

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3251

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MODIGLIANI, NUCARA

Istituzione dell'Ente per la sicurezza del volo

Presentata il 14 ottobre 1993

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il Consiglio dei Ministri dei trasporti della Comunità europea sta apprestandosi ad adottare una direttiva che è stata per lungo tempo allo studio di un'apposita Commissione (VII), dedicata alla regolamentazione delle indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo dell'Aviazione civile (Bozza VII (92)-624).

La nuova regolamentazione, che sarà vincolante per tutti i Paesi della Comunità europea, si articola sui seguenti principi:

l'indagine tecnica, il cui fine esclusivo è la prevenzione di futuri incidenti, è obbligatoria dopo ogni incidente o evento di pericolo grave;

l'indagine tecnica deve essere condotta da un ente indipendente, incaricato permanentemente di questo compito;

l'indagine tecnica viene condotta in stretta cooperazione con l'autorità giudiziaria, ma le relative conclusioni non potranno essere utilizzate al fine di attribuire colpe o, nel contesto di procedimenti giudiziari, al fine di determinare specifiche responsabilità;

le risultanze dell'indagine dovranno essere di pubblico dominio;

le eventuali raccomandazioni di sicurezza emesse dovranno essere effettivamente applicate dai destinatari delle stesse, ma le stesse non comportano implicitamente alcuna presunzione di colpa o di responsabilità.

Questa nuova iniziativa della Comunità europea viene a puntualizzare ed a ribadire quanto già contenuto nel regolamento n. 3922/91/CEE del Consiglio, del 16 di-

cembre 1991, nei cui confronti l'Italia è tuttora inadempiente, direttiva che, trattando dell'armonizzazione dei requisiti tecnici e delle procedure amministrative nel campo dell'aviazione civile, all'articolo 8 indicava testualmente che « nessuna delle precedenti disposizioni può esimere uno Stato membro dal reagire con immediatezza a qualsiasi problema della sicurezza del volo che venga evidenziato da un incidente o da un evento di pericolo oppure da qualsiasi inconveniente d'impiego ».

Esempio di inadempienza in atto è la mancata applicazione da parte italiana delle raccomandazioni emesse fin dal maggio del 1992 dalla commissione d'inchiesta elvetica per il sinistro del DC 9 caduto a Zurigo il 14 novembre 1990.

Anche nei confronti degli obblighi assunti nei confronti dell'*International civil aviation organization* (ICAO - l'agenzia aeronautica dell'ONU), l'Italia risulta inadempiente.

L'Italia infatti, in data 15 novembre 1988, ha notificato ufficialmente la propria incondizionata aderenza alle norme ed alle pratiche raccomandate contenute nell'annesso 13, come dimostra l'allegato estratto dal supplemento dell'aprile 1989, pagina IV (tabella 1), che contiene l'elenco degli Stati aderenti all'ICAO che hanno notificato all'agenzia stessa che non esistono differenze fra i dettati dell'annesso citato e l'attuazione pratica delle leggi in vigore per quanto concerne l'investigazione degli incidenti aeronautici.

Ora, l'annesso 13 (Investigazioni sugli incidenti agli aeronautici) al capitolo 3, titolo « Obiettivo dell'investigazione »,

prevede testualmente: « l'obiettivo essenziale dell'investigazione di un incidente o di un evento di pericolo deve essere quello della prevenzione degli incidenti. Non è scopo di questa azione quello di attribuire colpe o responsabilità ».

La dimostrazione dell'esistente conflittualità con la vigente legislazione italiana in materia d'investigazione degli incidenti aeronautici scaturisce dall'articolo 827 del codice della navigazione aerea che stabilisce: « Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, presa visione della relazione sulle operazioni compiute e sulle conclusioni raggiunte nel corso dell'inchiesta sommaria (condotta dal direttore dell'aeroporto in base all'articolo 826 del medesimo codice), decide se vi sia luogo a procedere ad inchiesta tecnica formale. In caso affermativo, il Ministro trasmette gli atti alla commissione tecnico-amministrativa costituita a norma del regolamento (regolamento che non esiste). La commissione procede all'accertamento delle cause e delle responsabilità dell'incidente ».

Per quanto riportato si comprendono i motivi di contrasto e di conflittualità con quanto previsto dall'ICAO e, come abbiamo visto, formalmente ratificato dall'Italia.

Altrettanto conflittuale la legislazione italiana in materia sarà con la normativa CEE, non appena cioè la direttiva illustrata in apertura, diventerà normativa comunitaria a tutti gli effetti.

Ecco dunque ulteriori ragioni per varare con urgenza l'istituzione dell'Ente nazionale per la sicurezza del volo, oggi non esistente in Italia.

*Allegato**Supplement to Annex 13 (Seventh Edition)*

2. Contracting States which have notified ICAO that no differences exist.

State	Date of notification
Bangladesh	23/5/88
Belgium	19/10/88
Burma	4/10/88
Cyprus	21/7/88
Czechoslovakia	0/10/88
Ecuador	10/6/88
Egypt	12/7/88
Ethiopia	22/3/88
Fiji	24/8/88
Ghana	16/5/88
Guyana	12/4/88
Italy	15/11/88
Kenya	9/1/89
Malawi	11/3/88
Peru	20/4/88
Singapore	17/8/88
Spain	17/10/88
Uruguay	15/6/88

PROPOSTA DI LEGGE

Art 1

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

1. A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge è istituito l'Ente per la sicurezza del volo, di seguito denominato « Ente », con finalità di studio, ricerca, consulenza e conduzione di inchieste in materia di sicurezza del volo.

2. L'Ente ha personalità giuridica e autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge ed è posto sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri.

3. L'Ente ha sede in Roma presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

4. Sono trasferite all'Ente le attribuzioni in materia di incidenti aeronautici di competenza del Ministero dei trasporti, Direzione generale dell'aviazione civile, ad eccezione di quanto previsto dall'articolo 826 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 24 della presente legge, in tema di notificazione di incidente da parte del direttore di aeroporto, i cui atti devono essere trasmessi, oltre che all'Ente per la sicurezza del volo, anche all'autorità giudiziaria e alla Direzione generale dell'aviazione civile. Le attribuzioni dell'Ente, per quanto stabilito dalla presente legge, sono in accordo con quanto previsto dall'annesso 13 alla convenzione sull'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano e dalle altre norme comunitarie in materia di indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo riguardanti l'aviazione civile.

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai sensi della presente legge:

a) per aeromobile, s'intende qualsiasi macchina volante capace di trarre una forza di sostentamento nell'atmosfera da forze di reazione dell'aria diverse da quelle che si ottengono per reazione dell'aria contro il suolo;

b) per causa, s'intende qualsiasi azione, omissione, evento, condizione, o una combinazione di questi fattori, che hanno portato all'incidente, al mancato incidente o all'evento di pericolo;

c) per esercente, s'intende qualsiasi persona, ente o impresa che utilizza operativamente o si offre di utilizzare operativamente un aeromobile;

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

e) per evento di pericolo grave, (mancato incidente), s'intende qualsiasi evento di pericolo grave verificatosi in circostanze tali da ritenere che un incidente vero e proprio sia stato appena evitato;

f) per incidente aeronautico, s'intende qualsiasi evento associato con l'esercizio di un aeromobile, che si verifica nel periodo di tempo che intercorre fra il momento in cui una o più persone salgono a bordo di un aeromobile con l'intento di effettuare un volo, fino al momento in cui le stesse persone lasciano l'aeromobile e durante il quale:

1) una persona subisce lesioni mortali o gravi per essere stata a bordo dell'aeromobile, essere stata a contatto con qualsiasi parte dell'aeromobile, ivi incluse parti che si sono staccate dall'aeromobile stesso, oppure essere stata direttamente esposta al getto di scarico dei motori, eccettuato il caso in cui le lesioni siano state originate da cause naturali, siano il

risultato di autolesionismo o siano state prodotte da altre persone;

2) l'aeromobile subisce danni o avarie strutturali che influenzano sfavorevolmente la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile, che richiedono, come misura minima, importanti riparazioni o sostituzioni dei componenti che hanno subito danni o avarie, eccettuato il caso di avaria o danni al sistema motore, quando i danni sono limitati al motore stesso, alle capotature ed agli accessori motore; oppure di danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai freni, alle carenature; o di piccole ammaccature ed incisioni nel rivestimento dell'aeromobile;

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

g) per indagine tecnica, s'intende la successione di azioni svolte al fine di prevenire gli incidenti, che comprende la raccolta e l'analisi delle informazioni, la derivazione di considerazioni conclusive, ivi comprese la *determinazione della causa*, o delle cause, e, quando opportuno, l'emissione di raccomandazioni di sicurezza;

h) per investigatore con funzioni di supervisore, s'intende qualsiasi persona dotata dei requisiti necessari che viene incaricata di organizzare, condurre e controllare lo svolgimento di una indagine tecnica;

i) per lesione grave, s'intende qualsiasi lesione subita da una persona in un incidente 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 semplici fratture delle 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 5 per cento della superficie corporea;

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

l) per lesione mortale, s'intende qualsiasi lesione subita da una persona in un incidente che comporta la morte di detta persona prima che siano trascorsi trenta giorni dalla data dell'incidente;

m) per notificazione di incidente, s'intende la comunicazione con la quale è sollecitamente trasmesso ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni, relative ad un incidente aeronautico:

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

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

3) nome del pilota con funzioni di comandante dell'aeromobile;

4) data e ora dell'incidente;

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

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

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

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

9) caratteristiche fisiche della zona dell'incidente;

10) dati di identificazione dell'ente che trasmette la comunicazione;

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

o) per rappresentante accreditato, s'intende la persona dotata delle necessarie capacità professionali designata a partecipare alle indagini tecniche relative ad un incidente verificatosi nel territorio di uno Stato estero e condotte dall'autorità preposta alle indagini tecniche di quello Stato;

p) per registratore di volo, s'intende qualsiasi tipo di registratore installato sull'aeromobile allo scopo di fornire informazioni complementari utili all'indagine tecnica relativa all'incidente o all'evento di pericolo;

q) per relazione preliminare, s'intende la comunicazione utilizzata per una sollecita diffusione di informazioni ottenute nel corso delle prime fasi dell'indagine tecnica.

ART. 3.

(Disposizioni finanziarie e contabili).

1. Per l'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge si provvede alla copertura delle spese necessarie al funzionamento dell'Ente con apposita norma inserita nella legge finanziaria. Per gli anni successivi l'Ente 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.

2. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, nonché le procedure contabili, saranno determinati da un regolamento approvato con decreto del Presi-

dente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. 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.

4. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Ente 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'Ente nell'esercizio esaminato.

ART. 4.

(Compiti).

1. L'Ente provvede a:

a) svolgere le indagini tecniche sugli incidenti ed eventi di pericolo riguardanti l'aviazione civile, ai sensi dell'articolo 12, al solo fine di accertare le cause che hanno originato detti eventi e ricavarne insegnamenti utili alla prevenzione di futuri incidenti;

b) condurre analisi, verifiche ed accertamenti su eventi di qualsiasi natura pregiudizievoli per la sicurezza del volo;

c) redigere, in conformità alla normativa internazionale e in accordo a quanto stabilito all'articolo 13, le relazioni tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici, in forma preliminare o finale, come richiesto dalle circostanze e dalla normativa applicabile e includendo, quando necessario, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza;

d) sottoporre le relazioni di cui alla lettera c) alle necessarie approvazioni e trasmetterle agli enti italiani ed esteri ai quali esse sono principalmente destinate, come stabilito dall'articolo 13 della presente legge e dalla normativa internazionale;

e) rendere pubbliche le informazioni di cui al presente comma a meno che a ciò non venga opposto il segreto di Stato;

f) compilare una relazione annuale sullo stato delle infrastrutture aeroportuali, sullo stato degli aeromobili, sulla qualità dei servizi di controllo del traffico aereo e sulle aziende in genere che operano nel settore del trasporto, in relazione all'attività svolta, da inviare, il 1° luglio di ogni anno, alle commissioni parlamentari che hanno competenza sul trasporto aereo, al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti, alla Direzione generale dell'aviazione civile, all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e al Registro aeronautico italiano;

g) condurre 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 aeronautiche;

h) fornire, anche attraverso un proprio notiziario, agli enti, società e privati, che comunque svolgano attività di volo, informazioni ed elementi che possano prevenire gli incidenti aeronautici;

i) promuovere o condurre ricerche su qualsiasi problema o tematica emersa attraverso le indagini tecniche sugli incidenti aeronautici al fine di evitare il ripetersi dei medesimi;

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

m) partecipare ai convegni nazionali ed internazionali sulla sicurezza del volo;

n) fornire all'autorità giudiziaria la cooperazione delle proprie commissioni di indagine tecnica, mettendo a disposizione di detta autorità gli elementi probatori ottenuti durante la fase di raccolta, registrazione ed analisi delle informazioni, come stabilito all'articolo 12;

o) mantenere rapporti con amministrazioni ed organizzazioni estere, nazio-

nali ed internazionali, al fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini per incidenti aeronautici e della relativa prevenzione;

p) nel caso di incidenti ad aeromobili italiani all'estero, intervenire, come previsto dall'articolo 833 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 30 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.

ART. 5.

(Organi).

1. Sono organi dell'Ente:

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

2. 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, con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

3. Il presidente, i componenti del consiglio direttivo, il direttore generale ed i revisori dei conti appartenenti ad altre amministrazioni dello Stato vengono collocati fuori del ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiscono, in aggiunta alla normale retribuzione, anche l'eventuale differenza tra le indennità di cui al comma 2 ed il trattamento per stipendio, assegni personali e indennità integrativa speciale nelle misure in godimento.

4. Sono causa di incompatibilità con le cariche di presidente, di componente del consiglio direttivo o di direttore generale:

- a) avere all'atto della nomina vertenze in corso con società che gestiscono

XI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

servizi di trasporto aereo in Italia o all'estero ovvero con altre società, enti ed amministrazioni pubbliche che operano comunque nel settore del trasporto aereo;

b) rappresentare in giudizio all'atto della nomina gli interessi di società, enti o amministrazioni pubbliche di cui alla lettera a);

c) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco, o ricoprire altra carica simile, anche non retribuita, essere consulente o dipendente di società, enti, amministrazioni pubbliche che operano nel settore del trasporto aereo ovvero che sono comunque in contrasto, concorrenti o collegate con dette società, enti o amministrazioni.

ART. 6.

(Consiglio direttivo).

1. Il consiglio direttivo è composto da sette membri, che sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, tra personalità eminenti in campo aeronautico e giuridico, altamente qualificate nelle aree tecniche e operative del volo civile e commerciale, di estrazione sia civile che militare, senza limiti di età, con particolare riferimento alla sicurezza del volo. I membri del consiglio direttivo durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati per una sola volta.

2. Le deliberazioni del consiglio direttivo sono valide con la presenza almeno di quattro membri.

3. Il consiglio direttivo delibera:

a) il bilancio di previsione, le relative variazioni ed il conto consuntivo;

b) i regolamenti dell'Ente e le successive modificazioni;

c) l'istituzione e la trasformazione degli uffici;

d) gli accordi e le intese con istituti esteri;

e) i programmi e le iniziative in materia di ricerca, di cooperazione interna-

zionale ed interna e di rapporti con la magistratura;

f) le linee generali nell'ambito delle quali il direttore generale e il personale addetto a compiti di indagine tecnica dovranno condurre le inchieste sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici;

g) la relazione annuale, le relazioni finali sugli incidenti ed eventi di pericolo di cui all'articolo 2, nonché le eventuali conseguenti proposte per aggiunte e varianti ai regolamenti tecnici e alle norme operative vigenti da sottoporre all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, al Registro aeronautico italiano e al Ministero dei trasporti;

h) le linee generali nell'ambito delle quali dovranno essere svolte le attività di raccolta dei dati statistici, di predisposizione di un apposito notiziario, di compilazione di altri studi o documenti di diffusione esterna;

i) le nomine dei dirigenti e le promozioni del personale dell'Ente.

ART. 7.

(Presidente).

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sono nominati, nell'ambito del consiglio direttivo, il presidente e un vicepresidente.

2. Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Ente, convoca e presiede il consiglio direttivo, vigila sull'esecuzione delle delibere adottate, sottoscrive gli atti e i documenti dell'Ente.

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

ART. 8.

(Collegio dei revisori dei conti).

1. 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.

2. Il collegio dei revisori dei conti 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.

3. I membri del collegio dei revisori dei conti partecipano altresì alle sedute del consiglio direttivo nelle quali si approvano i bilanci di previsione ed il rendiconto dell'Ente.

ART. 9.

(Direttore generale).

1. Il direttore generale è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il consiglio direttivo. Dura in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta.

2. Il direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del consiglio direttivo, al quale propone l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio direttivo; sovrintende all'attività dei servizi e degli uffici; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio direttivo.

3. Il direttore generale, sulla base delle linee generali deliberate dal consiglio direttivo, coordina l'attività investigativa del personale addetto, in ordine alle indagini tecniche sugli incidenti ed eventi di pericolo aeronautici e predispone le relazioni preliminari o finali, comprese le eventuali proposte di raccomandazione di sicurezza, che dovranno essere deliberate dal consiglio direttivo.

4. 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, previa ratifica del consiglio direttivo, convocato in seduta straordinaria nel termine di quindici giorni, e perdono efficacia se non approvati entro tale termine.

ART. 10.

(Organizzazione).

1. L'Ente per la sicurezza del volo è organizzato in conformità ai seguenti criteri:

a) alle dipendenze del direttore generale dovrà essere istituito un dipartimento operativo che comprenderà appositi servizi adibiti rispettivamente all'attività di indagine, alla ricerca, alla prevenzione e alla regolamentazione, nonché alla elaborazione dei dati e alla decodificazione delle registrazioni di volo e delle voci della cabina di pilotaggio;

b) dovranno altresì essere previste apposite strutture per l'amministrazione e la formazione del personale, per la materia contabile, per l'approfondimento delle materie giuridiche connesse all'attività dell'Ente.

2. L'articolazione dell'Ente in servizi e uffici e le attribuzioni di questi ultimi sono determinate con apposito regolamento deliberato dal consiglio direttivo e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti.

ART. 11.

(Personale).

1. È istituito un apposito ruolo del personale dipendente dall'Ente per la sicurezza del volo. Il numero dei posti previsti dalla pianta organica non può eccedere le settanta unità.

2. All'interno del ruolo del personale è istituito il corpo degli investigatori aeronautici. A tale corpo sono ammesse, per titoli e senza limiti di età, da dieci a venti persone qualificate, che possono dimostrare la loro specializzazione in materia di investigazioni aeronautiche, specializzazione conseguita sia in Italia che all'estero.

3. Il corpo degli investigatori aeronautici di cui al comma 2 è posto alle

dirette dipendenze del direttore generale, il quale, in occasione di incidenti aeronautici, provvede alla designazione di uno degli investigatori quale investigatore con funzioni di supervisore.

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

5. L'assunzione del personale avviene tramite pubblici concorsi per titoli ed esami con richiesta di rigorosi requisiti di competenza ed esperienza nei settori di attività istituzionali dell'Ente. I concorsi sono indetti dallo stesso Ente e si svolgono secondo bandi appositamente emanati.

ART. 12.

(Svolgimento delle indagini tecniche).

1. L'Ente provvede a svolgere indagini tecniche per incidenti riguardanti l'aviazione civile, avvenuti entro il territorio dello Stato e, in casi specifici, anche per eventi avvenuti all'estero, secondo quanto previsto dal titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione e dall'annesso 13 alla convenzione sull'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano. Nel caso di eventi di pericolo, l'Ente provvede a svolgere indagini quando ritiene di poter trarre, dai risultati delle stesse, utili insegnamenti per il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

2. L'obiettivo fondamentale dell'indagine tecnica è la prevenzione degli incidenti aeronautici. L'attribuzione di colpe o di responsabilità è esclusa dagli scopi dell'indagine tecnica.

3. Non appena informato di un incidente aeronautico, l'Ente provvede a nominare, per il caso specifico, una commissione d'indagine tecnica guidata da un investigatore con funzioni di supervisore, che inizia immediatamente ad operare.

4. L'Ente interviene, con il benestare della Presidenza del Consiglio dei ministri, anche nel caso di incidenti avvenuti all'estero che abbiano coinvolto aeromobili immatricolati in Italia o aeromobili eserciti da imprese o cittadini italiani, quando lo Stato nel quale è avvenuto l'incidente rinunci ad effettuare indagini per proprio conto e deleghi lo Stato italiano ad effettuarle, come previsto dall'articolo 833 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 30 della presente legge, e in accordo con l'annesso 13 alla convenzione sull'aviazione civile internazionale di cui al comma 1 del presente articolo.

5. Le indagini tecniche comprendono:

a) la raccolta, la registrazione e l'analisi preliminare di tutte le informazioni disponibili riguardanti l'incidente;

b) il processo tecnico volto a stabilire, se possibile, la causa o le cause dell'incidente stesso;

c) la preparazione della relazione finale sull'incidente nella quale è inclusa, se del caso, una raccomandazione di sicurezza.

6. In tutti i casi in cui l'autorità giudiziaria dispone una propria inchiesta, il processo di raccolta, di registrazione e di analisi preliminare sui reperti e sulle informazioni relative ad un incidente, come previsto al comma 5, lettera a), è svolto in stretta collaborazione fra l'Ente e la procura della Repubblica nella cui giurisdizione si è verificato l'incidente. Nel corso della raccolta degli elementi probatori necessari sia all'indagine tecnica, sia a quella giudiziaria, si dovrà tener conto

che alcuni di tali elementi, tra i quali l'identificazione e l'esame necroscopico delle vittime, e la trascrizione delle registrazioni disponibili dai registratori di volo, richiedono di essere sollecitamente esaminati ed analizzati per assicurare un soddisfacente esito alle indagini. In questi casi la raccolta e l'analisi degli elementi probatori deve essere effettuata senza ritardi ed i risultati completi devono essere messi subito a disposizione sia dell'Ente che dell'autorità giudiziaria.

7. L'esecuzione di analisi e prove sperimentali sui reperti è stabilita di intesa con la procura della Repubblica competente, avendo ben presente l'esigenza di non determinare ritardi ingiustificati. Dette analisi e prove sperimentali devono, inoltre, essere svolte in modo da preservare il più possibile ogni reperto per possibili future necessità di riesame.

8. Il processo volto a stabilire la causa o le cause dell'incidente per le finalità di cui al comma 2 spetta esclusivamente all'Ente.

9. Le disposizioni di cui al presente articolo non limitano in alcun modo il potere, da parte 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; né limitano, per dette autorità ed enti, il diritto di ottenere informazioni direttamente dalle parti coinvolte o da persone informate sui fatti o da testimoni dell'incidente.

ART. 13.

(Relazioni sugli incidenti).

1. Per ciascun incidente oggetto di indagine l'Ente prepara una o più relazioni, in accordo con le finalità di cui all'articolo 12, comma 2.

2. A seconda delle circostanze nelle quali si è verificato l'incidente e, tenendo conto di quanto previsto al capitolo 6

dell'annesso 13 alla citata convenzione sull'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, possono essere richiesti tre tipi di relazione d'incidente: relazione preliminare; relazione di raccolta dati; relazione finale. Sia la relazione preliminare, che la relazione finale, quando necessario, comprendono delle raccomandazioni di sicurezza.

3. La compilazione e la pubblicazione di una relazione preliminare è sempre richiesta per aeromobili la cui massa al decollo superi un determinato valore stabilito dalle norme internazionali di cui al comma 2 ed è raccomandata per tutti gli altri tipi di aeromobile quando le circostanze la rendano opportuna e quando è sentita la necessità di emettere in anticipo delle raccomandazioni di sicurezza. La relazione finale è, invece, sempre richiesta e deve essere compilata nel minor tempo possibile e, comunque, avendo ben presente l'obiettivo di non eccedere il limite di dodici mesi dalla data dell'incidente.

4. Qualsiasi relazione d'incidente, « preliminare », di « raccolta dati » o « finale », in forma di bozza o di edizione definitiva, prima di essere emessa, deve essere approvata dal consiglio direttivo dell'Ente e deve essere firmata dal presidente o da persona da esso delegata.

5. La relazione finale prima di essere emessa in via definitiva, è emessa in forma di bozza. Tale bozza, dopo essere stata, in ogni caso, approvata dal consiglio direttivo, è sottoposta, per eventuali osservazioni, a persone o enti che, a giudizio dell'Ente per la sicurezza del volo, siano particolarmente interessati ai risultati delle indagini. In ogni caso è fissato un limite temporale per l'inoltro delle eventuali osservazioni, alla scadenza del quale, la relazione viene emessa in via definitiva.

6. Ciascuna relazione d'incidente, sia nell'eventuale edizione preliminare, che nell'edizione finale, è inviata alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti, alla Direzione generale dell'aviazione civile, al Registro aero-

nautico italiano, all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e alla Commissione unica della Comunità europea. Essa è egualmente disponibile per le parti interessate e per il pubblico.

7. Qualsiasi notizia relativa alle indagini, nonché il contenuto di qualsiasi relazione d'incidente non ancora approvata sono da considerarsi informazioni riservate e su di esse deve essere osservato il segreto d'ufficio, fatta eccezione per le informazioni che devono essere fornite all'autorità giudiziaria, come stabilito all'articolo 12, comma 6.

8. In tutti i casi di incidente aeronautico per il quale, oltre ad una inchiesta tecnica, è in atto un procedimento giudiziario, il presidente, i membri del consiglio direttivo, il direttore generale e tutto il personale dell'Ente coinvolto nell'indagine tecnica relativa all'incidente in questione devono osservare il segreto istruttorio.

ART. 14.

(Relazioni sugli eventi di pericolo).

1. La relazione redatta dall'Ente per ogni evento di pericolo che sia stato oggetto di indagine, deve essere commisurata all'importanza delle indagini svolte e alla gravità dell'evento e deve comprendere, quando opportuno, una raccomandazione di sicurezza. Tale relazione è emessa in modo da salvaguardare, nella misura più ampia possibile, l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento o che, comunque, hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine.

2. La relazione di cui al comma 1 deve avere ampia diffusione fra gli enti e le persone che maggiormente ne possono trarre benefici. Detta relazione in nessun caso può essere utilizzata come prova allo scopo di comminare sanzioni amministrative o di adottare provvedimenti discipli-

nari nei riguardi delle persone coinvolte nell'evento.

3. Qualsiasi relazione riguardante un evento di pericolo, prima di essere emessa, deve essere approvata dal consiglio direttivo e deve essere firmata dal presidente o da persona da questi delegata.

ART. 15.

(Poteri dell'Ente).

1. Il presidente, i membri del consiglio direttivo, il direttore generale e gli altri funzionari dell'Ente da quest'ultimo designati sono autorizzati, allo scopo di attuare quanto previsto dalla presente legge, ad agire nel modo ritenuto più vantaggioso e ad operare nei tempi e nei modi più opportuni. Essi, immediatamente dopo essere stati informati di un incidente, hanno libero accesso a qualsiasi luogo dove si trovino relitti relativi a detto incidente e sono autorizzati a svolgere sul posto qualsiasi azione si renda necessaria per una efficace indagine tecnica, inclusi esami e prove sperimentali su parti di aeromobili o attrezzature collegate in qualsiasi modo con l'incidente.

2. Gli esami e le prove di cui al comma 1 devono essere svolti in modo da soddisfare le esigenze di indagine evitando, tuttavia, di interferire senza necessità con l'operatività dei sistemi aeroportuali, degli aeromobili e delle infrastrutture.

3. L'Ente ha il potere di richiedere e ottenere copia delle relazioni mediche sulle autopsie eseguite su persone decedute a seguito di incidenti aeronautici; oltre a ciò l'Ente stesso può ordinare autopsie o altri esami necroscopici su dette persone.

4. Ogni funzionario dell'Ente a ciò delegato è autorizzato ad esaminare archivi, documenti, procedure scritte, mezzi di controllo e attrezzature che possano in qualche modo essere connessi con l'incidente.

5. Al presidente, ai membri del consiglio direttivo, al direttore generale e agli altri funzionari dell'Ente da quest'ultimo designati è riconosciuta l'autorità di indire riunioni e audizioni formali e di richiedere, con l'emissione di avvisi di convocazione o in altro modo, la presenza e la deposizione di testimoni e di persone informate sui fatti, nonché la presentazione di elementi probatori utili alla ricostruzione dei fatti ai fini dell'indagine tecnica.

6. Le informazioni sui fatti apprese nel corso delle audizioni indette dall'Ente ai sensi del comma 5, non hanno alcun valore probatorio nell'ambito di un eventuale procedimento giudiziario, avendo rilevanza esclusivamente ai fini dell'indagine tecnica.

7. Gli avvisi di convocazione di cui al comma 5, sono emessi con la firma del presidente dell'Ente 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 riconosciute dalla legge ai testimoni chiamati a deporre nel corso dei procedimenti giudiziari.

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

9. In caso di rifiuto da parte di chiunque ad ottemperare ad un avviso di convocazione o notifica di ispezione, emessi dall'Ente o da un funzionario dell'Ente debitamente autorizzato, l'Ente stesso può rivolgersi alla procura della Repubblica competente per territorio perché sia emesso al destinatario dell'avviso di convocazione o della notifica disattesi, un ordine esplicito di ottemperare alle direttive dell'Ente.

10. Chiunque rifiuti di ottemperare alle convocazioni o alle notifiche dell'Ente o, comunque, ostacoli l'esercizio delle sue

funzioni è punito con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda da lire 5 milioni a lire 50 milioni.

11. L'Ente è autorizzato a:

a) utilizzare, sulla base di specifiche convenzioni e quando disponibili, servizi, personale e attrezzature in dotazione al Ministero dei trasporti o ad enti ed istituzioni civili e militari;

b) avvalersi, quando necessario, di esperti da consultare su specifici temi e problemi e da remunerare secondo le tariffe professionali;

c) accettare offerte o donazioni in denaro o in proprietà immobiliari o mobiliari;

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

12. L'Ente stipula con qualsiasi impresa di servizi, impresa industriale o commerciale, nazionale o estera, contratti per la fornitura di beni e servizi necessari allo svolgimento delle proprie funzioni di competenza, attenendosi a quanto stabilito da apposito regolamento deliberato dal consiglio direttivo e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro.

13. L'Ente può presentare direttamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri previsioni di bilancio, richieste di finanziamento, raccomandazioni relative alla legislazione o alla normativa tecnica ed operativa vigente o proposta, riguardante l'aviazione civile e la sicurezza del volo, senza essere tenuto a presentare, per l'esame e l'approvazione preventiva, detta documentazione ad alcun altro ente o istituzione dello Stato, o funzionario di detto ente o istituzione.

14. All'Ente è conferita l'autorità di designare propri rappresentanti per collaborare all'attività di commissioni costituite con il concorso di enti ed istituzioni pubbliche, nonché di istituti di normalizzazione indipendenti che svolgano attività aventi relazione con la sicurezza del volo,

quando ciò sia ritenuto utile al fine di mantenere efficaci collegamenti con tali enti ed istituzioni.

ART. 16.

(Accordi con istituti esteri).

1. L'Ente ha facoltà di promuovere, quando ne ravvisi l'opportunità, previa comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri, accordi o intese reciproche con istituti od enti similari esteri aventi fini analoghi a quelli da esso perseguiti, al fine di acquisire sempre maggiore conoscenza su incidenti o su particolari inconvenienti verificatisi, nonché sui provvedimenti adottati nei rispettivi Paesi, e diffondere quindi tale conoscenza, attraverso un apposito notiziario, fra l'utenza interna che adotta determinati tipi di aeromobile.

ART. 17.

(Cooperazione internazionale).

1. L'Ente per la sicurezza del volo 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 internazionali nei settori che trattano materie relative agli incidenti aeronautici ed alla sicurezza del volo.

ART. 18.

(Cooperazione interna).

1. L'Ente per la sicurezza del volo 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.

2. Al fine di poter disporre di sempre maggiori elementi sullo stato della sicu-

rezza generale in Italia, le società concessionarie dei servizi di trasporto aereo, le compagnie aeree straniere che operano nel nostro Paese, il Ministero dei trasporti, la Direzione generale dell'aviazione civile, le società di gestione degli scali nazionali, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, il Registro aeronautico italiano sono tenuti a trasmettere, entro sessanta 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.

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

ART. 19.

(Ammissibilità in giudizio).

1. Le relazioni di qualsiasi tipo riferentesi ad incidenti o ad eventi di pericolo, approvate o non ancora approvate dal consiglio direttivo dell'Ente, nonché qualsiasi documento che si riferisca a fasi di indagine successive alla prima, di cui all'articolo 12, comma 5, lettere *b)* e *c)*, e che si riferiscono, rispettivamente, al processo tecnico volto a stabilire la causa o le cause dell'incidente, alla preparazione della relazione finale e all'emissione di una raccomandazione di sicurezza, non possono essere ammesse come prova in un procedimento giudiziario, civile o penale.

2. Sono, invece, sin dall'inizio dell'indagine a totale disposizione dell'autorità giudiziaria, le informazioni acquisite dall'Ente nel corso della prima fase dell'indagine stessa, di cui all'articolo 12, comma 5, lettera *a)*, consistente nella raccolta, registrazione ed analisi preliminare di tutte le informazioni disponibili riguardanti l'incidente.

3. 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.

4. Il presidente, i membri del consiglio direttivo, il direttore generale, i funzionari e i dipendenti dell'Ente non possono essere chiamati in giudizio per testimoniare sulle condizioni, le circostanze e le deposizioni testimoniali acquisite, nonché sui fatti accertati nel corso dell'indagine tecnica; oltre a ciò essi non possono essere chiamati a riferire sui risultati delle analisi complementari comprese nel processo tecnico volto a determinare le cause di un incidente, di un mancato incidente o di un evento di pericolo aeronautico.

ART. 20.

*(Prerogative degli organi
e dei funzionari dell'Ente).*

1. Al presidente, ai membri del consiglio direttivo, al direttore generale e agli altri funzionari dell'Ente deve essere riservato, al fine dell'assolvimento dei propri compiti istituzionali e previa comunicazione scritta da parte del presidente dell'Ente o di altro componente del consiglio direttivo, all'uopo delegato, un posto a bordo di qualsiasi aeromobile civile.

ART. 21.

(Scioglimento dell'Ente).

1. Nel caso di impossibilità di funzionamento o di continua inattività, il Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Ministro dei trasporti, ove intenda proporre lo scioglimento dell'Ente ne dà motivata comunicazione al Parlamento. Lo scioglimento, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, è disposto con decreto del Presidente della Repubblica. Con il decreto di scioglimento è nominato un commissario straordinario per l'esercizio dei poteri e delle attribuzioni dell'Ente. Sono esclusi dalla nomina il presidente ed i membri dell'Ente disciolto. Entro quarantacinque giorni dallo scioglimento si

procede alla nomina del nuovo presidente e dei nuovi membri dell'Ente. Il commissario straordinario resta in carica fino all'insediamento del nuovo consiglio direttivo. Il decreto di scioglimento dell'Ente e di nomina del commissario straordinario determina il compenso dovuto al commissario medesimo ed è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

ART. 22.

(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 della presente legge si applicano agli aeromobili di cui all'articolo 748 del codice della navigazione solo quando siano coinvolti in incidenti o mancati incidenti con aeromobili civili; in tal caso il consiglio direttivo è coadiuvato da un ufficiale superiore dell'Aeronautica militare.

ART. 23.

(Modifica della rubrica del titolo VII 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 sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici ».

ART. 24.

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

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

« ART. 826. — *(Notificazione 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, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria ed all'Ente per la sicurezza del volo.

A tale scopo, 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 terzo comma, e la trasmette all'autorità giudiziaria, all'Ente per la sicurezza del volo e alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti.

Per notificazione di incidente si intende una comunicazione con la quale viene sollecitamente trasmesso ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative ad un incidente aeronautico:

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 con funzioni di comandante 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 definibili, latitudine e longitudine;

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

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 che trasmette la comunicazione ».

ART. 25.

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

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

« ART. 827. — *(Indagine tecnica).* — L'Ente per la sicurezza del volo, presa visione della notificazione di incidente ricevuta dal direttore di aeroporto o dall'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo, o comunque informato da qualsiasi altra autorità circa un incidente aeronautico, decide se vi sia luogo a procedere ad una indagine tecnica.

In caso affermativo, l'iniziativa dell'Ente per la sicurezza del volo sospende, in qualsiasi fase, qualsiasi altra attività di indagine tecnica iniziata e dà luogo ad una propria indagine, al fine di determinare le cause dell'incidente ».

ART. 26.

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

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

« ART. 829. — *(Relazione di indagine tecnica).* — L'Ente per la sicurezza del volo al termine dell'indagine tecnica redige la relazione finale, comprensiva delle raccomandazioni, e la trasmette alla Presidenza del Consiglio dei ministri ».

ART. 27.

*(Modifica dell'articolo 830, secondo comma,
del codice della navigazione).*

1. 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 ed all'Ente per la sicurezza del volo copia della relazione sull'incidente e sui soccorsi prestati ».

ART. 28.

*(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, l'Ente per la sicurezza del volo inizia l'indagine tecnica ».

ART. 29.

*(Modifica dell'articolo 832, primo comma,
del codice della navigazione).*

1. Il primo comma dell'articolo 832 del codice della navigazione è sostituito dai seguenti:

« 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'Ente per la sicurezza del volo ne danno comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri.

L'ente per la sicurezza del volo procede alla indagine tecnica sull'incidente in conformità a quanto previsto dall'annesso 13 alla convenzione sull'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano ».

ART. 30.

*(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 occorso ad aeromobile italiano all'estero, l'autorità consolare italiana ne informa il Presidente del Consiglio dei ministri, il quale trasmette gli atti all'Ente per la sicurezza del volo perché si attivi l'applicazione dell'accordo in materia di incidenti aeronautici ».

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL11-3251
Lire 1000