

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3468

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori BOSI, BALDINI, BORNACIN
e FIRRARELLO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 LUGLIO 1998

Istituzione della Commissione permanente per la sicurezza
del volo di cui alla direttiva 94/56/CE del Consiglio,
del 21 novembre 1994

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i> 3
Disegno di legge	» 6

ONOREVOLI SENATORI. - Le statistiche riguardanti gli incidenti aerei dell'aviazione commerciale mondiale sono stabilizzate da oltre venti anni su 2,5 incidenti per milione di voli nonostante l'ammodernamento dei mezzi, del controllo del traffico aereo e della manutenzione.

Tradotto in cifre, tra il 1986 e il 1995 è accaduto, mediamente, un incidente grave ogni 8,3 giorni, per un totale di 440 velivoli perduti e 10.840 morti. La situazione è inaccettabile e si rende necessario, almeno, cambiare le strategie per meglio tutelare i passeggeri, i lavoratori dell'aria ed i terzi «sorvolati».

La strategia, indicata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), dall'Unione europea e dalle associazioni internazionali dei piloti, è sostanzialmente quella di prevenire per non dover investigare, anzichè investigare per prevenire.

L'articolato del presente disegno di legge ricalca il contenuto dello studio condotto dagli esperti incaricati dal Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) e successivamente aggiornato alla luce del confronto con gli esperti dei maggiori Paesi della Unione europea, al fine di armonizzare la legislazione italiana con quella adottata, o in via di adozione, dagli altri *partner* europei.

Il primario obiettivo di questa proposta è il raggiungimento, e il mantenimento nel tempo, dei massimi livelli di sicurezza per i passeggeri, per le persone «sorvolate» dai mezzi aerei e per tutti coloro che operano nel settore dell'aviazione civile. L'impegno costante delle autorità aeronautiche, dei costruttori e degli operatori di aeromobili, e di tutti coloro che operano nel settore, ha lo

scopo di ridurre e mantenere i livelli di rischio entro valori così bassi da poter essere considerati accettabili. Può accadere, tuttavia, che, a causa della elevata complessità dei «sistemi» in cui operano gli aeromobili, della sempre imperfetta conoscenza delle leggi fisiche e dei fenomeni naturali, e della continua innovazione tecnologica, sussistano delle condizioni di rischio, non ben note, che superano i livelli di accettabilità; tali deficienze di sicurezza (che possono interessare il materiale di volo, le procedure operative, le infrastrutture, i criteri di addestramento del personale, eccetera), se non prontamente eliminate, possono dare origine ad eventi indesiderati o, addirittura, ad incidenti e questi, oltretutto, possono ripetersi nel tempo.

Pertanto, il presente disegno di legge si differenzia da altri, apparentemente simili, perchè punta alla ricerca dei fattori potenziali di rischio, da eliminare prima che si trasformino in fattori causali d'incidente. Un'agenzia di sicurezza del volo deve essere finalizzata a prevenire l'incidente, a non farlo accadere, e non deve essere destinata alla pura investigazione di un incidente avvenuto. Deve essere indipendente da ogni altra organizzazione che si interessi di volo; gli organici, compreso il consiglio direttivo, non dovrebbero superare le 50 unità. Tale numero, che dovrebbe comprendere anche una dotazione di esperti a contratto, è ritenuto necessario nella fase di attivazione e messa a regime dell'agenzia e potrebbe essere ridimensionato dopo un biennio di messa a punto e taratura delle diverse attività.

È indispensabile che le eventuali deficienze di sicurezza siano tempestivamente

individuare e identificare da parte di un organismo permanente ed indipendente. A questo scopo gli strumenti a disposizione sono:

1) indagini tecniche in tutti i casi di incidente e di evento di pericolo grave;

2) analisi statistiche, indagini conoscitive, ricerche e studi su eventi, serie di eventi, o situazioni pregiudizievoli per la sicurezza. L'attività d'indagine si conclude in ogni caso con l'emissione di raccomandazioni alle autorità aeronautiche per opportuni provvedimenti correttivi. Un obbligo in questo senso, per gli Stati membri, è stabilito dalla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994.

Organismi di questo tipo operano da anni in paesi come gli Stati Uniti, il Canada, la Gran Bretagna, la Svezia e altri ancora, dove l'attività di prevenzione in generale e le indagini tecniche sugli incidenti in particolare sono svolte con efficacia e in tempi contenuti.

In Italia, invece, le indagini sugli incidenti sono state affidate, sino ad ora, a commissioni «tecnico-amministrative», non permanenti, costituite, di volta in volta, dal Ministero dei trasporti-Direzione generale dell'aviazione civile.

Un primo inconveniente di queste commissioni sta nel fatto che esse non possono essere considerate «indipendenti» perchè costituite con esponenti di enti e organizzazioni potenzialmente parte in causa negli incidenti; le maggiori difficoltà per le commissioni ministeriali derivano, tuttavia, dallo stato di indefinizione del ruolo, delle competenze e dei poteri loro attribuiti. Si è ripetutamente verificato infatti che, quando era in atto una inchiesta giudiziaria, la possibilità di operare per le commissioni fosse molto limitata, se non addirittura nulla. Il magistrato inquirente dovendo, fra l'altro, proteggere la propria inchiesta dal pericolo dell'inquinamento delle prove (anche, come già detto, per la non dimostrata indipendenza dei membri delle commissioni ministeriali) ordina, di regola, il sequestro dei re-

perti, come previsto dal codice di procedura penale, fino a quando sono soddisfatte le esigenze dell'inchiesta giudiziaria; il che può richiedere alcuni mesi e, in alcuni casi, anche più di un anno.

Per il successo dell'attività d'indagine, dunque, ai fini soprattutto della prevenzione, è essenziale che gli investigatori ottengano tutte le informazioni possibili, non solo in merito ai fatti, alle circostanze e alle possibili cause che hanno determinato gli eventi o le situazioni oggetto delle indagini, ma anche relativamente ad ogni possibile condizione non soddisfacente, o carenza, o miglioramento auspicabile.

Si è constatato invece che, nell'attuale situazione, le persone in grado di fornire simili informazioni, in presenza di un'inchiesta giudiziaria, non collaborano pienamente e si limitano a riferire il «minimo inevitabile»; ciò per il timore che, dalle deposizioni o dichiarazioni, possano scaturire procedimenti giudiziari a loro carico, o a danno di terzi.

È necessario quindi, che, alla nuova istituzione, sia assicurato il potere d'intervenire senza restrizioni sui luoghi dell'incidente per le necessarie constatazioni, per l'esame tempestivo dei reperti, e per raccogliere tutti i dati e le informazioni necessarie all'indagine tecnica. Oltre a ciò, è indispensabile incoraggiare al massimo la raccolta di tutte le informazioni utili all'indagine tecnica da parte delle persone che sono in grado di fornirle e adottare i provvedimenti necessari utilizzate ad evitare che tali informazioni vengano, per scopi diversi da quelli della prevenzione degli incidenti.

Queste esigenze sono chiaramente stabilite dalla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, alla quale l'Italia ha aderito (decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616), nonché alla direttiva 94/56/CE.

Emerge, in definitiva, l'esigenza di far coesistere e armonizzare l'indagine tecnica con l'inchiesta giudiziaria, senza che l'una, o l'altra, abbiano a soffrirne; entrambe sono, infatti, necessarie: la prima deriva

dall'obbligo, per lo Stato, di proteggere e salvaguardare l'incolumità pubblica, la seconda deriva dall'obbligatorietà dell'azione penale.

Per ottenere questi risultati è necessario, come richiedono sia l'allegato 13 alla Convenzione di Chicago sia la direttiva comunitaria, attuare una sostanziale separazione fra indagine tecnica e inchiesta giudiziaria, con la sola eccezione della prima fase d'indagine, durante la quale vengono effettuate,

in parallelo, le constatazioni dei fatti e l'esame dei reperti.

In conclusione, il presente disegno di legge oltre a recepire i contenuti della Convenzione internazionale per l'aviazione civile e della succitata direttiva europea, contiene una serie di modifiche al codice della navigazione, parte seconda, libro primo, titolo VIII, necessarie per assicurare coerenza e compatibilità della normativa vigente con le innovazioni introdotte.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione della Commissione permanente per la sicurezza del volo)

1. È istituita, con sede in Roma, la Commissione permanente per la sicurezza del volo (CPSV), di seguito denominata Commissione, con il compito di svolgere indagini tecniche, ricerche e studi riguardanti la sicurezza del volo, al solo fine di concorrere alla prevenzione degli incidenti e degli eventi di pericolo aeronautici.

2. La Commissione è posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri e opera in piena autonomia, con indipendenza di giudizio e di valutazione; ha personalità giuridica e autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge e agisce come autorità amministrativa indipendente.

3. Sono trasferite alla Commissione le attribuzioni in materia di incidenti aeronautici che, in precedenza, competevano al Ministero dei trasporti e della navigazione, fatta eccezione per quanto ancora stabilito dagli articoli 827, 828 e 831 del codice della navigazione, a seguito delle modifiche apportate dalla presente legge, in tema di comunicazione di incidente, di evento di pericolo grave, o di scomparsa di aeromobile, da parte del direttore di aeroporto.

Art. 2.

(Definizioni)

1. Agli effetti della presente legge valgono le seguenti definizioni:

a) aeromobile: ogni 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) causa: azioni, omissioni, eventi, condizioni, o una combinazione di tali fattori, dai quali sia derivato un incidente o un evento di pericolo;

c) consulente: persona dotata dei requisiti necessari, nominata da uno Stato estero sulla base di tali requisiti, per assistere il proprio rappresentante accreditato che partecipa ad un'indagine tecnica;

d) esercente: qualsiasi persona, ente o impresa che operi o che si prefigga di operare con uno o più aeromobili;

e) impresa: qualsiasi persona fisica, o persona giuridica, operante con o senza fini di lucro; oppure qualsiasi ente pubblico, avente o non avente figura giuridica propria;

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

g) evento di pericolo grave: evento di pericolo verificatosi in circostanze tali da ritenere che sia stato evitato, con un margine minimo, un incidente vero e proprio;

h) incidente: evento associato con l'esercizio di un aeromobile, che si verifica nel periodo di tempo che intercorre da quando una o più persone salgono a bordo dell'aeromobile con l'intento di effettuare un volo, fino a quando le stesse persone lasciano l'aeromobile; e, durante questo periodo di tempo:

1) una persona subisca lesioni mortali o gravi, in conseguenza di:

1.1) essere stata a bordo dell'aeromobile;

1.2) essere stata a contatto con qualsiasi parte dell'aeromobile, ivi incluse parti che si sono staccate dall'aeromobile;

1.3) 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 auto-

lesionismo o siano state prodotte da altre persone; o quando le lesioni abbiano riguardato dei clandestini nascosti al di fuori dei compartimenti normalmente riservati ai passeggeri e all'equipaggio;

2) l'aeromobile subisca danni o avarie strutturali che ne influenzino sfavorevolmente la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo e che richiedano, come misura minima, importanti riparazioni o sostituzioni dei componenti che hanno subito danni o avarie, fatta eccezione per i casi di avaria o di danni al sistema motore quando i danni al motore sono limitati, o alle capottature ed agli accessori motore; oppure per i casi di danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, ai pneumatici, ai freni, alle carenature; o di piccoli fori ed incisioni nel rivestimento dell'aeromobile;

3) l'aeromobile risulti disperso o sia assolutamente irraggiungibile;

i) indagine tecnica: successione di azioni svolte al fine di prevenire gli incidenti che comprende:

1) la raccolta dei dati e delle informazioni utili all'indagine;

2) il processo analitico volto a ricostruire la sequenza di eventi e di condizioni che hanno portato all'incidente o all'evento di pericolo e a identificare possibili deficienze di sicurezza;

3) lo studio di possibili misure atte a eliminare o evitare tali deficienze e l'emissione, quando opportuno, di raccomandazioni di sicurezza;

l) investigatore responsabile dell'indagine: persona dotata dei requisiti necessari che viene incaricata di organizzare, condurre e controllare lo svolgimento di una indagine tecnica;

m) lesione grave: lesione subita da una persona in un incidente e 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 fratture semplici di 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 cinque per cento della superficie corporea;

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

n) lesione mortale: lesione subita da una persona in un incidente che comporti la morte di detta persona prima che siano trascorsi trenta giorni dalla data dell'incidente;

o) raccomandazione di sicurezza: proposta originata dall'ente incaricato di svolgere le indagini tecniche, basata sulle informazioni acquisite attraverso le indagini stesse ed emessa con l'intento di prevenire incidenti ed eventi di pericolo;

p) rappresentante accreditato: persona dotata dei requisiti necessari designata da uno Stato a partecipare alle indagini tecniche che competono o che sono state delegate ad un altro Stato e che vengono condotte dall'autorità preposta alle indagini tecniche di quest'ultimo Stato;

q) registratore di terra: qualsiasi tipo di registratore installato presso i servizi di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo allo scopo di conservare traccia delle comunicazioni radio e delle immagini *radar* relative agli aeromobili che si siano trovati entro lo spazio aereo soggetto alla giurisdizione di tali servizi;

r) registratore di volo: qualsiasi tipo di registratore installato sull'aeromobile allo scopo di fornire informazioni complementari utili all'indagine tecnica relativa a un incidente o a un evento di pericolo.

Art. 3.

(Compiti e finalità)

1. Compito fondamentale della Commissione è quello di concorrere alla prevenzione degli incidenti e degli eventi di pericolo aeronautici svolgendo un'attività di indagine volta ad individuare ed identificare eventuali deficienze di sicurezza, da intendersi come condizioni o situazioni che presentino, o che possano presentare in futuro, aspettati inaccettabili di rischio; di segnalare tempestivamente dette deficienze alle autorità o agli enti competenti, e di formulare raccomandazioni di sicurezza per promuovere l'adozione di opportuni provvedimenti correttivi.

2. La Commissione ha, inoltre, il compito di informarsi costantemente sullo stato della sicurezza del volo dell'aviazione civile e di riferire annualmente al Governo e al Parlamento.

3. Per assolvere tali compiti la Commissione provvede a:

a) svolgere le indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, in accordo con quanto stabilito nell'articolo 4, al fine di accertare le cause che hanno originato detti eventi; ricavarne insegnamenti ed emanare raccomandazioni che consentano di prevenire futuri incidenti ed eventi di pericolo;

b) redigere, in conformità alla normativa internazionale e in accordo con quanto stabilito negli articoli 8 e 9, le relazioni sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, comprendenti, quando opportuno, raccomandazioni di sicurezza; trasmettere dette relazioni alle autorità italiane ed estere interessate, nonchè alla Commissione europea;

c) rendere pubbliche le relazioni finali;

d) studiare i problemi connessi con la sicurezza del volo nelle diverse attività dell'aviazione civile internazionale, predisponendo e attivando un sistema di raccolta e di elaborazione dei dati relativi agli inci-

denti, agli eventi di pericolo e, in generale, ad ogni evenienza o situazione che, a parere della Commissione, sia pregiudizievole per la sicurezza del volo;

e) effettuare indagini conoscitive, ricerche, verifiche e accertamenti su ogni condizione o situazione che, a parere della Commissione, in assenza di misure correttive possa dar luogo a un incidente o a un evento di pericolo e formulando raccomandazioni di sicurezza per provvedimenti atti alla loro eliminazione;

f) preparare una relazione annuale:

1) sullo stato della sicurezza del volo;

2) sull'esito delle raccomandazioni di sicurezza emesse dalla Commissione e sullo stato di attuazione dei provvedimenti correttivi adottati, a seguito di tali raccomandazioni, da parte delle autorità competenti;

g) rendere pubbliche, anche attraverso un proprio notiziario, informazioni e notizie che possano contribuire a prevenire gli incidenti aeronautici;

h) promuovere ricerche o condurre indagini su qualsiasi problema o tema afferente la sicurezza del volo emerso nel corso della propria attività istituzionale o, comunque, suggerito dal progresso della scienza sull'argomento;

i) formulare al Governo proposte per il miglioramento della sicurezza del volo per quanto riguarda gli aeromobili e il loro impiego, gli aeroporti e le infrastrutture, e il servizio di controllo del traffico aereo;

l) promuovere o partecipare a convegni o seminari nazionali e internazionali sulla sicurezza del volo;

m) fornire all'autorità giudiziaria la cooperazione dei propri investigatori, mettendo a disposizione di detta autorità gli elementi probatori ottenuti durante la fase in cui sono effettuati i primi accertamenti sui luoghi dell'incidente e in cui si procede all'esame preliminare dei reperti, come stabilito dall'articolo 4, comma 6, lettera *a*);

n) mantenere rapporti con enti ed istituzioni nazionali, esteri e internazionali, al

fine di una proficua collaborazione nei settori delle indagini sugli incidenti aeronautici e della relativa prevenzione;

o) fornire a enti e a istituzioni esteri che ne facciano richiesta beni e servizi dei quali la Commissione abbia disponibilità;

p) assicurare, per incidenti nei quali siano coinvolti aeromobili immatricolati all'estero, quando le indagini tecniche competano o siano state delegate allo Stato italiano, la partecipazione a dette indagini dei rappresentanti accreditati o dei relativi consulenti nominati dagli Stati esteri ai quali, in base alle convenzioni internazionali in vigore, è riconosciuto il diritto di partecipare;

q) provvedere, per incidenti e aeromobili per i quali sia riconosciuto allo Stato italiano il diritto di far partecipare a dette indagini un proprio rappresentante accreditato ed eventuali consulenti, quando le indagini tecniche competano o siano state delegate ad uno Stato estero in base alle convenzioni internazionali in vigore, alla nomina di tale rappresentante e dei relativi consulenti e intervenire perchè, in accordo con quanto stabilito nell'articolo 833 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 26 della presente legge, sia assicurata la loro partecipazione alle indagini.

Art. 4.

(Indagini tecniche)

1. La Commissione provvede a svolgere le indagini tecniche per incidenti e eventi di pericolo gravi che si verificano:

a) nel territorio dello Stato, comprese le acque territoriali e lo spazio aereo sovrastante, e in ogni altro luogo soggetto al controllo del traffico aereo italiano, quando siano coinvolti aeromobili civili di qualsiasi nazionalità;

b) in acque internazionali ivi compreso lo spazio aereo sovrastante, quando siano coinvolti aeromobili immatricolati in

Italia o aeromobili eserciti da imprese o cittadini italiani;

c) nel territorio di qualsiasi altro Stato, comprese le acque territoriali e lo spazio aereo sovrastante, quando siano coinvolti aeromobili immatricolati in Italia o aeromobili eserciti da imprese o cittadini italiani, nel caso in cui detto Stato rinunci a effettuare indagini per proprio conto e deleghi lo Stato italiano a effettuarle, in accordo con le convenzioni internazionali, e rispettivi allegati, sottoscritti dal Governo italiano e come previsto dall'articolo 833 del codice della navigazione, come modificato dall'articolo 26 dalla presente legge.

2. Nel caso di eventi di pericolo non classificabili come gravi, la Commissione provvede a svolgere indagini quando ritiene di poter trarre, dai risultati delle stesse, insegnamenti utili al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

3. L'attribuzione di eventuali colpe o responsabilità è escluso dagli scopi dell'indagine tecnica.

4. Non appena informata di un incidente o di un evento di pericolo grave, la Commissione provvede a nominare, per il caso specifico, un investigatore responsabile che inizia immediatamente a operare coadiuvato da altri investigatori ed esperti, secondo regole da stabilirsi nei regolamenti interni della Commissione.

5. In casi specifici, da definirsi nei regolamenti interni di cui al comma 4, la Commissione ha la facoltà di delegare il compito di svolgere indagini tecniche su incidenti ed eventi di pericolo aeronautici, ad altri enti, istituzioni o singole persone; in questi casi a detti enti, istituzioni o persone sono attribuiti gli stessi poteri conferiti alla Commissione, in particolare quelli definiti all'articolo 7, comma 3. Alla Commissione spetta il compito, non delegabile, di riesaminare i fatti, determinare la causa dell'incidente o evento di pericolo e formulare, se del caso, delle raccomandazioni di sicurezza.

6. Le indagini tecniche comprendono:

a) l'effettuazione dei primi accertamenti sui luoghi dell'incidente o dell'evento di pericolo, nonché l'esame preliminare dei reperti;

b) la raccolta delle testimonianze e delle altre informazioni disponibili da persone informate sui fatti;

c) il processo analitico volto a ricostruire la sequenza di eventi e di condizioni che hanno portato all'incidente o all'evento di pericolo e a identificare possibili deficienze di sicurezza;

d) lo studio di possibili misure atte a eliminare o evitare tali deficienze;

e) la stesura delle relazioni sull'incidente o evento di pericolo nelle quali sono incluse, ove opportuno, delle raccomandazioni di sicurezza.

7. Per svolgere tali attività la Commissione viene dotata dei mezzi indispensabili di investigazione, ricerca, analisi, simulazione e di elaborazione dati.

8. In tutti i casi in cui l'autorità giudiziaria dispone una propria inchiesta, gli accertamenti sui luoghi dell'incidente o dell'evento di pericolo, nonché l'esame preliminare dei reperti, di cui al comma 6, lettera a), sono effettuati in stretta collaborazione fra la Commissione e la procura della Repubblica competente, seguendo metodi e procedure che, per quanto possibile, soddisfino sia le esigenze dell'indagine tecnica, sia quelle dell'inchiesta giudiziaria. Per ottenere questo risultato l'investigatore responsabile dell'indagine tecnica e il magistrato incaricato dell'inchiesta giudiziaria sono tenuti a operare di concerto.

9. Nel corso della raccolta degli elementi probatori necessari, sia all'indagine tecnica, che all'inchiesta giudiziaria, si deve tener conto che alcuni di tali elementi, tra i quali l'identificazione e gli esami sulle vittime, inclusi quelli necroscopici e la trascrizione delle registrazioni disponibili dai registratori di volo, richiedono di essere sollecitamente esaminati e analizzati per assicurare il buon esito delle indagini. In questi casi la raccol-

ta e l'esame degli elementi probatori deve essere effettuata senza ritardi e i risultati completi devono essere messi immediatamente a disposizione, sia dell'autorità giudiziaria, che della Commissione.

10. L'esecuzione di esami e prove sperimentali sui reperti è stabilita di concerto con la procura della Repubblica competente, avendo ben presente l'esigenza di non determinare ritardi ingiustificati nello svolgimento delle indagini e di non interferire senza necessità con l'operatività dei sistemi aeroportuali, degli aeromobili e delle infrastrutture. Detti esami e prove sperimentali devono, inoltre, essere svolti in modo da preservare il più possibile ogni reperto per possibili necessità di riesame.

11. Il processo volto a stabilire la causa dell'incidente o dell'evento di pericolo grave, per le finalità precisate all'articolo 3, comma 3, lettera *a*), spetta esclusivamente alla Commissione.

12. La Commissione ha facoltà, in ogni momento, di riconsiderare le risultanze di un'indagine tecnica già conclusasi e di rivedere il contenuto delle raccomandazioni di sicurezza eventualmente già emesse, quando si rendessero disponibili nuovi elementi di prova, nuove informazioni o nuove tecniche di analisi. I nuovi eventuali elementi di prova o informazioni possono essere ricercati e acquisiti dalla Commissione stessa, o possono essere segnalati o presentati alla Commissione da chiunque lo desideri o ne abbia interesse. Spetta, tuttavia, insindacabilmente alla Commissione, la decisione di riaprire, sulla base dei nuovi elementi ottenuti, l'indagine tecnica e pervenire, se del caso, a nuove raccomandazioni di sicurezza.

13. Le disposizioni contenute nel presente articolo non limitano in alcun modo il potere di qualsiasi ente o istituzione dello Stato di svolgere inchieste per proprio conto e per finalità diverse da quelle che competono alla Commissione, in conformità a quanto previsto dalla legge; nè limitano, a detti enti o istituzioni, il diritto di ottenere informazioni direttamente dalle parti coin-

volte o da persone informate sui fatti o da testimoni dell'incidente.

Art. 5.

(Informazioni protette)

1. Le informazioni ottenute dalla Commissione di cui all'articolo 4, comma 6, lettera *b*), sono protette e, fatto salvo il potere della Commissione di utilizzarle nell'interesse della sicurezza del volo, è proibito a chiunque ne sia venuto a conoscenza di comunicarle o di permettere che esse siano comunicate a qualsiasi persona o ente estranei all'indagine tecnica, senza l'assenso scritto di coloro che le hanno fornite.

2. Gli investigatori della Commissione incaricati di eseguire le indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo, le persone delegate dalla Commissione ai sensi dell'articolo 4, comma 5, nonché i rappresentanti accreditati degli Stati esteri e relativi consulenti nominati in base alle convenzioni internazionali in vigore, sono esentati dall'obbligo di denuncia di cui all'articolo 331 del codice di procedura penale e possono avvalersi altresì della facoltà di non deporre, di cui all'articolo 200 dello stesso codice, in relazione alle informazioni di cui al comma 1.

3. Le informazioni sui fatti connessi con un incidente o un evento di pericolo aeronautico, raccolte dalla Commissione o ottenute come risultato delle attività specificate all'articolo 4, comma 6, lettere *b*), *c*), *d*) ed *e*), non hanno alcun valore probatorio nell'ambito di un procedimento giudiziario, amministrativo o disciplinare.

4. Le relazioni consuntive di qualsiasi tipo che si riferiscono a incidenti o a eventi di pericolo, approvate o non ancora approvate dal consiglio direttivo della Commissione, nonché qualsiasi altra relazione o documento che si riferisca a fasi di indagine successive alla prima, definite dall'articolo 4, comma 6, lettere *c*), *d*), ed *e*), non possono essere ammesse come prova in un pro-

cedimento giudiziario, amministrativo o disciplinare.

5. Sono invece, sin dall'inizio dell'indagine, a totale disposizione dell'autorità giudiziaria, le informazioni acquisite dalla Commissione nel corso della prima fase dell'indagine stessa, definita dall'articolo 4, comma 6, lettera a).

6. 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.

7. I membri della Commissione, il direttore generale, i funzionari e i dipendenti della stessa non possono essere chiamati da alcuna autorità a riferire sulle deposizioni testimoniali acquisite, nonchè sulle informazioni raccolte nel corso dell'indagine tecnica, nè possono essere chiamati a riferire sui risultati delle analisi e delle valutazioni comprese nel processo tecnico volto a determinare le cause di un incidente o di un evento di pericolo aeronautico.

Art. 6.

(Casi di sabotaggio)

1. Qualora, nel corso dell'indagine tecnica, la Commissione accerti che la causa primaria di un incidente sia stata un atto di sabotaggio o, comunque, un atto doloso inteso a provocare la caduta di un aeromobile o la morte di una o più persone, interrompe l'indagine tecnica e informa l'autorità giudiziaria di quanto ha accertato.

2. In deroga a quanto stabilito nell'articolo 5, commi 1 e 2, tutte le informazioni raccolte dalla Commissione, nonchè tutti i risultati delle analisi da questa svolte vengono messi a disposizione dell'autorità giudiziaria.

Art. 7.

(Poteri della Commissione)

1. Le pubbliche amministrazioni, gli enti di diritto pubblico e le aziende operanti nel

settore dell'aviazione civile mettono a disposizione della Commissione, a richiesta di quest'ultima, tutte le informazioni di cui dispongono che, a giudizio della Commissione stessa, siano necessarie allo svolgimento delle diverse attività di indagine e di ricerca, come stabilito dall'articolo 3.

2. La Commissione può, di propria iniziativa, raccogliere direttamente le informazioni di cui al comma 1, effettuando accertamenti, verifiche e sopralluoghi presso enti, imprese pubbliche e private, la cui attività sia direttamente o indirettamente collegata all'aviazione civile.

3. Agli investigatori della Commissione incaricati di eseguire le indagini sugli incidenti e sugli eventi di pericolo sono conferiti i poteri necessari per svolgere il proprio compito nel modo più efficace e nel più breve tempo possibile. In particolare, essi, previo coordinamento con l'autorità giudiziaria e anche nei casi previsti dagli articoli 253 e seguenti del codice di procedura penale, previa comunicazione anche telegrafica nei casi di estrema urgenza:

a) hanno libero accesso al luogo dell'incidente o dell'evento di pericolo, nonchè agli aeromobili coinvolti, al loro contenuto, o ai loro relitti;

b) effettuano l'immediato rilevamento degli indizi e la raccolta dei reperti o delle parti per esame o analisi;

c) danno disposizioni per la preservazione dei reperti e di ogni altro elemento necessario all'indagine;

d) hanno immediato accesso ai registratori di volo e di terra e a qualsiasi altra registrazione o elaborazione del relativo contenuto;

e) possono richiedere peculiari esami biologici e necroscopici sui corpi delle vittime, da svolgersi con il concorso di un rappresentante della Commissione quando questa lo ritenga necessario;

f) possono richiedere l'effettuazione sollecita di accertamenti ed esami medici che riguardino:

1) i membri dell'equipaggio degli aeromobili coinvolti in un incidente o in un evento di pericolo grave;

2) gli addetti ai servizi di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo che siano stati parte attiva in vicende conclusesi con un incidente o un evento di pericolo grave;

g) procedono all'audizione dei testimoni e delle persone informate sui fatti mediante avviso formale di convocazione;

h) hanno libero accesso a qualsiasi informazione pertinente in possesso dei proprietari, degli esercenti e dei costruttori degli aeromobili coinvolti, nonché delle autorità aeronautiche o aeroportuali.

4. Gli avvisi di convocazione sono emessi con la firma del presidente della Commissione 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 riconosciuti dalla legge ai testimoni chiamati a deporre nel corso dei procedimenti giudiziari. Al pagamento dei diritti e delle indennità predetti provvede la Commissione attingendo dai fondi a propria disposizione secondo modalità da stabilirsi nel regolamento di attuazione della presente legge, adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

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

6. La Commissione è autorizzata a:

a) utilizzare, sulla base di specifiche convenzioni e quando disponibili, servizi, personale e attrezzature in dotazione ad altri enti e istituzioni civili e militari; in particolare, avvalersi, quando necessario, dei laboratori degli istituti del Consiglio nazionale

delle ricerche, delle università e di altri enti pubblici di ricerca;

b) richiedere, se necessario, l'assistenza di enti o istituzioni di altri Stati per effettuare prove sperimentali ed esami specialistici, decodificare le informazioni registrate nei registratori di volo, utilizzare sistemi di elaborazione dati predisposti per l'analisi degli incidenti aeronautici;

c) avvalersi, quando necessario, di esperti italiani o stranieri da consultare su tematiche specifiche;

d) accettare donazioni in denaro o in proprietà mobiliari o immobiliari, eccettuati i casi in cui vi possa essere un conflitto di interessi fra la Commissione e il donatore;

e) richiedere pagamenti o altri idonei indennizzi da enti governativi stranieri a compensazione dei costi per beni e servizi forniti dalla Commissione;

f) stipulare con imprese nazionali o estere contratti per la fornitura di beni e servizi necessari allo svolgimento delle proprie funzioni istituzionali.

7. La Commissione presenta direttamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri previsioni di bilancio, richieste di finanziamenti, raccomandazioni relative alla legislazione o alla normativa tecnica ed operativa vigente, riguardante l'aviazione civile e la sicurezza del volo, senza essere tenuta a presentare, per esame e approvazione preventiva, detta documentazione ad alcun altro ente o istituzione dello Stato.

Art. 8.

(Relazioni sugli incidenti)

1. Per ciascun incidente oggetto di indagine la Commissione prepara una o più relazioni, comprendenti, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza; la forma di dette relazioni viene stabilita in modo che si adatti al tipo e alla gravità dell'incidente, in accordo con la normativa internazionale applicabile.

2. Ciascuna relazione d'incidente, sia nell'eventuale edizione preliminare, che nell'edizione finale, è inviata alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministero dei trasporti e della navigazione, al Ministero della difesa, alla Commissione europea. Essa è egualmente disponibile al pubblico.

3. Qualsiasi notizia relativa alle indagini, nonchè il contenuto di qualsiasi relazione d'incidente, non ancora emessa dalla Commissione, sono da considerarsi atti amministrativi per i quali vige l'esclusione del diritto di accesso, come previsto all'articolo 24, comma 2, lettera *d*), della legge 7 agosto 1990, n. 241, e su di essi deve essere osservato il segreto d'ufficio, ai sensi dell'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, come modificato dall'articolo 28 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Art. 9.

(Relazioni sugli eventi di pericolo)

1. Per ciascun evento di pericolo che sia stato oggetto d'indagine, la Commissione prepara una relazione in forma adatta al tipo e alla gravità dell'evento; tale relazione comprende, quando opportuno, delle raccomandazioni di sicurezza.

2. Detta relazione viene redatta in modo da salvaguardare, per quanto possibile, l'anonimato delle persone coinvolte nell'evento o che, comunque, hanno fornito informazioni nel corso dell'indagine.

3. La stessa relazione deve avere la più ampia diffusione fra gli enti e le persone che ne possono trarre benefici ai fini del miglioramento della sicurezza del volo.

Art. 10.

(Attuazione delle misure di sicurezza)

1. Ad ogni raccomandazione di sicurezza emessa dalla Commissione, l'autorità cui è indirizzata risponde ufficialmente e per

iscritto entro novanta giorni dalla ricezione. Nella risposta viene precisato quale delle azioni sottoindicate si intende intraprendere:

a) avviare e completare le azioni necessarie per l'adozione *in toto* della raccomandazione, entro i termini di tempo indicati dalla Commissione, secondo un piano di attuazione da allegarsi alla risposta stessa;

b) avviare e completare le azioni necessarie per l'adozione della raccomandazione solo in parte, secondo un piano di attuazione da allegarsi alla risposta stessa; nella risposta sono chiariti in sufficiente dettaglio i motivi per cui una parte della raccomandazione viene rigettata;

c) non avviare alcuna delle azioni richieste per l'adozione della raccomandazione; la risposta deve chiarire in dettaglio i motivi per cui la raccomandazione viene rigettata.

2. Le raccomandazioni di sicurezza e le risposte ottenute sono disponibili al pubblico.

Art. 11.

(Organizzazione della Commissione)

1. La Commissione permanente per la sicurezza del volo è costituita da cinque membri, incluso il presidente. I membri sono scelti fra persone di specifica e comprovata competenza ed esperienza, nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio stesso. Essi durano in carica per un periodo di quattro anni e possono essere riconfermati una sola volta. Al fine di assicurare la presenza costante nel Consiglio direttivo di membri con precedente esperienza nella funzione, all'atto del primo insediamento due membri sono nominati per un periodo di due anni; alla scadenza del mandato, tuttavia, essi possono essere riconfermati per quattro anni. Nel caso si renda vacante una posizione nel Commissione prima che il

precedente titolare abbia completato il proprio periodo di nomina, viene nominato un nuovo membro che rimane in carica per il tempo rimanente di tale periodo; esso può, in ogni caso, essere riconfermato per un periodo di quattro anni.

2. La Commissione approva i risultati delle attività di indagine o, se del caso, dispone ulteriori accertamenti; emette, alla conclusione delle indagini, le previste relazioni e le eventuali raccomandazioni di sicurezza.

3. La Commissione delibera:

- a) la nomina del direttore operativo;
- b) le linee generali nell'ambito delle quali devono essere svolte le diverse attività che conseguono ai compiti istituzionali della Commissione, stabiliti all'articolo 3;
- c) i regolamenti interni della Commissione e le successive modificazioni;
- d) la struttura organizzativa entro cui opera il personale dipendente, nonché gli incarichi dello stesso personale;
- e) gli accordi e le intese con istituti italiani ed esteri;
- f) i programmi e le iniziative in materia di ricerca, di cooperazione internazionale ed interna;
- g) il bilancio di previsione, le relative variazioni e il conto consuntivo;
- h) la relazione annuale.

4. Le deliberazioni della Commissione sono valide con la presenza di almeno tre membri; in caso di parità, il voto del presidente prevale.

5. Il presidente ha la rappresentanza legale della Commissione, convoca e presiede la Commissione, vigila sull'esecuzione delle delibere adottate, sottoscrive gli atti e i documenti della Commissione.

6. Il presidente designa i propri sostituti nelle persone del primo e del secondo vicesegretario che, in caso di assenza o impedimento, lo sostituiscono.

7. Il direttore operativo rimane in carica per un periodo di tempo non superiore a cinque anni e può essere riconfermato.

8. Il direttore operativo propone alla Commissione l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari; cura l'esecuzione delle deliberazioni della Commissione stessa; sovrintende all'attività del personale dipendente; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dalla Commissione.

9. Il direttore operativo provvede ad assegnare ciascun caso, oggetto di indagine ad un investigatore responsabile, attribuendo allo stesso il personale e le risorse necessari; segue lo sviluppo delle indagini e la preparazione delle relazioni verificandone l'adeguatezza e la completezza prima di presentarle alla Commissione per l'approvazione.

10. Il direttore operativo adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili e necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio. Tali provvedimenti sono immediatamente esecutivi, ma devono essere sottoposti alla ratifica della Commissione, convocata in seduta straordinaria nel termine di quindici giorni.

11. Il collegio dei revisori contabili è composto da tre membri, di cui uno con funzione di presidente, nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Consiglio stesso.

12. 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.

13. I membri del collegio partecipano altresì alle sedute della Commissione nelle quali sono discussi i bilanci di previsione e il rendiconto economico.

14. Gli emolumenti previsti per il presidente, per i membri della Commissione e per i revisori contabili sono stabiliti dal Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, all'atto della nomina. Il relativo decreto è pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Art. 12.

(Personale)

1. È istituito un apposito ruolo del personale dipendente dalla Commissione permanente per la sicurezza del volo.

2. Lo stato giuridico e il trattamento economico del personale sono stabiliti dal regolamento di attuazione di cui all'articolo 7, comma 4, tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali e organizzative della Commissione.

3. 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 della Commissione. I concorsi sono indetti dalla stessa Commissione e si svolgono secondo bandi appositamente emanati.

Art. 13.

(Incompabilità)

1. I membri della Commissione e il direttore operativo non possono, a pena di decadenza, detenere direttamente, nè indirettamente, attraverso propri familiari, quote anche minime di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile, nè esercitare alcuna attività professionale o di consulenza, nè essere amministratori o dipendenti di enti pubblici o privati, nè ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, nè avere incarichi in associazioni professionali o sindacali operanti nel settore dell'aviazione civile. I dipendenti della pubblica amministrazione sono collocati fuori ruolo per l'intera durata del mandato.

2. Sono, inoltre, causa di incompatibilità con la nomina a membro della Commissione o a direttore operativo:

a) avere, all'atto della nomina, vertenze in corso con imprese, enti o pubbliche amministrazioni che operano nel campo del trasporto aereo o dell'aviazione civile, in generale;

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

3. I membri della Commissione e il direttore operativo, dopo la cessazione dalla carica, non possono assumere, prima che sia trascorso un periodo di tre anni, incarichi come amministratori, dipendenti o consulenti di imprese pubbliche o private che svolgono attività nel settore dell'aviazione civile; nè possono, se provenienti da enti della pubblica amministrazione operanti nel settore dell'aviazione civile, essere reintegrati nell'amministrazione di provenienza prima che siano trascorsi tre anni; essi possono, tuttavia, essere trasferiti ad altra amministrazione dello Stato non operante nel settore dell'aviazione civile.

4. Ai membri della Commissione e al direttore operativo non possono essere assegnati, nel periodo in cui sono in carica, incarichi di perito del tribunale o di consulente tecnico del pubblico ministero o delle parti private in alcun procedimento giudiziario civile o penale che abbia per oggetto o che possa in qualsiasi modo riferirsi ad un incidente o a un evento di pericolo aeronautico.

5. I dipendenti della Commissione non possono, a pena di decadenza, essere proprietari direttamente, nè indirettamente attraverso propri familiari, per quote anche minime, di imprese operanti nel settore dell'aviazione civile, nè esercitare alcuna altra attività professionale o di consulenza, nè possono essere amministratori o dipendenti di altri enti pubblici o privati, nè ricoprire uffici pubblici di qualsiasi natura.

6. Ai dipendenti della Commissione non possono essere assegnati incarichi di perito del tribunale o di consulente tecnico del pubblico ministero o delle parti private in alcun procedimento giudiziario civile o penale che abbia per oggetto o che possa in qualsiasi modo riferirsi a un incidente o a un evento di pericolo aeronautico.

Art. 14.

(Disposizioni finanziarie e contabili)

1. All'atto dell'approvazione della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, verrà data copertura finanziaria alle spese di attivazione e di funzionamento per l'anno in corso.

2. Per l'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge si provvede alla copertura delle spese necessarie al funzionamento della Commissione con apposita norma inserita nella legge finanziaria. Per gli anni ulteriori la Commissione 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.

3. Il contenuto e la struttura del bilancio di previsione, nonché le procedure contabili, sono determinati nel regolamento di attuazione di cui all'articolo 7, comma 4.

4. I bilanci deliberati dalla Commissione sono approvati dal Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Il rendiconto della gestione finanziaria, approvato entro il 30 aprile dell'anno successivo, è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria della Commissione 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 dalla Commissione nell'esercizio esaminato.

Art. 15.

(Sanzioni)

1. Con decreto del Presidente della Commissione e salvo che il fatto non costituisca

reato, a chiunque contrasti od ostacoli l'attività della Commissione nell'esercizio di quanto previsto dalla presente legge o dai regolamenti che ne derivano, è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria fino a lire 50 milioni; inoltre, a chiunque, chiamato a fornire informazioni come previsto dagli articoli 4 e 6, comma 3, lettera g), fornisce alla Commissione informazioni non veritiere è comminata una sanzione amministrativa pecuniaria fino a lire 100 milioni.

Art. 16.

(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 di cui alla presente legge non si applicano agli aeromobili di cui all'articolo 748 del codice della navigazione, agli aeromobili del Corpo forestale dello Stato e agli aeromobili militari stranieri. Nel caso di incidenti o di eventi di pericolo gravi nei quali siano contemporaneamente coinvolti aeromobili o infrastrutture militari e aeromobili o infrastrutture civili, le indagini tecniche sono svolte da un gruppo investigativo misto, insediato dal Presidente del Consiglio dei ministri, al quale partecipano sia rappresentanti della Commissione, che rappresentanti del Ministero della difesa.

Art. 17.

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

1. La rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

«Delle indagini tecniche sugli incidenti e sugli eventi di pericolo aeronautici».

Art. 18.

(Modifica dell'articolo 826 del codice della navigazione)

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

«Art. 826. - (*Definizioni*). - Per i termini: esercente, evento di pericolo, evento di pericolo grave, incidente, indagine tecnica, valgono le definizioni di cui all'articolo 2 della legge istitutiva della Commissione permanente per la sicurezza del volo».

Art. 19.

(Modifica dell'articolo 827 del codice della navigazione)

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

«Art. 827. - (*Comunicazione d'incidente*). - Il direttore di aeroporto, l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza quando abbiano notizia di un incidente accaduto entro la propria giurisdizione, fatta eccezione per il caso di scomparsa di aeromobile, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria, alla Commissione permanente per la sicurezza del volo e al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Allo stesso obbligo sono tenuti, in solido, il pilota al comando dell'aeromobile, l'esercente, il proprietario e i membri dell'equipaggio. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative all'incidente:

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 al comando 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 identificabili; latitudine e longitudine;
- g) numero dei membri dell'equipaggio e numero dei passeggeri imbarcati, gravemente feriti, deceduti;
- 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 o della persona che trasmette la comunicazione».

Art. 20.

(Modifica dell'articolo 828 del codice della navigazione)

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

«Art. 828. - *(Comunicazione di evento di pericolo grave)*. - Il direttore di aeroporto e l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo quando abbiano notizia di un evento di pericolo grave, accaduto entro la propria giurisdizione, ne danno immediata comunicazione alla Commissione permanente per la sicurezza del volo.

Allo stesso obbligo sono tenuti, in solido, il pilota al comando dell'aeromobile, l'esercente e il proprietario. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative all'evento:

- 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 al comando dell'aeromobile;

d) data e ora dell'evento di pericolo;

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

f) luogo in cui si è verificato l'evento di pericolo precisandone la posizione rispetto a punti di riferimento sul terreno facilmente identificabili; latitudine e longitudine;

g) numero dei membri dell'equipaggio e numero di quelli che hanno subito lesioni;

h) numero dei passeggeri a bordo dell'aeromobile e numero di quelli che hanno subito lesioni;

i) descrizione dell'evento di pericolo e degli eventuali danni subiti dall'aeromobile o dagli aeromobili coinvolti per quanto già noto;

l) dati di identificazione dell'ente o della persona che trasmette la comunicazione».

Art. 21.

(Modifica dell'articolo 829 del codice della navigazione)

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

«Art. 829. - (*Comunicazioni volontarie*). - Tutti coloro che siano a conoscenza di un evento di pericolo e che non siano tenuti a trasmettere una comunicazione, in accordo con quanto stabilito all'articolo 828, possono presentare alla Commissione permanente per la sicurezza del volo un rapporto relativo alle notizie che essi desiderano trasmettere.

La persona che presenta volontariamente un rapporto relativamente a un evento di pericolo può esigere che la propria identità e tutte le informazioni suscettibili di rivelarla non siano divulgate».

Art. 22.

(Aggiunta dell'articolo 829-bis al codice della navigazione)

1. Dopo l'articolo 829 del codice della navigazione è inserito il seguente:

«Art. 829-bis. - (*Registratori di volo e di terra*). - In caso di incidente o di evento di pericolo i piloti al comando degli aeromobili coinvolti, nonché i responsabili dei centri di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo interessati agli eventi sopradetti, sono tenuti ad adottare tutte le azioni necessarie ad assicurare la conservazione dei dati contenuti nei registratori di volo e di terra installati sugli aeromobili e presso i centri di assistenza sopra citati».

Art. 23.

(Modifica dell'articolo 830 del codice della navigazione)

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

«Art. 830. - (*Incidenti aeronautici in mare*). - Se l'incidente è avvenuto in mare la comunicazione di incidente di cui all'articolo 827 è inviata anche all'autorità marittima più vicina.

Fermo il disposto del secondo comma dell'articolo 727, l'autorità marittima provvede, congiuntamente con l'autorità militare, al soccorso alle persone e alle cose, nonché alla sicurezza del traffico marittimo, e invia al Ministero dei trasporti e della navigazione e alla Commissione permanente per la sicurezza del volo copia del rapporto sull'intervento effettuato e sui soccorsi prestatati».

Art. 24.

(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, il direttore di aeroporto, l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza, quando ne siano informati, ne danno immediata comunicazione alla Commissione permanente per la sicurezza del volo e al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Allo stesso obbligo sono tenuti, in solido, l'esercente e il proprietario dell'aeromobile. La comunicazione deve comprendere ciò che è inizialmente disponibile delle seguenti informazioni relative all'incidente:

a) dati sul costruttore, sul modello, sulla nazionalità e sulle marche di immatricolazione dell'aeromobile;

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

c) nome del pilota al comando dell'aeromobile;

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

e) data e ora dell'ultimo decollo noto dell'aeromobile;

f) ultima posizione conosciuta dell'aeromobile;

g) nome e indirizzo dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri dell'aeromobile;

h) descrizione delle misure intraprese per la ricerca dell'aeromobile;

i) dati di identificazione dell'ente o della persona che trasmette la comunicazione».

Art. 25.

(Modifica dell'articolo 832 del codice della navigazione)

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

«Art. 832. - *(Incidente ad aeromobile straniero)*. - Nel caso di incidente occorso ad aeromobile straniero nel territorio dello Stato italiano, comprese le acque territoriali

e lo spazio aereo sovrastante, il direttore di aeroporto, l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo e la Commissione permanente per la sicurezza del volo ne danno comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri.

La Commissione permanente per la sicurezza del volo procede alla indagine tecnica sull'incidente in conformità a quanto previsto dall'allegato 13 alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile».

Art. 26.

(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 verificatosi al di fuori del territorio nazionale e che, comunque, non rientri nelle competenze dello Stato italiano, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge istitutiva della Commissione permanente per la sicurezza del volo, e che abbia coinvolto un aeromobile immatricolato in Italia o esercito da imprese o cittadini italiani, l'autorità consolare italiana ne informa il Presidente del Consiglio dei ministri, il quale trasmette gli atti al Ministero degli affari esteri e alla Commissione permanente per la sicurezza del volo affinché, ove si tratti di Stato aderente alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, si attivi l'applicazione dell'accordo in materia di incidenti aeronautici, oppure, ove si tratti di Stato non aderente alla Convenzione, siano presi gli accordi opportuni per il caso in esame».

Art. 27.

(Conformità alle convenzioni internazionali e alle direttive del Consiglio dell'Unione europea)

1. La presente legge conferisce alla Commissione attribuzioni che sono in accordo

con la Convenzione internazionale per l'aviazione civile stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva in Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561.

2. Sulla base di quanto previsto dalla legge 13 maggio 1983, n. 213, la presente legge recepisce nell'ordinamento italiano l'allegato 13 alla Convenzione di cui al comma 1, ivi inclusi gli eventuali documenti correlati, nella formulazione approvata e periodicamente aggiornata dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), limitatamente alle parti non in contrasto con le leggi italiane.

3. La presente legge recepisce nell'ordinamento italiano la direttiva 94/56/CE del Consiglio, approvata il 21 novembre 1994.

