanti al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

2. Le azioni di nullità e di risarcimento del danno, nonché i ricorsi intesi ad ottenere provvedimenti di urgenza in relazione alla violazione delle disposizioni di cui alla presente legge, sono promosse davanti alla corte d'appello competente per territorio.

ART. 15.

(Entrata in vigore).

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