

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **MANCINO, BERNARDI, PICANO, PATRIARCA, REZZONICO, ANDÒ, BAUSI, CHIMENTI, COVELLO, IANNIELLO e NIEDDU**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 GIUGNO 1988

Istituzione dell'Ente per la sicurezza del volo

ONOREVOLI SENATORI. — L'ultimo incidente aereo avvenuto recentemente in Italia ha evidenziato, ancora una volta, la necessità di istituire anche nel nostro Paese un organismo preposto alle inchieste sugli incidenti aerei, come ne esistono nella quasi totalità dei Paesi aderenti all'*International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Ancora una volta sono emerse manchevolezze, già verificatesi purtroppo in altri eventi del genere:

ritardi nella formazione delle commissioni di inchiesta, dovuti al fatto che ogni ente di volta in volta deve reperire le persone da inserire nella commissione stessa, con il conseguente arrivo sul luogo dell'incidente moltissime ore dopo che questo è accaduto;

intervento non coordinato di forze di polizia, vigili del fuoco e volontari, i quali, con il nobile intento e lo slancio di ricercare eventuali sopravvissuti, distruggono letteralmente ogni traccia della dinamica dell'incidente;

formazione di una commissione con la presenza di personale appartenente ad enti che potrebbero essere coinvolti, per responsabilità diretta o indiretta, nell'incidente stesso;

necessità di inviare all'estero, per la decodificazione, i registratori di volo e delle voci di cabina, circostanza che comporta ulteriori ritardi ed a volte disguidi nell'interpretazione;

ancora non chiarezza nei rapporti fra magistratura e commissioni di inchiesta.

Occorre pertanto cercare di evitare che situazioni analoghe abbiano a ripetersi nel futuro. L'ente che si propone di istituire non è soltanto preposto allo svolgimento dell'inchiesta e all'individuazione delle cause che hanno prodotto un determinato sinistro aeronautico, ma è soprattutto un istituto la cui attività è finalizzata a prevenire il ripetersi dell'evento stesso.

L'individuazione delle cause di un determinato incidente non è finalizzata a scoprire le eventuali responsabilità, compito specifico della magistratura, ma a promuovere una ricerca sistematica di azioni da intraprendere affinché il volo, in tutte le sue componenti, sia più sicuro.

Si dissipa così l'equivoco che si voglia istituire un ente con compiti di controllo sull'operato di altri enti pure competenti in materia di sicurezza (il RAI per quanto attiene al mezzo, Civilavia per la parte operativa e l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale per quel che concerne il controllo del traffico aereo); non si intende cioè cadere nell'errore di istituire il controllo dei controllori, circostanza paventata da molti.

È chiaro inoltre che l'ente non deve costituire un duplicato di altre strutture dello Stato che già operano nel settore, bensì piuttosto rappresentare un organismo che svolge funzioni ulteriori, senza minimamente creare indeeterminatezze ed incertezze nelle responsabilità di ciascuno.

Questo è l'aspetto più delicato del problema, che si tenta di chiarire nella legge istitutiva e che dovrà essere tenuto ben presente nella normativa applicativa. La ricerca finalizzata alla sicurezza, volta a determinare le cause che hanno prodotto un determinato evento e quindi a prevenire il ripetersi di fatti simili, è cosa ben diversa da una indagine a scopo ispettivo, che non può essere altro che fiscale, in quanto tende a definire eventuali inadempienze e manchevolezze.

Entrando nel merito del contenuto del provvedimento, con l'articolo 1 si dispongono le norme istitutive dell'ente, che ne definiscono l'autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, nonché la vigilanza da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nello stesso articolo si prevede il trasferi-

mento all'ente delle attribuzioni in materia di incidente aeronautico di competenza di Civilavia, con un'eccezione.

L'articolo 2 dispone le norme che regolano gli aspetti finanziari e contabili della vita dell'ente, nonché il controllo della Corte dei conti.

Nell'articolo 3 sono indicati dettagliatamente i compiti dell'ente: al riguardo una particolare sottolineatura va data non solo alle inchieste sugli incidenti e sui mancati incidenti, ma anche all'attività di ricerca sulla sicurezza del volo, all'invio al Parlamento di una relazione sulla sicurezza del volo, alla facoltà di formulare, in seguito ad inchieste, raccomandazioni al RAI, all'Azienda autonoma di assistenza al volo, al Ministro dei trasporti perchè adottino provvedimenti urgenti per la sicurezza del traffico aereo.

Le norme contenute negli articoli dal 4 all'8 regolano gli organi dell'ente: in particolare va sottolineata l'esigenza che al consiglio direttivo siano preposte persone della più vasta esperienza nel settore, al di sopra di ogni interesse e parte, disponendosi al riguardo anche rigorose norme di incompatibilità e l'eliminazione del limite di età.

L'articolo 9 detta i criteri che dovranno presiedere all'articolazione dell'ente in servizi e uffici e alle rispettive attribuzioni, da determinarsi con successivo regolamento. In particolare occorre sottolineare che la struttura operativa e fondamentale dell'ente è quella tecnica, che deve essere operativamente snella, con personale di altissimo livello professionale, specializzato nei diversi aspetti che toccano la tematica aeronautica; ad essa infatti fanno riferimento studi di diverse discipline, che vanno dal diritto alla ingegneria, dal pilotaggio alla navigazione, dalla medicina all'aeroinfortunistica. La struttura dovrà completarsi con appositi uffici per l'aspetto legale e per quello degli affari generali, indispensabili per un'attività autonoma dell'ente.

L'articolo 10 definisce i criteri generali per il trattamento del personale, ponendo il limite di cinquanta unità per la pianta organica e fissando come contratto collettivo di riferimento quello in vigore per la Consob, che rappresenta, pur operando in un altro settore, un ente autonomo con notevole specificità

tecnica. Si prevede altresì che l'assunzione del personale avvenga per pubblici concorsi con richiesta di requisiti di competenza ed esperienza nei settori di attività istituzionale dell'ente. Per quanto riguarda la richiesta avanzata da taluni di uno specifico ruolo di investigatori, si ritiene che il problema possa essere risolto nell'ambito dell'ENGA (Ente nazionale della gente dell'aria) trattato nel codice della navigazione al titolo IV del libro primo della parte seconda, dall'articolo 731 all'articolo 742; materia che tra l'altro necessita di urgente revisione perchè non adeguata ai tempi, particolarmente per quanto riguarda l'articolo 734 (personale tecnico-direttivo delle costruzioni).

Con gli articoli dall'11 al 14 si definiscono le modalità di rapporto con istituti esteri analoghi ovvero con funzioni di ricerca, nonchè con tutti i soggetti che hanno competenza in

materia di trasporto aereo per acquisire informazioni; inoltre sono definiti i rapporti con la magistratura.

All'articolo 15 si definiscono le prerogative degli organi e dei funzionari dell'ente; all'articolo 16 si prevede la procedura per lo scioglimento dell'ente.

Dall'articolo 17 all'articolo 25 si definiscono le norme di raccordo e di modifica del codice della navigazione.

In conclusione, vorremmo sottolineare che l'ente potrà funzionare se sarà rispettata la premessa fondamentale costituita dalla competenza, dalla serietà delle persone che lo costituiranno e che andranno a far parte del consiglio direttivo; diversamente, se la struttura che si vuole creare dovesse nascere male, con vizi di origine, certamente se li porterà dietro, creando forse più insicurezza che sicurezza.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione dell'Ente per la sicurezza del volo)

1. A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore della presente legge è istituito l'Ente per la sicurezza del volo con finalità di studio, ricerca, consulenza, 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 in tema di inchiesta sommaria da parte del direttore di aeroporto, che deve essere trasmessa, oltre che all'autorità giudiziaria e alla Direzione generale dell'aviazione civile, anche all'Ente per la sicurezza del volo.

Art. 2.

(Disposizioni finanziarie e contabili)

1. Per l'anno successivo all'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 ulteriori l'Ente provvede all'autonoma gestione delle spese per il proprio funzionamento nei limiti dello stanziamento determinato in tabella D della legge finanziaria, ai sensi del quattordicesimo comma dell'articolo 19 della legge 22 dicembre 1984, n. 887.

2. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, nonché le procedure contabili,

saranno determinati da un regolamento predisposto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, regolamento che dovrà essere approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

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. 3.

(Compiti)

1. L'Ente provvede a:

a) condurre gli accertamenti sulle cause relative agli incidenti aerei secondo quanto previsto dalla parte seconda, libro primo, titolo VIII, del codice della navigazione, in particolare allo scopo di definire le azioni e i provvedimenti da adottarsi affinché un determinato evento non abbia a ripetersi;

b) condurre le indagini sui mancati incidenti sia di natura tecnica che operativa;

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

d) condurre analisi qualitative e statistiche sugli incidenti 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;

e) inviare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri la relazione completa relativa a un determinato incidente con le proprie raccomandazioni intese ad evitare il ripetersi di

incidenti analoghi. In casi di particolare urgenza, ancora prima delle conclusioni dell'inchiesta tecnica formale e sulla base delle prime evidenze emerse nell'indagine, il consiglio direttivo può formulare raccomandazioni all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, al Registro aeronautico italiano (RAI) e al Ministro dei trasporti perchè adottino provvedimenti urgenti per la sicurezza del traffico aereo;

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

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

h) pubblicare e diffondere, salvo che ne sia opposto il segreto di Stato, le relazioni finali sulle inchieste tecniche formali nonchè la statistica annuale degli incidenti;

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

l) partecipare ai convegni nazionali e internazionali sulla sicurezza del volo;

m) fornire alla magistratura la cooperazione delle proprie commissioni di inchiesta tecnica formale e trasmetterle le informazioni sulle inchieste in corso nonchè la relazione finale;

n) mantenere i rapporti con amministrazioni e organizzazioni estere, nazionali ed internazionali, al fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini per incidenti aeronautici e della relativa prevenzione;

o) compilare ogni anno, d'intesa con la Direzione generale dell'aviazione civile, l'Azienda autonoma di assistenza al volo ed il RAI, una relazione, da inviare alle Commissioni parlamentari che hanno competenza sul trasporto aereo ed al Presidente del Consiglio dei Ministri, sullo stato delle infrastrutture aeroportuali, sullo stato degli aeromobili, sulla qualità dei servizi di controllo del traffico aereo, sulle aziende in genere che operano nel settore del trasporto in relazione all'attività svolta.

Art. 4.

(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. Il relativo decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

3. Il presidente, i componenti del consiglio direttivo, il direttore generale e 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 e 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 servizi di trasporto aereo in Italia o all'estero ovvero con altre società, enti e 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 e amministrazioni.

Art. 5.

(Consiglio direttivo)

1. Il consiglio direttivo è composto di sette membri, che vengono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del medesimo, tra personalità eminenti in campo aeronautico e giuridico, altamente qualificati 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 e 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 internazionale 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 investigazione dovranno condurre le inchieste sui sinistri aeronautici e sui mancati incidenti;

g) la relazione annuale, le relazioni finali su incidenti e mancati incidenti di cui all'articolo 3, nonché le eventuali conseguenti proposte di raccomandazione da formulare all'Azienda autonoma di assistenza al volo, al RAI e al Ministro dei trasporti;

h) le linee generali nell'ambito delle quali dovranno essere svolte le attività di raccolta di 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. 6.

(Presidente)

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sono nominati nell'ambito del consiglio direttivo il presidente e un vice presidente.

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 vice presidente o da un membro del consiglio da lui designato.

Art. 7.

(Collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto di tre membri, di cui uno con funzioni di presidente, nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta di quest'ultimo.

2. Il collegio provvede al riscontro degli atti di gestione, effettua le verifiche di cassa, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, esamina i bilanci di previsione e il conto consuntivo, redige apposite relazioni.

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

Art. 8.

(Direttore generale)

1. Il direttore generale è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta di quest'ultimo e sentito il consiglio direttivo. Dura in carica quattro anni e può essere riconfermato per 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; sovrintende alla attività dei servizi e degli uffici; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio.

3. Il direttore generale, sulla base delle linee generali deliberate dal consiglio direttivo, coordina l'attività investigativa del personale addetto in ordine alle inchieste sui sinistri aeronautici e sui mancati incidenti e predispone il rapporto finale ed eventuali proposte di raccomandazione, 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 devono essere sottoposti alla ratifica del consiglio direttivo nella prima seduta utile.

Art. 9.

(Organizzazione)

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

a) alle dipendenze del direttore generale dovrà essere istituita una direzione operativa, che comprenderà appositi servizi adibiti rispettivamente all'attività investigativa, alla ricerca, prevenzione e regolamentazione, nonché alla elaborazione dati e 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 saranno 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. 10.

(Personale)

1. È istituito un apposito ruolo del personale dipendente dell'Ente per la sicurezza del volo.

2. Il numero dei posti previsti dalla pianta organica non può eccedere le cinquanta unità.

3. Lo stato giuridico e 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, 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 applicabili.

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

5. L'Ente può inoltre avvalersi, quando necessario, di esperti da consultare su specifici temi e problemi e da remunerare secondo le tariffe professionali.

Art. 11.

(Accordi con istituti esteri)

1. L'Ente per la sicurezza del volo 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 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. 12.

(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 presso le organizzazioni internazionali nei settori che trattano materie relative agli incidenti aerei ed alla sicurezza del volo.

Art. 13.

(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 *standards* di sicurezza, con riferimento a problemi particolari emersi nel corso delle investigazioni su incidenti aerei.

2. Al fine di poter disporre di sempre maggiori elementi sullo stato della sicurezza in generale in Italia, la società concessionaria dei servizi di trasporto aereo di linea, 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, il RAI sono tenuti a trasmettere, entro sessanta giorni dal fatto, i rapporti di incidente e di mancato incidente, nonché gli 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 devono mettere a disposizione dell'Ente, previa comunicazione scritta del presidente o di un suo delegato, ogni documentazione ritenuta necessaria per l'espletamento dei propri compiti istituzionali.

Art. 14.

(Cooperazione con la magistratura)

1. Nel caso di incidente aereo, l'Ente per la sicurezza del volo dovrà immediatamente comunicare al magistrato inquirente l'istituzione di una propria commissione d'indagine tecnico-formale, alla quale deve essere concessa l'autorizzazione all'accesso sul luogo dell'incidente e la disponibilità del relitto per l'avvio delle proprie indagini.

2. L'Ente è tenuto a trasmettere all'autorità giudiziaria tutte le risultanze dell'inchiesta tecnica formale.

Art. 15.

(Prerogative degli organi e dei funzionari dell'Ente)

1. Il presidente, i membri del consiglio direttivo, il direttore generale e gli altri funzionari dell'Ente da quest'ultimo delegati, con delega comunicata ai soggetti interessati, hanno libero accesso su tutti gli aeromobili civili e negli aeroporti, officine e cantieri ove si svolgano attività connesse con l'aviazione civile al fine di poter acquisire sempre maggiori elementi su tematiche e problemi emersi nel corso delle inchieste relative ad un incidente aereo.

2. Al suddetto personale ai fini dell'assolvimento dei propri compiti istituzionali spetta altresì, 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. 16.

(Scioglimento dell'Ente)

1. Nel caso di impossibilità di funzionamento o di continuata 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 presidente e dei membri dell'Ente. Il commissario straordinario resta in carica fino all'insediamento dell'Ente. 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. 17.

(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 eromobili di cui all'articolo 748 del codice della navigazione solo quando siano coinvolti in sinistri o mancati sinistri con aeromobili civili; in tal caso il consiglio direttivo viene coadiuvato da un ufficiale superiore dell'Aeronautica militare.

Art. 18.

(Modifica della denominazione del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione)

1. La denominazione del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione è così modificata: «Delle inchieste sui sinistri e sui mancati incidenti aeronautici».

Art. 19.

(Modifica dell'articolo 826 del codice della navigazione)

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

«Art. 826. - (*Inchiesta sommaria*). - Il direttore di aeroporto o l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo, quando abbia notizia di un sinistro o di un mancato incidente, accaduto nella propria circoscrizione, ne dà immediata comunicazione all'autorità giudiziaria ed all'Ente per la sicurezza del volo.

Eseguita l'inchiesta, il direttore di aeroporto o l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo trasmette gli atti all'Ente per la sicurezza del volo».

Art. 20.

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

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

«Art. 827. - (*Inchiesta tecnica formale*). - L'Ente per la sicurezza del volo, presa visione della comunicazione pervenuta dal direttore di aeroporto o da qualsiasi altra autorità circa un sinistro aeronautico o su un mancato incidente e, eventualmente, delle relazioni pervenute sulle operazioni compiute o sulle conclusioni raggiunte nel corso dell'inchiesta sommaria, decide se vi sia luogo a procedere ad inchiesta tecnica formale.

In caso affermativo, l'iniziativa dell'Ente per la sicurezza del volo sospende, in qualsiasi fase, l'inchiesta sommaria del direttore di aeroporto o dell'autorità preposta all'assistenza al volo e dà luogo ad una inchiesta tecnica formale, procedendo all'accertamento delle cause dell'incidente».

Art. 21.

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

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

«Art. 829. - (*Relazione di inchiesta tecnica formale*). - L'Ente per la sicurezza del volo al termine dell'inchiesta tecnica formale redige la relazione finale, comprensiva delle raccomandazioni, e la trasmette alla Presidenza del Consiglio dei Ministri».

Art. 22.

(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 prestatati».

Art. 23.

(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'inchiesta tecnica formale».

Art. 24.

(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 sinistro occorso ad aeromobile straniero nel territorio dello Stato italiano il direttore di aeroporto, l'autorità preposta all'assistenza al volo e/o 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 inchiesta tecnica formale in conformità a quanto previsto dall'annesso 13 alla Conven-

zione relativa all'aviazione civile internazionale, approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte e approvate dallo Stato italiano».

Art. 25.

(Modifica dell'articolo 833 del codice della navigazione)

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

«Art. 833. - (*Sinistro ad aeromobile italiano all'estero*). - Nel caso di sinistro occorso ad aeromobile italiano all'estero l'autorità consolare italiana ne informa il Presidente del Consiglio dei Ministri, il quale trasmetterà gli atti all'Ente per la sicurezza del volo perché si attivi l'applicazione dell'accordo in materia di sinistri aeronautici».