

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 505

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo concernente la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 15 dicembre 2011, n. 217)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 20 settembre 2012)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI/D317/12

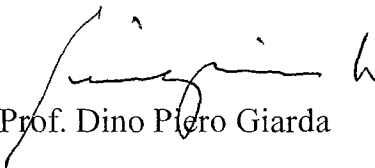
Roma, 20 settembre 2012

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

Onorevole Presidente,

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo concernente "Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n.996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 14 settembre 2012.

Con i migliori saluti.


Prof. Dino Piero Giarda

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, ha estesamente innovato l'ordinamento interno relativo alle inchieste tecniche aeronautiche (oggi definite "inchieste di sicurezza"), tenendo conto dell'esperienza acquisita in sede di applicazione della citata direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994, che ha stabilito i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Tali inchieste di sicurezza - il cui unico obiettivo è l'accertamento, a fini di prevenzione, delle cause di un incidente o di un inconveniente grave, e non l'attribuzione di eventuali colpe o responsabilità - sono di competenza, ai sensi dell'articolo 4 del citato regolamento (UE) n. 996/2010, dell'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile, che in Italia si identifica con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, proprio in attuazione della citata direttiva 94/56/CE.

In particolare, le novità introdotte dal regolamento in questione modificano sia il decreto legislativo n. 66/1999, sia il titolo VIII, libro I, parte II, del codice della navigazione. Tali modifiche riguardano principalmente l'organizzazione e lo svolgimento delle inchieste di sicurezza, mentre, per quanto concerne le autorità investigative nazionali permanenti per la sicurezza dell'aviazione civile, il citato regolamento si limita sostanzialmente a ribadire l'indipendenza e la posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile, a garanzia della obiettività delle inchieste di sicurezza.

Tra le novità più significative introdotte dal regolamento (UE) n. 996/2010, che maggiormente incidono a livello di ordinamento interno, si segnalano le seguenti.

Mentre il previgente ordinamento prevedeva l'obbligo di svolgere una inchiesta di sicurezza per gli incidenti e per gli inconvenienti gravi occorsi a tutti gli aeromobili dell'aviazione civile, il regolamento (UE) n. 996/2010 esclude tale obbligo per alcune specifiche categorie di aeromobili, lasciando comunque discrezionalità in merito alle autorità investigative nazionali permanenti per la sicurezza dell'aviazione civile.

Viene esteso in maniera significativa il numero dei soggetti tenuti a segnalare alle autorità investigative nazionali permanenti per la sicurezza dell'aviazione civile l'accadimento di un incidente e di un inconveniente grave, sino sostanzialmente a ricomprendervi tutti i soggetti istituzionali e non che, a vario titolo, operino nel contesto aeronautico.

Il regolamento disciplina inoltre il delicato problema del coordinamento tra l'inchiesta di sicurezza (in Italia, come già precisato, di competenza dell'ANSV) e l'inchiesta di competenza dell'autorità giudiziaria, contemperando, attraverso specifiche disposizioni, le esigenze di prevenzione con quelle di giustizia.



Tra le novità introdotte dal regolamento (UE) n. 996/2010 vi è anche la previsione di sanzioni per l'inosservanza dello stesso; l'articolo 23 prevede infatti che gli Stati membri stabiliscano delle sanzioni da applicare nel caso di «violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.».

Le violazioni che il legislatore europeo ritiene debbano essere sanzionate sono richiamate nel *considerando* n. 35 del regolamento (UE) in questione, il quale stabilisce quanto segue: «*Le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l'attività di un'autorità investigativa per la sicurezza impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli, alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità.*». In sostanza, tale *considerando* fa emergere la volontà del legislatore europeo di sanzionare una serie ben definita di comportamenti che, se messi in atto, potrebbero pregiudicare una efficace attività di prevenzione nel campo della sicurezza dell'aviazione civile; in tale contesto, si colloca, in particolar modo, l'esigenza di tutelare adeguatamente le prerogative delle autorità investigative nazionali permanenti per la sicurezza dell'aviazione civile, per evitare comportamenti che ne ostacolano l'attività nell'assolvimento dei compiti loro assegnati dal regolamento (UE) n. 996/2010.

Da qui l'esigenza di definire in ambito nazionale con il presente schema di decreto legislativo l'apparato sanzionatorio, di cui al citato articolo 23 del regolamento (UE) n. 996/2010, tenendo adeguatamente conto delle linee di indirizzo già delineate dallo stesso legislatore europeo nel richiamato *considerando* n. 35.

Esame dell'articolato.

Lo schema di decreto legislativo in esame si compone di sette articoli.

Con l'**articolo 1** si definisce il campo di applicazione del provvedimento.

Con l'**articolo 2** si individuano i soggetti chiamati a rispondere delle violazioni elencate nel successivo articolo 4. Tali soggetti si identificano nelle "persone coinvolte", così come definite dall'articolo 2, comma 1, numero 11, del regolamento (UE) n. 996/2010.

Con l'**articolo 3**, comma 1, si individua nell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) il soggetto responsabile dell'applicazione del provvedimento e della conseguente irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal successivo articolo 4. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è infatti il soggetto che più di ogni altro vedrebbe compromesso il regolare assolvimento dei propri compiti di istituto da eventuali



comportamenti, posti in violazione di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010, tesi a recare un pregiudizio al regolare svolgimento dell'attività investigativa e di prevenzione. La scelta dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo quale soggetto preposto all'irrogazione delle sanzioni in questione deriva anche dalle motivazioni manifestate dal legislatore comunitario nel *considerando* n. 35 del regolamento (UE) n. 996/2010, dove si citano espressamente le autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile.

Con l'articolo 3, comma 2, è parso invece opportuno stabilire che il procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni previste dal successivo 4, sia disciplinato con delibera del Collegio dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, da sottoporre all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri (amministrazione vigilante sull'ANSV), **sentiti il Ministero della giustizia e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**. Ciò in quanto il suddetto procedimento sanzionatorio troverà applicazione *erga omnes*. **Sempre al comma 2 si prevede altresì che nell'ambito del procedimento sanzionatorio sono valutati gli eventuali accordi di cooperazione stipulati ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 996/2010.**

Con l'**articolo 4** si individuano le violazioni e vengono definite le relative sanzioni. Le violazioni individuate sono quelle richiamate dal *considerando* n. 35 del regolamento (UE) n. 996/2010, alle quali è parso opportuno aggiungere anche l'ipotesi di alterazione dello stato dei luoghi (articolo 13, comma 2, del regolamento in questione), in quanto tale alterazione può compromettere in maniera significativa il regolare svolgimento dell'inchiesta di sicurezza. Nel prevedere quest'ultima violazione sono state fatte comunque salve le ipotesi previste dallo stesso articolo 13, comma 2, del regolamento (UE) n. 996/2010: ragioni di sicurezza, assistenza a persone ferite, autorizzazione esplicita delle autorità responsabili del sito, in ogni caso, ove possibile, in consultazione con la stessa Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, proprio per ridurre al minimo il rischio di compromissione dello stato dei luoghi.

Per quanto concerne le sanzioni, è parso opportuno prevedere, salvo che il fatto costituisca reato, delle sanzioni amministrative pecuniarie, in quanto ritenute maggiormente efficaci e dissuasive rispetto ad altre tipologie di sanzioni, così come indicato dal legislatore europeo nel *considerando* n. 35 del regolamento (UE) n. 996/2010. L'ammontare delle sanzioni è stato definito in maniera proporzionale alla loro gravità.

Con l'**articolo 5** si definisce il meccanismo per aggiornare periodicamente l'ammontare delle sanzioni di cui all'articolo 4, **mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente**, al fine di evitare che col tempo esse non risultino più efficaci e dissuasive. Si è optato, a



tal fine, per un meccanismo agile, individuato in un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze e **delle infrastrutture e dei trasporti**, da adottarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio dall'entrata in vigore del provvedimento.

Con l'**articolo 6** si stabilisce che i proventi derivanti dalle sanzioni irrogate siano versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente programma dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze relativo all'Agenzia nazionale della sicurezza del volo; a tale fine, il medesimo Ministero è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio (comma 2).

Al comma 3, si prevede che l'Agenzia trasmetta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, entro il 31 marzo di ogni anno, una relazione sull'applicazione del decreto legislativo e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente.

L'**articolo 7** reca le disposizioni finanziarie. Il provvedimento non comporta oneri in quanto l'Agenzia provvederà all'adempimento dei compiti in esso previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie, disponibili a legislazione vigente.



MODELLO DI RELAZIONE AIR
(ai sensi del d.P.C.M. 11 settembre 2008, n. 170)

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 OTTOBRE 2010 SULLE INCHIESTE E LA PREVENZIONE DI INCIDENTI E INCONVENIENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 94/56/CE.

Referente AIR: Settore legislativo del Ministro per gli affari europei.
Dott.ssa Carla Marincovich – tel. 06/67795442

Sezione 1. Il contesto e gli obiettivi.

A) La sintetica descrizione del quadro normativo vigente.

Il quadro normativo generale è delineato, in particolare, dalle seguenti fonti normative, che riguardano la organizzazione e lo svolgimento delle inchieste di sicurezza (già denominate “inchieste tecniche”) relative agli incidenti e agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile:

- *Regolamento (UE) n. 996 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE*; il medesimo regolamento tiene conto della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 ed in particolare dell'Allegato alla medesima; l'art. 23 del Regolamento, in particolare, obbliga gli Stati membri a prevedere, in caso di violazione del regolamento, norme sanzionatorie effettive, proporzionate e dissuasive.
- decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, che ha istituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) e modificato il codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994;
- decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 189, concernente il riordino dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo;
- legge 15 dicembre 2011, n. 217, che delega il Governo ad adottare disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi comunitari.

In particolare, il citato regolamento (UE) n. 996/2010 dà attuazione nell'ambito dell'Unione Europea a molteplici principi e disposizioni contenuti nell'Allegato 13 alla Convenzione di Chicago relativa all'aviazione civile internazionale, tenendo peraltro estesamente conto dell'esperienza acquisita con l'applicazione in ambito comunitario della direttiva 94/56/CE.



B) L'illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente normativa, corredata dalla citazione delle relative fonti di informazione.

La direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994 non conteneva la previsione di sanzioni per l'inosservanza delle disposizioni contenute nella stessa, ma il suo . Conseguentemente, alcuni Stati membri avevano autonomamente previsto delle sanzioni, altri, tra cui l'Italia, no: il decreto legislativo n. 66/1999, attuativo della direttiva in questione, non contiene infatti disposizioni finalizzate a sanzionare chi ostacoli o penalizzi il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza. Con il regolamento (UE) n. 996/2010 il legislatore comunitario è intervenuto per sanare la criticità in questione, prevedendo (art. 23 del regolamento) che tutti gli Stati membri fissino delle sanzioni da applicare nel caso di inosservanza del regolamento in questione, precisando, nel considerando n. 27, che il rapido svolgimento delle inchieste sugli incidenti e sugli inconvenienti nel settore dell'aviazione civile migliora la sicurezza aerea e contribuisce a prevenire il verificarsi di ulteriori incidenti e inconvenienti. Diventa quindi fondamentale assicurare - anche mediante la fissazione di sanzioni - il regolare e tempestivo svolgimento delle inchieste di sicurezza, il cui unico obiettivo, come precisato nel regolamento in questione, consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti e non nell'attribuire colpe o responsabilità.

C) La rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Secondo i dati forniti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo nei rapporti informativi annuali al Parlamento, in taluni comparti del settore aviazione civile italiano esistono delle criticità nella segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili civili; in sostanza, accade che soggetti tenuti a segnalare puntualmente e tempestivamente l'accadimento di incidenti e inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili civili non lo facciano, penalizzando così il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza dell'ANSV e conseguentemente la realizzazione di una efficace azione di prevenzione tesa al miglioramento della sicurezza del volo.

Nella propria esperienza operativa ultradecennale l'ANSV ha anche rilevato che spesso lo stato dei luoghi e degli elementi probatori relativi ad incidenti e ad inconvenienti gravi era stato alterato prima dell'arrivo *in loco* dei suoi investigatori, rendendo così più complessa se non addirittura a volte impossibile la puntuale individuazione delle cause degli eventi oggetto di inchiesta di sicurezza. Sono stati inoltre ripetutamente registrati atteggiamenti dilatori nel fornire all'ANSV documentazione ed informazioni fondamentali per le inchieste di sicurezza.

Tali criticità hanno determinato un prolungamento del termine di conclusione delle indagini rispetto al termine ordinario di 12 mesi previsto dal regolamento UE 996/2010 e dall'Allegato 13 ICAO.



Da un'analisi effettuata dall'ANSV sulle indagini di quest'ultimo anno, risulta che il tempo medio di chiusura di un'indagine si attesta sui 19 mesi, anziché sui 12 mesi.

D) La descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.

Quanto alla descrizione degli obiettivi da realizzare occorre fare rinvio al considerando n. 35 del regolamento (UE) n. 996/2010 che precisa quanto segue: "le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l'attività di un'autorità investigativa per la sicurezza (in Italia, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo) impedendo agli investigatori di adempiere ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli, alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità", tra queste occorre annoverare, *in primis*, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

La fissazione delle citate sanzioni rappresenterebbe quindi - in linea con le esigenze manifestate dal regolamento (UE) n. 996/2010 - un deterrente finalizzato a ridurre quanto più possibile comportamenti che possano penalizzare fortemente il regolare ed efficace svolgimento delle inchieste di sicurezza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, soprattutto per quanto concerne la trasmissione all'ANSV della documentazione e delle evidenze richieste, abbreviando pertanto la durata complessiva delle indagini.

L'elemento indicatore quindi sarà la durata media complessiva delle indagini.

Nella valutazione dell'incidenza delle sanzioni sui tempi di chiusura delle indagini occorrerà tenere presente che gli stessi sono in funzione di molteplici variabili, come ad esempio: il numero di investigatori in organico; la complessità dell'inchiesta (quelle relative ad aeromobili dell'aviazione commerciale sono generalmente più complesse di quelle relative ad aeromobili dell'aviazione da turismo); le tempistiche per l'acquisizione delle evidenze e della documentazione (spesso al di fuori del territorio nazionale), subordinate ai tempi di risposta del detentore delle stesse; le tempistiche per l'effettuazione di determinate analisi di laboratorio e per l'ottenimento dei relativi risultati; le tempistiche per garantire l'esercizio, da parte delle autorità investigative straniere accreditate nelle inchieste dell'ANSV, dei diritti loro riconosciuti dall'ordinamento internazionale e comunitario in materia (Allegato 13 ICAO e regolamento UE 996/2010). In sostanza, i tempi di chiusura possono



oscillare da pochi mesi a qualche anno (ad esempio l'inchiesta per l'incidente di Linate del 2001 o quella per l'incidente Tuninter del 2005).

E) L'indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

I soggetti destinatari dell'intervento regolatorio si possono sostanzialmente identificare in tutti i soggetti **pubblici** e privati operanti nel settore dell'aviazione civile, nonché in coloro che, a vario titolo ed in vario modo, ostacolano l'attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo nello svolgimento delle inchieste di sicurezza.

Sezione 2. Le procedure di consultazione.

Trattandosi di disciplina sanzionatoria, sulla proposta di articolato è stato acquisito il parere del Ministero della Giustizia, coproponente. Sul testo, adottato di concerto con Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, saranno acquisiti, come prescritto, dopo l'approvazione preliminare del Consiglio dei Ministri, i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

Sulla proposta di articolato è stata sentita anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che è l'istituzione principalmente coinvolta a livello italiano nell'attuazione del regolamento (UE) n. 996/2010 (è infatti di sua esclusiva competenza lo svolgimento delle inchieste di sicurezza); la stessa, alla luce della propria esperienza operativa e del contributo fornito a livello comunitario nell'elaborazione del citato regolamento (UE), ha manifestato condivisione del citato articolato, in quanto rispondente alle esigenze più volte manifestate dalla stessa ANSV.

Non è parso invece opportuno né necessario consultare altri soggetti pubblici e privati del comparto aeronautico, in quanto, in ordine ai profili sanzionatori, è lo stesso regolamento (UE) n. 996/2010 a fornire, nel considerando n. 35, esaurienti e puntuali indicazioni in materia nel caso di comportamenti che possano penalizzare lo svolgimento delle inchieste di sicurezza.

Sezione 3. La valutazione dell'opzione di non intervento ("Opzione zero").

Sulla base delle considerazioni finora esposte, la mancata emanazione del presente decreto impedirebbe il raggiungimento degli obiettivi posti dal regolamento (UE) n. 996/2010, esponendo la Repubblica italiana all'avvio di una procedura di infrazione.



L'opzione di non intervento dunque non è praticabile in quanto è lo stesso regolamento che, imponendo agli Stati membri di prevedere le suddette sanzioni, ha escluso meccanismi di regolazione spontanea della società civile, di opzioni volontarie e di autoregolazione.

D'altronde, anche l'esperienza dell'ANSV ha dimostrato come meccanismi del genere, improntati su richieste di informazioni non soggette a termini perentori o su condotte non sanzionabili, abbiano penalizzato fortemente il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza.

Nel caso di mancata emanazione del decreto in questione, quindi, potrebbero ripetersi quelle situazioni più volte rappresentate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo che hanno finora comportato ritardi nella chiusura delle inchieste di sicurezza (ad esempio, omessa segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti gravi, l'alterazione dello stato dei luoghi e degli elementi probatori prima dell'arrivo degli investigatori dell'ANSV, atteggiamenti dilatori nel fornire all'ANSV gli elementi necessari allo svolgimento delle inchieste di competenza, ecc.).

Sezione 4. La valutazione delle opzioni alternative di intervento regolatorio.

In sede di predisposizione del decreto in esame sono state valutate le tipologie di sanzioni più idonee a consentire il raggiungimento degli obiettivi posti dal regolamento (UE) n. 996/2010, tenendo anche conto dell'esperienza di altri Paesi europei: in particolare, si è valutato se in materia risultino necessarie sanzioni penali restrittive della libertà personale ovvero se siano sufficienti quelle amministrative pecuniarie. A meno che il fatto non costituisca reato, si è preferito optare per queste ultime, in quanto, trattandosi per lo più di violazioni di obblighi di informazione, si può ritenere che le sanzioni amministrative pecuniarie siano ugualmente efficaci e dissuasive rispetto alle quelle restrittive della libertà personale, la cui nuova introduzione rischia di comportare costi di adeguamento strutturale delle carceri.

Sezione 5. la giustificazione dell'opzione regolatoria proposta.

L'opzione regolatoria prospettata consente di adempiere allo specifico obbligo comunitario, previsto dall'art. 23 del Regolamento CE n. 996/2010, ai sensi del quale occorre introdurre sanzioni *“effettive, proporzionate e dissuasive”* per le condotte violative del regolamento stesso.

Le condotte violative rilevanti sono quelle richiamate dal considerando n. 35 del regolamento, alle quali è parso opportuno aggiungere anche l'ipotesi di alterazione intenzionale dello stato dei luoghi (art. 13, comma 2, del regolamento in questione), in quanto tale alterazione può compromettere in maniera significativa il regolare svolgimento dell'inchiesta di sicurezza. Nel prevedere quest'ultima violazione sono state fatte comunque salve le ipotesi previste dallo stesso art. 13, comma 2, del regolamento UE n. 996/2010: ragioni di sicurezza, assistenza a persona ferite, autorizzazione



esplicita delle autorità responsabili del sito, in ogni caso, ove possibile, in consultazione con la stessa ANSV, proprio per ridurre al minimo il rischio di compromissione dello stato dei luoghi.

Per quanto concerne le sanzioni, è parso opportuno prevedere, a meno che il fatto non costituisca reato, delle sanzioni amministrative pecuniarie, in quanto ritenute ugualmente effettive e dissuasive rispetto ad altre tipologie di sanzioni, così come indicato dal legislatore europeo nel considerando 35 del regolamento UE n. 996/2010.

L'ammontare delle sanzioni è stato definito in maniera proporzionale alla loro gravità, con un meccanismo che consente di aggiornare periodicamente il minimo e massimo edittale delle pene per evitare che col tempo esse non risultino più dissuasive. Si è optato, a tal fine, per un meccanismo agile, individuato in un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri della giustizia e dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio dall'entrata in vigore dell'intervento regolatorio in esame.

a) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.

Per misurare gli effetti dell'opzione regolatoria proposta si è fatta una valutazione delle conseguenze derivate, in ambito italiano, dall'omessa previsione nel decreto legislativo n. 66/1999 di previsioni sanzionatorie finalizzate a prevenire comportamenti in grado di penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. L'analisi degli elementi forniti da quest'ultima ha consentito di verificare la sussistenza della necessità dell'intervento regolatorio in questione, al di là comunque di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010.

b) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Non si rilevano svantaggi. I vantaggi che si possono intravedere consistono nell'assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e conseguentemente nel favorire il miglioramento dell'attività di prevenzione in campo aeronautico, a garanzia della sicurezza del volo e quindi della pubblica incolumità.

c) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti.

Entro il 31 marzo di ogni anno, l'ANSV dovrà trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei ministri una relazione sull'applicazione del presente intervento regolatorio e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente.



d) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.

Come rilevato, è stata effettuata una comparazione limitatamente alla tipologia di sanzioni che in materia avrebbe dato garanzie di effettività e dissuasione e la comparazione con "l'opzione zero" ha rilevato che nel passato l'autoregolazione attraverso l'imposizione di termini non perentori non ha dato risultati soddisfacenti, in quanto i termini non sono stati rispettati.

e) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Un eventuale fattore condizionante l'intervento regolatorio in questione potrebbe essere rappresentato dall'ambiente socio-culturale: taluni comparti del settore aviazione civile sono infatti più restii rispetto ad altri ad acquisire una corretta e diffusa cultura della sicurezza del volo. Anche la disponibilità di risorse da destinare all'accertamento dei fatti da sanzionare potrebbe costituire un fattore condizionante.

Sezione 6. L'incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese.

La natura dell'intervento esclude analisi su effetti incidenti sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese. Nel fissare a livello sanzionatorio dei criteri obiettivi, l'intervento regolatorio può comunque contribuire ad assicurare dinamiche di mercato corrette.

Sezione 7. Le modalità attuative dell'intervento regolatorio.

a) Soggetti responsabili dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio in questione è rimessa all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, in quanto le sanzioni previste sono finalizzate proprio ad impedire comportamenti lesivi delle prerogative di quest'ultima e ad assicurare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza. Soltanto l'ANSV, peraltro, è in grado di rilevare se si siano realizzati i presupposti per l'irrogazione delle sanzioni in questione.

Per garantire la dissuasività delle sanzioni amministrative pecuniarie, la Presidenza del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro della giustizia, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, adotterà, ogni due anni, un decreto di aggiornamento dei limiti edittali delle sanzioni, mediante l'applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente.



b) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, comunicazione alla Commissione Europea.

L'art. 3, comma 2, dello schema di decreto legislativo prevede che il procedimento per l'irrogazione delle sanzioni sia reso pubblico mediante pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e nel sito web istituzionale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

c) Strumenti per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

L'art. 6, comma 3, dello schema di decreto legislativo prevede che entro il 31 marzo di ogni anno l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo trasmetta alla Presidenza del Consiglio dei ministri una relazione sull'applicazione del decreto legislativo e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente.

d) Eventuali meccanismi per la revisione e per l'adeguamento periodico da sottoporre eventualmente a V.I.R.

A cura della Presidenza del Consiglio dei Ministri, attraverso i dati acquisiti con la relazione predisposta dall'ANSV, si procederà alla VIR nella quale sarà preso in esame prioritariamente l'effettivo abbattimento dei tempi per la chiusura delle inchieste.

Per quanto concerne invece l'ammontare delle sanzioni, un meccanismo di revisione e adeguamento periodico delle stesse consentirà di garantirne la dissuasività, attraverso il ricorso ad uno strumento agile, quale il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.



ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Titolo: SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO CONCERNENTE DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 OTTOBRE 2010 SULLE INCHIESTE E LA PREVENZIONE DI INCIDENTI E INCONVENIENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 94/56/CE.

Amministrazione proponente: PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI.

Referente: Settore legislativo del Ministro per gli affari europei.

PARTE I. Aspetti tecnico-normativi di diritto interno.

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Il presente decreto legislativo è finalizzato a dare attuazione all'art. 23 del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010, sulla inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE. Il citato articolo impone infatti agli Stati membri di prevedere norme relative alle sanzioni da applicare nel caso di violazione del regolamento in questione.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il presente provvedimento è adottato ai sensi dell'articolo 1, della legge 15 dicembre 2011, n. 217 – legge comunitaria 2010 - che conferisce la delega al Governo per l'adozione di discipline sanzionatorie per la violazione di disposizioni comunitarie che, nel caso di specie, sono rappresentate dalle disposizioni contenute nel regolamento (UE) n. 996/2010, il quale detta principalmente disposizioni in materia di inchieste di sicurezza, finalizzate alla prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

Lo schema di decreto legislativo si compone di sette articoli:

- l'articolo 1 (*Campo di applicazione*) definisce l'oggetto del provvedimento, consistente nella definizione della disciplina sanzionatoria per la violazione del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010;
- l'articolo 2 (*Destinatari*) individua i soggetti chiamati a rispondere delle violazioni elencate nel successivo articolo 4. Tali soggetti si identificano nelle "persone coinvolte", così come definite dall'articolo 2, comma 1, numero 11, del regolamento (UE) n. 996/2010;



- l'articolo 3 (*Organismo responsabile dell'irrogazione delle sanzioni*) individua nell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) - che si identifica con l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 996/2010 - l'organismo preposto alla applicazione del decreto legislativo ed alla irrogazione delle sanzioni ivi previste;
- l'articolo 4 (*Violazioni e sanzioni amministrative*) individua le violazioni e definisce le relative sanzioni; le violazioni individuate sono quelle richiamate dal considerando n. 35 del regolamento (UE) n. 996/2010, alle quali è parso opportuno aggiungere anche l'ipotesi di alterazione intenzionale dello stato dei luoghi (articolo 13, comma 2, del regolamento in questione), in quanto tale alterazione può compromettere in maniera significativa il regolare svolgimento dell'inchiesta di sicurezza;
- l'articolo 5 (*Aggiornamento degli importi delle sanzioni*) definisce il meccanismo per aggiornare periodicamente l'ammontare delle sanzioni, per evitare che col tempo esse non risultino più effettive e dissuasive;
- l'articolo 6 (*Versamento dei proventi*) stabilisce che i proventi derivanti dalle sanzioni irrogate siano versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente programma dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze relativo all'Agenzia nazionale della sicurezza del volo; a tale fine, il medesimo Ministero è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio, si prevede altresì che l'Agenzia trasmetta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, entro il 31 marzo di ogni anno, una relazione sull'applicazione del decreto legislativo e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente;
- l'articolo 7 (*Disposizioni finanziarie*) stabilisce che dall'attuazione del decreto legislativo non debbano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; stabilisce altresì che all'adempimento dei compiti previsti dal decreto legislativo l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo provveda con le risorse di cui disponga a legislazione vigente.

Le suddette norme non hanno alcun impatto diretto su leggi e regolamenti vigenti.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Le disposizioni del decreto legislativo in commento sono in armonia con i principi costituzionali di cui all'art. 25, comma 2.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.



L'ambito di applicazione delle disposizioni del decreto in commento è in armonia con il riparto di competenze tra Stato, Regioni ed autonomie locali, né contrasta con i processi di trasferimento delle funzioni alle Regioni ed agli enti locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Le disposizioni del presente decreto legislativo non si pongono in contrasto con i principi di cui all'art. 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Lo schema di decreto legislativo costituisce normazione di delega attuativa della norma di natura primaria posta dalla legge 15 dicembre 2011, n. 217 e dal regolamento (UE) n. 996/2010.

Non si rinviene dunque alcun aspetto di rilegificazione.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non vi sono progetti di legge pendenti in Parlamento su materia analoga.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Attualmente non risultano essere in corso giudizi di costituzionalità vertenti su materie oggetto della presente schema di decreto.

PARTE II. Contesto normativo comunitario e internazionale.

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il decreto legislativo che si propone risulta pienamente in linea con l'ordinamento dell'Unione Europea, in quanto dà attuazione a quanto previsto dall'art. 23 del regolamento (UE) n. 996/2010. Esso tiene conto di quanto precisato nel considerando n. 35 del regolamento in questione.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.



Non vi sono procedure di infrazione aperte da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Lo schema di atto normativo in esame risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia delle Comunità europee sul medesimo o su analogo oggetto.

Non risultano essere in corso giudizi pendenti innanzi la Corte di Giustizia vertenti su materie oggetto del presente schema di decreto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o su analogo oggetto.

Non risultano essere in corso giudizi innanzi la Corte europea dei diritti dell'uomo vertenti su materie oggetto del presente schema di decreto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

Allo stato attuale non esistono delle linee prevalenti di regolamentazione in materia da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo.

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Lo schema di decreto legislativo non introduce nuove definizioni normative, ma rinvia a quelle contenute nel regolamento (UE) n. 996/2010.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

Sono stati verificati i riferimenti normativi contenuti nello schema di decreto.



3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Nello schema di decreto legislativo non si fa ricorso alla tecnica della novella normativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Nel decreto legislativo proposto non sono ravvisabili effetti abrogativi impliciti, in quanto la materia è disciplinata per la prima volta.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Nello schema di atto normativo non sono ravvisabili disposizioni che comportino un effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

È stata verificata l'assenza di deleghe legislative aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

All'articolo 3, comma 2, dello schema di decreto, si stabilisce che il procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni previste dall'articolo 4 è disciplinato con delibera del Collegio dell'Agenzia, da sottoporre all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministeri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti. Nell'ambito del procedimento sono valutati gli eventuali accordi di cooperazione stipulati ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento. Il medesimo procedimento è reso pubblico mediante pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e nel sito web istituzionale dell'Agenzia. Non sono previsti termini.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di



commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione dello schema di atto normativo in esame sono stati utilizzati i dati già in possesso dell'Amministrazione proponente e non è stato necessario commissionare l'acquisizione di ulteriori dati statistici.



RELAZIONE TECNICA

Il decreto legislativo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, come espressamente stabilito all'articolo 7.

Il provvedimento in esame contiene infatti le disposizioni necessarie per completare, con l'impianto sanzionatorio, il quadro normativo comunitario e nazionale, delineato dal Regolamento (UE) n. 996 del 2010, che ha dettato norme in materia di inchieste e prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, il cui unico obiettivo, come esposto nella relazione illustrativa, è l'accertamento, a fini di prevenzione delle cause di un incidente o di un inconveniente grave, e non l'attribuzione di eventuali colpe o responsabilità.

Tali inchieste sono di competenza, ai sensi dell'articolo 4 del citato regolamento (UE) n. 996/2010, dell'autorità investigativa nazionale permanente per la sicurezza dell'aviazione civile, che in Italia si identifica con l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, di attuazione della direttiva 94/56/CE, abrogata dal medesimo regolamento (UE).

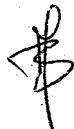
Ai sensi dell'articolo 3 dello schema di decreto legislativo l'Agenzia è responsabile dell'applicazione delle sanzioni previste all'articolo 4. Gli importi delle sanzioni sono aggiornati con DPCM, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio.

L'Agenzia provvede allo svolgimento dei compiti previsti dal provvedimento in esame con le risorse proprie, disponibili a legislazione vigente, pertanto, ai sensi dell'articolo 6, i proventi derivanti dalle sanzioni irrogate sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente programma dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze relativo all'Agenzia nazionale della sicurezza del volo; a tale fine, il medesimo Ministero è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

L'Agenzia trasmette, ai sensi del comma 3, del medesimo articolo 6, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, entro il 31 marzo di ogni anno, una relazione sull'applicazione del decreto legislativo e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

17° SET. 2012



POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Caruso



14820



7
700m

357

4

Ministero
dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

ISPETTORATO GENERALE PER I RAPPORTI FINANZIARI
CON L'UNIONE EUROPEA
UFFICIO IV

Roma, 18 SET. 2012

All' Ufficio del Coordinamento legislativo
Ufficio Legislativo – Economia
SEDE

Prot. N. 78723
Prot. Entrata N. 78668
Allegati: 1
Risposta a nota del :

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE UFFICIO DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO Ufficio Legislativo - Economia
18 SET. 2012
Prot. n. 13304

c. All' Ufficio legislativo – Finanze
SEDE

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE.

Si fa riferimento allo schema indicato in oggetto, trasmesso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli Affari Giuridici e Legislativi, ai fini delle verifiche tecniche di competenza.

Al riguardo, nel rappresentare di non avere osservazioni da formulare per l'ulteriore corso del provvedimento, si restituisce il testo bollinato unitamente alla relazione tecnica positivamente verificata.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Conto

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE LA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 996/2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 20 OTTOBRE 2010 SULLE INCHIESTE E LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI E INCONVENIENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 94/56/CE.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 15 dicembre 2011, n. 217, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2010, ed in particolare l'articolo 1;

Visto il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE;

Vista la direttiva 94/56/CE del Consiglio che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile;

Visto il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, che istituisce l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e modifica il codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 189, recante il regolamento di riordino dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, a norma dell'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

Ritenuto necessario fornire disposizioni applicative del regolamento (UE) n. 996/2010, per quanto concerne in particolare le sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del citato regolamento e l'individuazione delle misure necessarie affinché esse siano attuate in applicazione dell'articolo 23 del medesimo regolamento;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del...;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del...;

Sulla proposta dei Ministri per gli affari europei, della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti;

Emana

il seguente decreto legislativo:

ART. 1

(Campo di applicazione)

1. Il presente decreto reca la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010, sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE, di seguito denominato 'regolamento'.



ART. 2

(Destinatari)

1. I soggetti chiamati a rispondere per le violazioni sanzionate dal presente decreto si identificano nelle 'persone coinvolte' di cui all'articolo 2, comma 1, numero 11, del regolamento.

ART. 3

(Organismo responsabile dell'irrogazione delle sanzioni)

1. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), di seguito denominata 'Agenzia', è l'organismo responsabile dell'applicazione del presente decreto e irroga le sanzioni amministrative pecuniarie previste dall'articolo 4, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.
2. Il procedimento sanzionatorio connesso alle violazioni previste dall'articolo 4 è disciplinato con delibera del Collegio dell'Agenzia, da sottoporre all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministeri della giustizia e delle infrastrutture e dei trasporti. Nell'ambito del procedimento sono valutati gli eventuali accordi di cooperazione stipulati ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento. Il medesimo procedimento è reso pubblico mediante pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e nel sito web istituzionale dell'Agenzia.

ART. 4

(Violazioni e sanzioni amministrative)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, l'Agenzia irroga le sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni di seguito elencate:
 - a) i soggetti di cui all'articolo 2 che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, non ne informino tempestivamente l'Agenzia, sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da tremila euro a dodicimila euro;
 - b) i soggetti di cui all'articolo 2 che diffondano le informazioni protette di cui all'articolo 14 del regolamento sono puniti con una sanzione amministrativa pecuniaria da diecimila euro a quarantamila euro;
 - c) i soggetti di cui all'articolo 2 che ostacolano l'attività dell'Agenzia, impedendo ai suoi investigatori di adempiere ai loro doveri, sono puniti con una sanzione amministrativa pecuniaria da cinquemila euro a ventimila euro;
 - d) sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria da ventimila euro a ottantamila euro i soggetti di cui all'articolo 2 che prima dell'arrivo degli investigatori dell'Agenzia:
 - 1) modificano lo stato del luogo dell'incidente;
 - 2) prelevano campioni del relitto dell'aeromobile;
 - 3) intraprendono movimenti o effettuano campionamenti dell'aeromobile, del suo contenuto o del suo relitto;
 - 4) spostano o rimuovono il relitto dell'aeromobile. Non è punibile chi commette le condotte di cui ai numeri 1), 2), 3) e 4), per ragioni di sicurezza, per assistere persone ferite ovvero previa autorizzazione dell'autorità responsabile del luogo dell'incidente, con la consultazione, ove possibile, dell'Agenzia;
 - e) i soggetti di cui all'articolo 2 che si rifiutino di fornire agli investigatori dell'Agenzia registrazioni, informazioni e documenti rilevanti ai fini dell'inchiesta di sicurezza,



occultandoli, alterandoli o distruggendoli, sono puniti con una sanzione amministrativa pecuniaria da diecimila euro a quarantamila euro.

ART. 5

(Aggiornamento degli importi delle sanzioni)

1. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio, sono aggiornati i limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 4, mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'ISTAT nel biennio precedente. Gli aggiornamenti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo.

ART. 6

(Versamento dei proventi)

1. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal presente decreto sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente programma dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, relativo all'Agenzia.
2. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.
3. Entro il 31 marzo di ogni anno, l'Agenzia trasmette alla Presidenza del Consiglio dei ministri una relazione sull'applicazione del presente decreto e sulle sanzioni irrogate nell'anno precedente.

ART. 7

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.
2. L'Agenzia provvede all'adempimento dei compiti previsti nel presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

