

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 748

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SCIVOLETTO, CARPINELLI, ANGELONI,  
PELLEGRINO, ROGNONI e STAJANO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 1994

---

Istituzione dell'Agencia italiana per la sicurezza del volo

---

**INDICE**

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge .....	»	8

ONOREVOLI SENATORI. - La sicurezza nei trasporti è divenuta uno dei più rilevanti problemi delle società moderne, e della nostra in particolare, perchè lo stesso necessario livello di mobilità stenta a concretizzarsi, costretto com'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 confrontata 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 - rendendole anche pubbliche - al fine di evitare il ripetersi in futuro dei gravi eventi. In attesa che anche il nostro Paese sia dotato di un tale indispen-

sabile organismo per l'intero comparto dei trasporti, vogliamo iniziare intervenendo nel campo della sicurezza del volo.

Quasi tutti gli stati aderenti all'ICAO (*International Civil Aviation Organization*) hanno uno specifico 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 investigazioni su incidenti aeronautici basterà citare l'AAIB (*Aircraft Accident Investigation Board*) in Inghilterra, l'ASB (*Air Safety Board*) in Canada, il BEA (*Bureau Enquêtes Accidents*) in Francia e il NTSB (*National Transportation Safety Board*) negli Stati Uniti d'America.

Quello inglese e quello americano sono noti in Italia, oltre 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 nell'allegato tecnico n. 13 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, 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 racco-

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mandazioni formulate dalla Divisione AAI (*Aircraft Accident Investigation*) nella prima sessione del febbraio 1946. Altro importante riferimento per questa materia è l'articolo 26 della stessa Convenzione stipulata a Chicago, 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». A questo fine si prevede che i rapporti di inchiesta sugli incidenti siano diffusi tra gli Stati membri, specie nei casi occorsi a grandi aerei da trasporto, e si prevede altresì la partecipazione ai lavori di esperti esterni. 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.

Nè la Comunità 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 dal Consiglio è stata la direttiva 80/1266/CEE del 16 dicembre 1980, sulla cooperazione futura e sulla reciproca assistenza tra Stati membri in materia di indagini in caso di incidenti aerei. Dal dicembre 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 funzio-

namento 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 risoluzione 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 concernente alcune iniziative comunitarie nei settori dei sinistri e degli incidenti aerei, 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'ECAC (*European Civil Aviation Conference*) che raggruppa ora ventotto 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 Direttore generale dei 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 legislativo 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

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

norme adatte a regolare un'aviazione che non esiste più da cinquant'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 aerea contiene, al titolo VIII, 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. Queste commissioni seguono, nello svolgimento dei lavori, gli *standard* e le pratiche raccomandate dall'ICAO di cui al citato 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 nel 1978, Cagliari nel 1979, Ustica nel 1981, Conca di Crezzo nel 1987) hanno evidenziato le discrasie di un sistema globale di sicurezza che presenta qualche carenza sul piano della standardizzazione e dei controlli. Ma a seguito dell'ultima sciagura ricordata, quella cioè del velivolo ATR 42 dell'ATI precipitato a Conca di Crezzo il 15 ottobre 1987, 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 dal Ministro dei trasporti dell'epoca ai sensi dell'articolo 827 del codice della navigazione aerea, perchè manca il regolamento di attuazione del codice medesimo, ed in base all'articolo 700 del codice di procedura civile ha applicato la sospensiva alla diffusione delle risultanze e quindi all'emanazione delle «raccomandazioni di sicurezza» espresse dalla Commissione stessa in osservanza a quanto previsto dall'allegato n. 13 alla citata Convenzione stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

A seguito di un incidente aereo, con vittime o feriti, nasce dunque il problema che potremmo definire della doppia inchiesta: quella della magistratura ordinaria 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 onde non paralizzare l'azione di chi opera nel campo della sicurezza e della prevenzione e consentire di dare e ricevere tutte le notizie possibili, affinchè ognuno riesca a portare a termine il proprio, diverso compito. La soluzione proposta punta a realizzare il principio della chiarezza di rapporto tra i due soggetti, la Procura della Repubblica territorialmente competente e 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 alle procure della Repubblica specificatamente competenti qualificando gli organi dell' AISV come consulenti tecnici d'ufficio, rimanendo salva la libertà del pubblico ministero di disporre anche di altri apporti peritali.

Le predette disposizioni, secondo la nostra opinione, evitano *ab ovo* qualsiasi ipotesi di conflitto tra i due soggetti e i

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 nell'ordinamento italiano sia degli allegati tecnici alla Convenzione di Chicago, con le conseguenti modifiche al codice di navigazione aerea ed alle altre vigenti norme in materia (da molto tempo noi indichiamo questo obiettivo come la priorità delle priorità), sia delle direttive comunitarie, va modificata 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.

Come in precedenza abbiamo detto, l'Italia non dispone di un organismo investigativo stabile sugli incidenti di volo e per i quali si tenterebbe, potremmo dire, di operare ancora secondo le norme del codice della navigazione aerea del 1942.

Vogliamo ora elencare i principi che, a nostro avviso, la delicata problematica richiede e che ispirano il nostro progetto di soluzione del 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, a diverso titolo, facciamo parte.

È ovvia, nel perseguimento della sicurezza, la separazione dei 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 presenta aree di sovrapposizione o difetto di competenza tra i vari organismi del settore (Registro aeronautico italiano-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 pro-

prio 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 debbono 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 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 che gli investigatori dell'incidente aereo abbiano 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 dovrà 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 dovrà essere compiuto da parte dell'autorità aeronautica investigante perchè l'inchiesta sia completata entro i dodici mesi seguenti l'accadimento dell'incidente, trascorsi i quali un rapporto *ad*

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

*interim* sarà ufficialmente presentato o pubblicato.

Le organizzazioni e gli enti alle quali le raccomandazioni sono rivolte debbono, nel tempo dovuto, comunicare all'Agenzia le modalità e la portata della realizzazione delle raccomandazioni, e laddove una raccomandazione non è 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 ancora non se ne conoscano 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.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

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

1. È istituita, con sede in 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 sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici.

2. L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (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'Agenzia le attribuzioni in materia di incidenti aeronautici di competenza del Ministero dei trasporti della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile, ad eccezione di quanto previsto dall'articolo 826 del codice della navigazione in tema di notificazione di incidente da parte del direttore di aeroporto, i cui atti devono essere trasmessi, oltre che all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo, anche all'autorità giudiziaria e alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione.

## Art. 2.

*(Composizione dell'AISV)*

1. L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV) è costituita dal presidente e da sei membri, nominati con determinazione adottata d'intesa dai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica. Il presidente è scelto tra persone di notoria indipendenza che abbiano ricoperto incarichi istituzionali di grande responsabilità e rilievo. I sei membri sono scelti tra



persone di notoria indipendenza da individuarsi tra magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti o della Corte di cassazione, professori universitari ordinari di materie giuridiche e personalità provenienti dai settori aeronautico e scientifico dotati di alta e riconosciuta professionalità.

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

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, 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 e il proprio funzionamento, quelle concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale 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 del fondo stanziato a tale scopo nel bilancio dello Stato e iscritto, con unico capitolo, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della navigazione. 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 dal regolamento di cui al comma 1 che

disciplina 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* della Repubblica italiana.

Art. 4.

*(Personale)*

1. Il personale tecnico ed amministrativo stabilmente alle dipendenze dell'Agenzia è assunto mediante pubblico concorso ovvero per effetto dell'attuazione dei processi di mobilità, in entrambe le ipotesi sulla base delle previsioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni.

2. Il personale investigatore, ricercatore e comunque specialistico od esperto nelle varie discipline, necessario all'espletamento dei compiti operativi dell'Agenzia, è assunto mediante appositi contratti individuali, stipulati tra i singoli e l'Agenzia, così come previsto dal citato decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni.

Art. 5.

*(Compiti)*

1. L'Agenzia provvede a:

a) svolgere le indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo riguardanti l'aviazione civile, al solo fine di accertare le cause che hanno originato detti eventi e ricavarne elementi, dati, prescrizioni ed indicazioni 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 le relazioni tecniche sugli eventi di pericolo e sugli incidenti aeronautici includendo, quando necessario, le pertinenti raccomandazioni di sicurezza;

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

e) rendere pubbliche le conclusioni delle inchieste;

f) redigere una relazione annuale sullo stato delle infrastrutture aeroportuali e di navigazione aerea, sullo stato degli aeromobili, sulla qualità dei servizi operativi e tecnici di assistenza al volo e sulle aziende che operano nel settore, ivi comprese quelle che gestiscono il supporto anche in regime di appalto, nonché sui servizi necessari per le attività aeroportuali e di aviazione civile;

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;

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

n) mantenere 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;

o) nel caso di incidenti ad aeromobili in Italia, previa autorizzazione dell'autorità giudiziaria, procedere 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 secondo comma dell'articolo 830 del codice della navigazione aerea, così come sostituito dal comma 5 dell'articolo 12;

p) nel caso di incidenti ad aeromobile italiano all'estero intervenire, come previsto dall'articolo 833 del codice della navigazione, così come sostituito dal comma 8 dell'articolo 12 perchè diventino operanti gli accordi internazionali in materia di incidenti aeronautici, mettendo a disposizione delle autorità estere responsabili delle indagini tecniche un proprio rappresentante accreditato;

q) reclutare e, direttamente o indirettamente, formare ed addestrare 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, inoltre, procedere d'ufficio o su richiesta del Ministro dei trasporti e della navigazione 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, e di chiedere ad essi, oltre a notizie ed informazioni, la collaborazione 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 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 dei trasporti e della navigazione, sentito il Ministro di grazia e

giustizia, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sono stabilite procedure istruttorie che garantiscono agli interessati la piena conoscenza degli atti istruttori, il contraddittorio e la verbalizzazione.

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, la Direzione generale dell'aviazione civile, del Ministero dei trasporti e della navigazione, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, il Registro aeronautico italiano e gli Aero clubs d'Italia 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.

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 compiti istituzionali dello stesso.

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.

##### *(Istruttoria)*

1. L' AISV, nei casi di incidenti o di eventi di pericolo aeronautici, notifica l'apertura dell'istruttoria alle imprese e agli enti interessati. I titolari o legali rappresentanti delle imprese ed enti hanno diritto di essere sentiti, personalmente o a mezzo di procuratore speciale, nel termine fissato contestualmente alla notifica ed hanno facoltà di presentare deduzioni e pareri in ogni stadio dell'istruttoria, nonchè di essere nuovamente sentiti prima della chiusura di questa.

2. L' AISV può, in ogni momento dell'istruttoria: richiedere alle imprese, enti o persone che ne siano in possesso, di fornire

informazioni e di esibire documenti utili ai fini dell'istruttoria; disporre ispezioni al fine di controllare i documenti aziendali e di prenderne copia, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato; disporre perizie e analisi tecnico-scientifiche, nonché la consultazione di esperti in ordine a qualsiasi elemento rilevante ai fini dell'istruttoria.

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

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

5. Con provvedimento dell' AISV, salvo che il fatto costituisca reato, i soggetti di cui al comma 2 sono sottoposti alla sanzione amministrativa pecuniaria fino a 50 milioni di lire se rifiutano od omettono, senza giustificato motivo, di fornire informazioni o di esibire documenti ovvero alla sanzione amministrativa pecuniaria fino a 100 milioni di lire se forniscono informazioni od esibiscono documenti non veritieri. Sono salve le diverse sanzioni previste dall'ordinamento vigente.

#### Art. 8.

##### *(Relazioni sugli incidenti)*

1. Per ciascun incidente oggetto di indagine l'Agenzia 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:

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

3. Sia la relazione preliminare che la relazione finale possono comprendere delle raccomandazioni di sicurezza.

4. La redazione e la pubblicazione di una relazione preliminare è obbligatoria quando l'indagine riguarda aeromobili la cui massa al decollo superi un determina-

to valore stabilito dalle norme internazionali. Per tutti gli altri tipi di aeromobili l'Agenzia ne valuta autonomamente l'opportunità. La relazione finale è obbligatoria e deve essere redatta nel minor tempo possibile e, comunque, avendo ben presente l'obiettivo di non eccedere il limite di dodici mesi dalla data dell'incidente, trascorso il quale sarà comunque emessa una relazione preliminare in attesa di quella finale.

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

#### 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, nonché la relazione di cui al comma 1, lettera f), dell'articolo 5. Il Presidente del Consiglio dei ministri trasmette entro trenta giorni le suddette relazioni 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 sua pubblicazione, 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, a seguito dell'istruttoria di cui all'articolo 7, l' AISV ravvisa infrazioni, fissa alle imprese e agli enti interessati il termine per l'eliminazione delle infrazioni stesse.

2. Nei casi di infrazioni gravi, tenuto conto della gravità e della durata dell'infrazione, 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'incarico per i funzionari degli enti, resisi responsabili dell'infrazione.

Art. 11.

*(Accordi di cooperazione)*

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

2. L'Agenzia italiana 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.

3. L'Agenzia italiana 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 di investigazioni su incidenti aerei.



## Art. 12.

*(Norme di revisione del codice della navigazione aerea)*

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 preposta ai servizi di assistenza al volo, 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 e all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV).

A questo scopo, il direttore di aeroporto o l'autorità preposta ai servizi di assistenza al volo redige una notificazione d'incidente, come appresso indicato, e la trasmette all'autorità giudiziaria, all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo e alla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Per notificazione d'incidente si intende una comunicazione con la quale viene sollecitamente trasmesso ciò che è inizialmente disponibile delle informazioni seguenti, 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;

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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».

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

«Art. 827. - (*Indagine tecnica*) - L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo (AISV), 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'AISV sospende, in qualsiasi fase, qualsiasi altra attività di indagine tecnica fosse stata iniziata e dà luogo ad una propria indagine, al fine di determinare le cause dell'incidente».

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

«Art. 829. - (*Relazione di indagine tecnica*) - L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo al termine dell'indagine tecnica redige la relazione finale in duplice copia, comprensiva delle raccomandazioni, e la trasmette al Ministro dei trasporti e della navigazione, 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, nonchè agli accertamenti opportuni, ed invia alla più vicina direzione di

aeroporto ed all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo 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 inizia l'indagine tecnica».

7. 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'Agenzia italiana per la sicurezza del volo ne danno comunicazione al Ministro dei trasporti e della navigazione.

L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo procede all'indagine tecnica sull'incidente in conformità a quanto previsto dalla Convenzione relativa all'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».

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 esteri e il Ministro dei trasporti e della navigazione, i quali trasmettono gli atti all'Agenzia italiana per la sicurezza del volo perchè si attivi l'applicazione dell'accordo in materia di incidenti aeronautici».

### Art. 13.

#### (*Disposizioni finanziarie*)

1. L'Agenzia italiana per la sicurezza del volo provvede alla copertura delle spese necessarie al proprio funzionamento me-

dante un fondo di dotazione iniziale di lire 20 miliardi da assegnarsi da parte dello Stato e da erogare con apposita norma da inserire nella legge finanziaria per l'anno 1995. Per ulteriori esigenze l'Agenzia provvede autonomamente mediante:

a) la devoluzione da parte del presidente e dei membri del comitato direttivo dei trattamenti economici derivanti dal ruolo di consulenti tecnici d'ufficio dell'autorità giudiziaria;

b) la devoluzione dei pagamenti per le ammende versate dai contravventori alle norme di sicurezza del volo;

c) la devoluzione dell'1 per cento dell'ammontare di ciascuna spesa di investimento in campo aeronautico da parte dello Stato o di altri enti pubblici;

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

e) la devoluzione dello 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 della 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* della Repubblica italiana.

