

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 216/2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE

*(Parere ai sensi dell'articolo 3, della legge 9 luglio 2015, n. 114)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 28 luglio 2017)**

---





*La Ministra*  
*per i rapporti con il Parlamento*  
DRP/II/XVII/ 298/17

Roma, 28 luglio 2017

*Signor Presidente,*

trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) n. 216/2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE, il Regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 10 luglio 2017.

*cordiale,*

*Anna Finocchiaro*  
Anna Finocchiaro

---

Sen. Pietro GRASSO  
Presidente del Senato della Repubblica  
ROMA

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il decreto legislativo è finalizzato a dare attuazione all'articolo 68 del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, che impone agli Stati membri di stabilire e applicare le sanzioni per la violazione del regolamento stesso e delle relative norme di attuazione, conformando, quindi, l'ordinamento interno alla disciplina europea.

L'articolo 3 della legge 9 luglio 2015, n. 114 conferisce delega al Governo per la disciplina sanzionatoria di disposizioni europee sprovviste di sanzioni e vigenti dal momento dell'entrata in vigore della citata legge.

Per la mancata esecuzione del descritto obbligo da parte dello Stato italiano, con lo *Standardisation inspection status report CAW.IT.10.2009*, la *European Aviation Safety Agency* (EASA) ha formulato un rilievo individuando, nella data del 30 giugno 2013, il termine ultimo per la predisposizione del prescritto impianto sanzionatorio. Tale rilievo è stato reiterato nel mese di febbraio dell'anno 2016.

Stante il perdurante inadempimento dello Stato italiano, l'EASA ha adottato un *Supplementary report* destinato alla Commissione europea, creando, così, i presupposti per l'avvio della procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, prevista dal regolamento (UE) n. 628/2013, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle norme del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

La mancata applicazione da parte dell'Italia del regolamento (UE) n. 216/2008 ha determinato l'apertura dell'*EU Pilot* 8592/16/MOVE.

Oltre all'obbligo normativo, l'esigenza pratica di predisporre tale provvedimento sanzionatorio si colloca nell'ottica della visione integrata della filiera aeronautica, della tutela della sicurezza delle operazioni, del trasporto e degli aeroporti nonché della sicurezza dei passeggeri e delle comunità sottostanti e, da ultimo, della salvaguardia dell'ambiente.

Quanto sopra, nonostante siano da tempo in corso i lavori per l'adozione di un nuovo regolamento che sostituirà quello in esame. La relativa proposta della Commissione è contrassegnata come 2015/0277(COD); il testo è stato già oggetto di esame e modifica da parte del Parlamento europeo e, infine, di modifica anche da parte del Consiglio dei ministri dei trasporti e dell'energia nel mese di dicembre 2016, con orientamento 15155/2016.

Il presente schema di decreto legislativo detta la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 216/2008, articoli 5, 6, 7, 8, 8 *bis*, 8 *ter* e 8 *quater*, e relativi allegati (cc.dd. *essential requirements*, vale a dire requisiti essenziali) e norme di attuazione (*implementing rules*), a cui, in seguito, si farà riferimento come a "il Regolamento" e "gli Allegati".

Il provvedimento in questione svolge la funzione di strumento dissuasivo per gli operatori del settore aeronautico inadempienti verso il rispetto dei requisiti di sicurezza in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale, requisiti di piloti, assistenti di volo e allievi e dei relativi centri di addestramento, esaminatori e centri aeromedici, operazioni di volo, aeroporti, fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea e del relativo personale, regole dell'aria, controllori del traffico aereo e relative organizzazioni di addestramento. Esso rappresenta lo strumento di controllo fornito



all'Autorità nazionale per l'aviazione civile per correggere azioni e attività non conformi a quanto previsto dal regolamento di base e dei suoi regolamenti d'attuazione.

Le sanzioni previste, nell'ottica di una generale depenalizzazione delle sanzioni nel settore della sicurezza aeronautica, sono di natura amministrativa pecuniaria e il relativo procedimento di irrogazione è regolato dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

Il decreto si compone di 17 articoli.

La rubrica di ognuno degli articoli citati richiama la correlata disposizione del regolamento (CE) n. 216/2008.

Conformemente alla previsione di cui all'articolo 1 del Regolamento, gli articoli 1 e 3 del provvedimento in esame individuano l'ambito di applicazione e le esclusioni. Quanto all'oggetto del provvedimento, è previsto che lo stesso contenga la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 216/2008, rimanendo ferma l'applicazione delle norme penali. Quanto all'ambito di applicazione, i destinatari diretti del provvedimento sono i soggetti coinvolti in progettazione, produzione, manutenzione e operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze; i soggetti che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili; i soggetti coinvolti in progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti nonché i soggetti che partecipano alle operazioni di detti aeroporti e alla progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali; i soggetti coinvolti in progettazione, produzione, manutenzione e gestione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea; i soggetti impegnati nell'addestramento del personale e nella fornitura dei servizi di navigazione aerea.

La chiara definizione dell'ambito di applicazione dell'azione europea consente di individuare, senza ambiguità, le persone, le organizzazioni e i prodotti soggetti alle disposizioni sanzionatorie.

A tale scopo contribuisce pure la chiara definizione delle esclusioni, che opera sul piano oggettivo.

Viene altresì specificato che per requisiti essenziali, sovente richiamati nelle disposizioni in materia tecnica-aeronautica, devono intendersi le condizioni specificate negli Allegati al Regolamento.

L'articolo 2 reca le definizioni di «organizzazione», quale persona giuridica o ente privo di personalità giuridica, e di «esercente», vale a dire chi assume l'esercizio di un aeromobile a norma dell'articolo 874 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

L'articolo 4, nel richiamare i compiti di sorveglianza dei certificati emessi, di indagine e ispezione facenti capo all'Ente nazionale per l'aviazione civile – unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, ai sensi dell'articolo 687 del codice della navigazione –, individua nell'Ente l'organismo responsabile dell'applicazione del decreto, attraverso l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle sanzioni. Il comma 3, mira, poi, a dare attuazione alla *just culture*, c.d. cultura giusta propugnata dalla legislazione europea, di cui al regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione.



Quando il trasgressore, a seguito della diffida di E.N.A.C. a regolarizzare le violazioni, non mette in atto azioni correttive, l'Ente predetto procede a norma delle disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II della legge 24 novembre 1981, 689.

Le sanzioni amministrative pecuniarie sono comminate, pertanto, in base alla gravità e agli effetti sulla sicurezza.

Il corpo dell'apparato sanzionatorio dell'adottando decreto è strutturato in modo da ricondurre le varie sanzioni a ciascuna area di applicazione: aeronavigabilità e protezione ambientale (articolo 5), piloti, assistenti di volo e allievi (articolo 6), centri di addestramento per piloti, assistenti di volo e allievi (articolo 7), esaminatori e centri aeromedici (articolo 8), operazioni di volo (articolo 9), aeroporti (articolo 10) fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea e relativo personale (articolo 11), regole dell'aria (articolo 12), controllori del traffico aereo (articolo 13) e organizzazioni di addestramento per controllori del traffico aereo (articolo 14).

In relazione alle norme del decreto che stabiliscono le sanzioni, per ciascuna area è stata prevista una forbice con l'indicazione degli importi minimi e massimi della sanzione pecuniaria da irrogare.

Non sono state previste, pur in presenza di fattispecie sanzionatorie potenzialmente incompatibili, espresse abrogazioni di norme del Codice della navigazione recanti sanzioni nelle materie di cui al presente decreto. Infatti le sanzioni qui introdotte *ex novo* sono relative a violazioni non integralmente sovrapponibili alle fattispecie sanzionatorie del Codice della navigazione. E' opportuno, dunque, evitare che, mediante espresse abrogazioni di norme vigenti, residui un ambito di violazioni non coperto dalla tutela sanzionatoria, restando, invece, rimessa all'interprete la valutazione, in termini di abrogazione implicita, della incompatibilità della vecchia disciplina con la nuova.

L'articolo 15 concerne le disposizioni finanziarie e, in linea con il provvedimento sanzionatorio di attuazione dell'articolo 15 del regolamento (UE) n. 255/2010, prevede una specifica clausola di invarianza finanziaria in base alla quale dalle disposizioni in argomento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, precisando altresì che attività previste dal presente decreto sono svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Tutte le attività autorizzative, di vigilanza e controllo previste a carico dell' E.N.A.C. rientrano nell'ambito delle attività istituzionali già svolte dall'Ente.

I proventi derivanti dalla riscossione delle sanzioni previste dal presente decreto saranno versati all'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere successivamente trasferiti all'ENAC, su apposito capitolo. Le somme riscosse verranno finalizzate esclusivamente per la sicurezza del volo, nel rispetto delle funzioni già attribuite all'Ente e della *mission* assegnata allo stesso, senza dar luogo ad alcuna eventuale forma di consolidamento della spesa storica.

L'articolo 16 dello schema di decreto stabilisce le modalità e i termini per l'aggiornamento delle sanzioni, da effettuarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.

Infine, l'articolo 17 introduce un onere informativo per l'Ente prevedendo che lo stesso, entro il 30 settembre di ogni anno, debba trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto e sugli importi riscossi dall'Ente in ragione delle sanzioni irrogate.



## RELAZIONE TECNICA

Il decreto legislativo in esame è stato predisposto per dare attuazione all'articolo 68 del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, c.d. regolamento di base, che impone agli Stati membri di stabilire e applicare le sanzioni per la violazione delle disposizioni contenute nello regolamento medesimo e per conformare l'ordinamento interno alla disciplina europea.

In particolare, il provvedimento detta la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui agli articoli 5, 6, 7, 8, 8 *bis*, 8 *ter* e 8 *quater* del Regolamento e relativi allegati (*essential requirements*) e norme di attuazione (*implementing rules*).

Nello specifico, l'intervento in oggetto svolge la funzione di strumento dissuasivo per gli operatori del settore aeronautico inadempienti verso il rispetto dei requisiti di sicurezza in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale, piloti, assistenti di volo e allievi, centri di addestramento per piloti, esaminatori e centri aeromedici, operazioni di volo, aeroporti, fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea e del relativo personale, regole dell'aria, controllori del traffico aereo e organizzazioni di addestramento per controllori di traffico aereo, e rappresenta lo strumento di controllo fornito all'Autorità nazionale per l'aviazione civile per correggere azioni e attività non conformi a quanto previsto dal regolamento di base e dai relativi regolamenti di attuazione.

Ai sensi dell'articolo 4 del provvedimento, l'organismo responsabile dell'applicazione delle sanzioni è l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), in qualità di unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.

L'ENAC, istituito con decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è un ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il predetto Ente, ai sensi dell'articolo 2 (funzioni) comma 1, lett. a) del citato decreto costitutivo, svolge, tra le varie attività, quella di regolamentazione tecnica ed ispettiva, sanzionatoria, di certificazione, di autorizzazione, di coordinamento e di controllo, nonché tenuta dei registri e degli albi nelle materie di competenza, esercitando le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) ed all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.).

La disciplina sanzionatoria prevista dal provvedimento in esame è stata concepita sulla base dei principi costituzionali di legalità e di imparzialità e tenendo conto dei criteri e delle regole di carattere generale stabilite dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, (c.d. legge di depenalizzazione) in materia di sanzioni amministrative.

Le fattispecie violative disciplinate dal provvedimento, in attuazione della prescrizione dell'articolo 68 del Regolamento citato, ampliano in maniera significativa le ipotesi già presenti nell'ordinamento giuridico italiano.

Al riguardo, si è scelto di non prevedere espresse abrogazioni della disciplina del Codice della Navigazione, non essendovi evidente sovrapposizione tra le fattispecie. Pertanto l'eventuale disapplicazione verrà lasciata alla valutazione dell'interprete.

Rispetto agli effetti finanziari derivanti dalle sanzioni in parola, non si evidenziano sottrazioni di risorse al bilancio dello Stato, per effetto degli illustrati trasferimenti di funzioni dalla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), dal Registro aeronautico



italiano (R.A.I.) ed dall'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.), all'ENAC, ai sensi del citato decreto legislativo n. 250 del 1997.

Si fa comunque presente che sino ad oggi, nei fatti, non si sono riscontrati incassi derivanti dalle sanzioni di cui alle norme preesistenti. Ciò in considerazione della portata estremamente generale delle stesse e della commistione nelle fattispecie tra personale navigante e personale di volo.

Il provvedimento in questione, pertanto, oltre a conformare l'ordinamento interno alla disciplina europea, consente effettuare una fattiva applicazione alla disciplina sanzionatoria nei confronti gli operatori aeronautici che violano le norme tecniche di settore.

L'articolo 15, concerne le disposizioni finanziarie e, in linea con il provvedimento sanzionatorio di attuazione dell'articolo 15 del regolamento (UE) n. 255/2010, prevede una specifica clausola di invarianza finanziaria in base alla quale dalle disposizioni in argomento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, precisando altresì che attività previste dal presente decreto sono svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Tutte le attività autorizzative, di vigilanza e controllo previste a carico dell' E.N.A.C. rientrano nell'ambito delle attività istituzionali già svolte dall'Ente.

I proventi derivanti dalla riscossione delle sanzioni previste dal presente decreto saranno versati all'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere successivamente trasferiti all'ENAC, su apposito capitolo. Le somme riscosse verranno finalizzate esclusivamente al miglioramento della sicurezza del volo, nel rispetto delle funzioni già attribuite all'Ente e della *mission* assegnata allo stesso, senza dar luogo ad alcuna eventuale forma di consolidamento della spesa storica.

L'articolo 16 stabilisce le modalità e i termini per l'aggiornamento delle sanzioni, da effettuarsi entro il 1° dicembre di ogni biennio con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.

Infine, l'articolo 17 introduce un onere informativo per l'Ente prevedendo che lo stesso, entro il 30 settembre di ogni anno, debba trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto e sugli importi riscossi dall'Ente in ragione delle sanzioni irrogate.

Con verifica della presenza dell'elenco recante, effettuato ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 del D.Lgs. n. 250 del 28.02.1997, il D. M. del 26.07.2017 ha avuto esito



MINISTERO  
26 LUG. 2017

IL DIRETTORE

Il Reggimento Generale dello Stato



**ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)**  
(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE LA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008, RECANTE REGOLE COMUNI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ISTITUISCE UN'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 91/670/CEE, IL REGOLAMENTO (CE) N. 1592/2002 E LA DIRETTIVA 2004/36/CE.

*Referente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio Legislativo  
Dr. Giovanni Ferrelli*

**SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI**

**A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.**

Con il decreto legislativo proposto si intende esercitare la delega normativa conferita al Governo dall'articolo 3 della legge 9 luglio 2015, n. 114.

Il predetto provvedimento mira, in sintesi, a dare attuazione all'articolo 68 del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il Regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE. In particolare, il menzionato articolo 68 prescrive agli Stati membri di stabilire e applicare le sanzioni per il regolamento (CE) n. 216/2008, c.d. "regolamento di base", conformando quindi l'ordinamento interno alla disciplina comunitaria.

Il regolamento comunitario in questione contiene una serie di prescrizioni atte a garantire un livello elevato e uniforme di protezione per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile, mediante l'adozione di regole di sicurezza comuni, nonché di misure in tutti gli ambiti dell'aviazione civile, dalla aeronavigabilità delle macchine ai piloti, dalle operazioni di volo agli aeroporti, dall'*Air traffic management* all'*Air navigation system*, per assicurare che i prodotti, le persone e le organizzazioni operanti e presenti sul territorio dell'Unione europea rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione ambientale.

Il proposto atto normativo realizza il collegamento della regola strumentale (c.d. norma-sanzione), che prevede conseguenze negative per chi viola la prescrizione, con le prescrizioni di comportamento (c.d. norma-precepto) contenute nel regolamento (CE) n. 216/2008, rendendo, in tal modo, queste ultime efficaci.

La carenza a livello costituzionale di un sistema elaborato e compiuto di principi attinenti all'illecito amministrativo ha imposto di concepire la struttura di tale illecito sui fondamenti della normativa primaria, integrando i principi di legalità e di imparzialità dettati dalla Costituzione (articoli 23 e 97), con i criteri e le regole generali stabilite dalla legge organica sulle sanzioni amministrative, vale a dire la legge 24 novembre 1981, n. 689, *Legge di depenalizzazione*.

Di talché, con la disciplina sanzionatoria che si propone, si conferisce maggiore certezza alle norme sostanziali adottate a livello comunitario e, al contempo, si dà attuazione alla prescrizione di cui al sopra citato articolo 68.

In tal modo si intende, pertanto, risolvere le criticità nazionali, introducendo il principio della *Just Culture*, che ha origine nel mondo anglosassone e con cui è riassunta una serie di pratiche e atteggiamenti riguardanti la sicurezza in ambienti ad alto rischio. Si tratta di un approccio che punta alla prevenzione e che, per quanto concerne la gestione del traffico aereo, ribalta il metodo italiano di affrontare i problemi quotidiani; troppo spesso, infatti, in Italia il verificarsi di inconvenienti o di incidenti aeronautici innesca un approccio nelle indagini, finalizzate all'individuazione delle responsabilità, assolutorio nei confronti del management e punitivo nei confronti del singolo, deresponsabilizzando l'organizzazione e non tesaurizzando le informazioni. Tali dinamiche condizionano l'agire quotidiano dei controlleri di volo, anche quando anomalie o errori non hanno ricadute negative.

Fondata su un approccio positivo, la *Just Culture* si basa su due prerequisiti:

1. la comunicazione interna è fondata sulla fiducia reciproca tra i diversi livelli gerarchici dell'organizzazione;
2. vi è una generale certezza sull'efficacia della prevenzione.

In un contesto organizzativo di questo tipo, errori, inconvenienti e incidenti sono affrontati dalla prospettiva del sistema di gestione e non da quello del singolo controllore. E' evidente che casi di abuso, dolo, negligenza grave attribuibili a un soggetto preciso sono comunque perseguiti.

La ricerca in campo aeronautico sulle cause di un evento critico ha messo in luce due aspetti:

1. è sistematicamente provocato da un concatenarsi di cause;
2. il fattore umano gioca un ruolo preponderante.

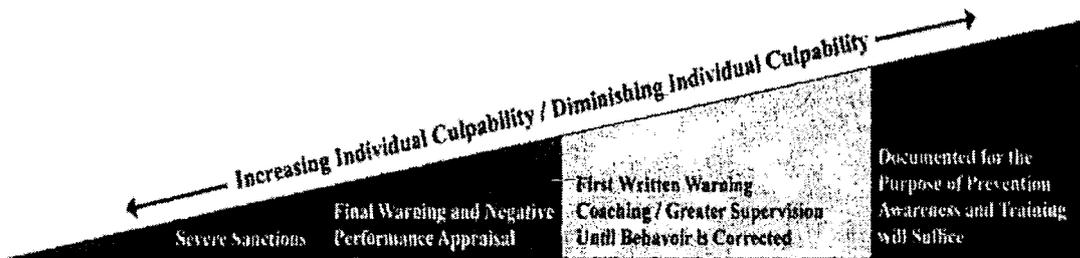
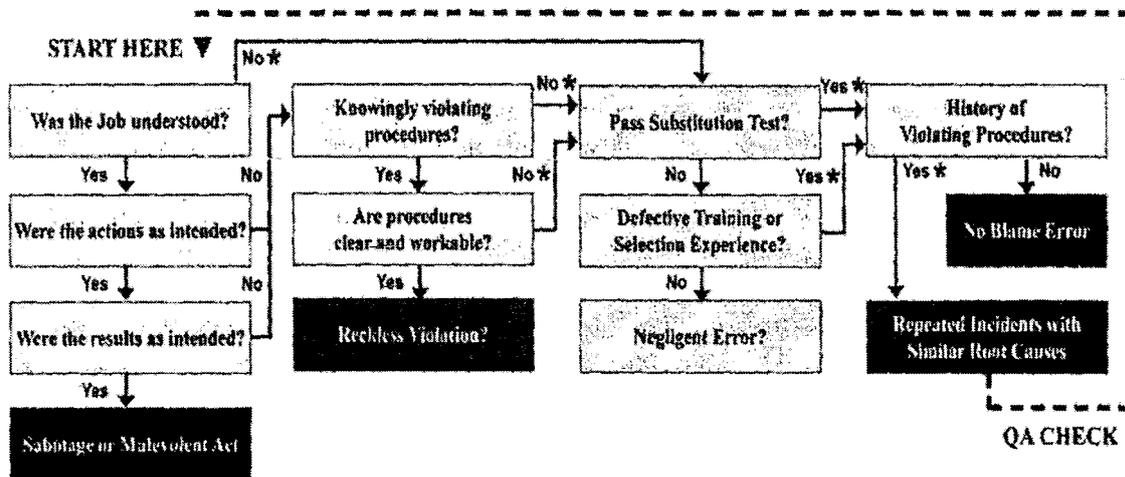
Proprio in base a questa duplice consapevolezza, la normativa comunitaria obbliga i gestori del traffico aereo (ma anche piloti e gestori aeroportuali) a utilizzare un Reporting System che prevede una nutrita serie di anomalie che possono verificarsi durante il volo e nelle manovre a terra. Nonostante la consistente casistica, non tutto è prevedibile e le variabili sono così numerose che spesso si assiste al sorgere di nuove criticità, prive di conseguenze, ma pur sempre criticità.

Il nord-Europa si è dotato di strumenti in grado di monitorare i minimi segnali di pericolo, mettendo così in moto un circolo virtuoso per migliorare gli standard: il riporto di ogni minimo evento che possa minacciare la sicurezza è fortemente incoraggiato. Il risultato è che la quantità di rapporti è cresciuta in maniera esponenziale, fornendo così ingenti materiali su cui lavorare per prevenire situazioni critiche e arricchendo di informazioni il sistema della sicurezza.



# “Just Culture” Decision Tree

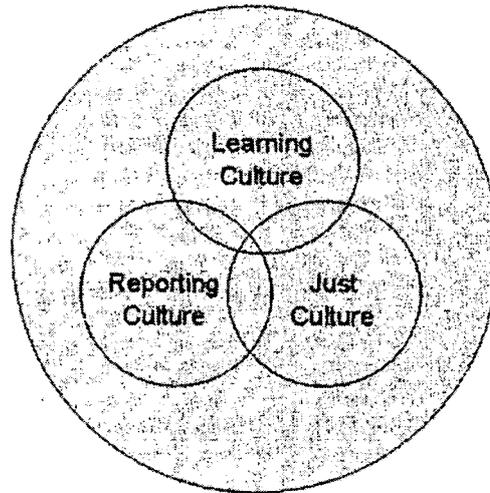
Rules of Fair Play for Managers



\* Indicates a "System" induced error. Manager/Supervisor must evaluate what part of the system failed, and what Corrective and Preventative Action is required.

In Italia l'adozione di un modello tradizionale nell'approccio agli inconvenienti aeronautici implica una sensibile riduzione di preziose informazioni che potrebbero essere utilizzate per individuare buchi nella rete dell'assistenza al volo. Da noi non ha ancora fatto pienamente breccia un'idea della sicurezza intesa come apprendimento dagli errori. Al contrario in altre realtà europee, proprio per facilitare questo metodo, l'inconveniente è riportato dal controllore in forma anonima, non prevede sanzioni e l'identità del dipendente che ha effettuato la segnalazione dell'anomalia o dell'infrazione è rivelata solo nel caso lo richieda l'autorità giudiziaria. Il superamento della nostra tradizionale filosofia di reporting non è ancora facilitato dal sistema legislativo italiano. Peraltro, allo stato attuale della legislazione, la mancata applicazione da parte dell'Italia del regolamento (UE) n. 216/2008 ha determinato l'apertura dell'EU Pilot 8592/16/MOVE, con cui la Commissione europea ha invitato le autorità italiane a esprimersi in merito. In mancanza, la Commissione potrà decidere di avviare una procedura di infrazione a norma dell'art. 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea per attuazione non corretta dell'art. 68 del regolamento di base del Parlamento europeo e del Consiglio.

## Safety Culture



Nel rispetto della *Just culture*, in presenza di difformità che non incidono sulla sicurezza aeronautica, sono previste prescrizioni dell'Autorità, ai fini della regolarizzazione, nonché la presentazione di un piano di rientro da parte dell'utente, da approvarsi da parte dell'Ente, mentre le previsioni del decreto legislativo impongono, in presenza di violazioni che incidono significativamente sulla *safety*, sanzioni amministrative di tipo pecuniario. Da un esame comparativo risulta che, nel sistema del Regno Unito, l'Autorità per l'aviazione civile ha il potere di revocare, sospendere o modificare i titoli aeronautici; ogni altra azione o sanzione di qualsiasi genere è assunta e gestita dai giudici.

### B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio- o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

Le sollecitazioni provenienti dalle istituzioni europee hanno indotto all'adozione di un quadro sanzionatorio che, lungi dal limitarsi a prevedere la sanzione da comminare, in applicazione della teoria della cultura giusta (*just culture*), consentirà una maggiore effettività complessiva della norma sostanziale e una maggiore incidenza e deterrenza della pena.

L'obiettivo a breve termine del presente intervento normativo è garantire la sicurezza aeronautica in volo e negli aeroporti e anche delle comunità sottostanti, proprio istituendo un sistema sanzionatorio a corredo delle prescrizioni contenute nel regolamento (CE) n. 216/2008.

L'obiettivo nel medio periodo è assicurare un sistema sanzionatorio che individui i trasgressori delle regole tecniche poste a presidio della sicurezza della navigazione, mentre, nel lungo periodo, è produrre effetti dissuasivi, inducendo a un'applicazione più puntuale e rispettosa della normativa europea.

Nel lungo periodo, si mira alla piena conformità dei soggetti e dei prodotti aeronautici alle prescrizioni vigenti, con la riduzione degli incidenti aerei.

### C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

L'indicatore che consente la verifica del grado di raggiungimento dei sopra descritti obiettivi è rappresentato dal numero delle sanzioni amministrative applicate a seguito dell'adozione del decreto legislativo sanzionatorio, nonché dal numero degli inconvenienti e degli incidenti aeronautici che si presume diminuirà nel lungo periodo. Pertanto, lo strumento di misurazione dell'effetto dissuasivo del sistema sanzionatorio consisterà nel minor numero di trasgressioni e di eventi aeronautici registrati.

Le sanzioni sono articolate in individuali, di struttura e per tipologia. Sono individuali le sanzioni inerenti alle licenze rilasciate al personale manutentore, pilota e controllore del traffico aereo. Le sanzioni articolate per struttura e tipologia ineriscono ai soggetti definiti, nel mondo aeronautico, come organizzazioni, che presuppongono l'approvazione dell'Ente per l'attività di manutenzione, la gestione della navigabilità, la gestione continua, l'attività di produzione, l'attività di operatore aereo, la fornitura di servizi di navigazione aerea, l'addestramento per piloti e manutentori e l'attività dei centri aeromedici.

#### **D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.**

I destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono i soggetti coinvolti in progettazione, produzione, manutenzione e operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze; i soggetti che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili; i soggetti coinvolti in progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti nonché i soggetti che partecipano alle operazioni di detti aeroporti e alla progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali; i soggetti coinvolti in progettazione, produzione, manutenzione e gestione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea; i soggetti impegnati nell'addestramento del personale e nella fornitura dei servizi di navigazione aerea.

Difatti, la chiara definizione dell'ambito di applicazione dell'azione comunitaria consente di individuare, senza ambiguità, le persone, le organizzazioni e i prodotti soggetti alle disposizioni sanzionatorie. A tale scopo contribuisce pure la chiara definizione delle esclusioni, riportate nell'art. 2 del decreto, che opera sul piano oggettivo.

I cittadini sono indirettamente coinvolti non come utenti bensì esclusivamente in qualità di comunità sottostante che beneficia della sicurezza nei cieli.

## **SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO**

L'istruttoria si è svolta internamente all'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.) e lo schema di intervento elaborato è stato, successivamente, condiviso con la Direzione generale per gli aeroporti e il trasporto aereo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'elaborazione all'interno dell'Ente nazionale per l'aviazione civile è stata resa necessaria a causa della natura prettamente tecnica dell'intervento: in proposito si osserva, infatti, che, in primo luogo, la composizione del gruppo di lavoro nell'ambito dell'E.N.A.C., cui sono stati chiamati a partecipare diversi ingegneri e tecnici-amministrativi specializzati per ciascun ambito specifico del comparto aeronautico, così come regolato dal regolamento (CE) n. 216/2008 (aeromobili, piloti, esaminatori aeromedici, operazioni di volo, aeroporti, ATM/ANS, controllori del traffico aereo), ha sostanzialmente garantito l'apporto qualificato di esponenti delle categorie professionali maggiormente coinvolte. Inoltre, la compiuta

La descrizione del regime sanzionatorio a opera della legge di depenalizzazione 24 novembre 1981, n. 689, ha ridotto entro ambiti squisitamente tecnici ogni conseguente riflessione in ordine alla definizione sistematica delle fattispecie violative (con il richiamo alla corpora normativa comunitaria direttamente applicabile) e delle relative conseguenze sanzionatorie.

### **SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO")**

L'opzione di non intervento non avrebbe consentito di porre in essere uno strumento dissuasivo per gli operatori del settore aeronautico inadempienti verso il rispetto dei requisiti di sicurezza in materia di aeronavigabilità, piloti, esaminatori aeromedici, operazioni di volo, aeroporti, ATM/ANS e controllori del traffico aereo, come stabiliti dal regolamento (CE) n. 216/2008.

### **SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO**

Non sono emerse nell'ambito della stessa Amministrazione opzioni alternative, visti anche i limiti stringenti della delega legislativa che non consentono alternative effettivamente praticabili, nonché la disposizioni di cui all'articolo 34 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

L'intervento regolatorio rappresenta, pertanto, lo strumento più idoneo, sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità, per adempiere agli obblighi imposti all'Italia quale stato membro della Comunità europea dal Regolamento n. 216/2008, consentendo di introdurre nell'ordinamento interno un sistema che garantisca costantemente un livello elevato ed uniforme di protezione per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile mediante l'adozione di regole di sicurezza comuni e mediante misure per assicurare che i prodotti, le persone e le organizzazioni nella Comunità rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione dell'ambiente. Ciò dovrebbe contribuire ad agevolare la libera circolazione di merci, persone e organizzazioni nel mercato interno. Inoltre, il testo è stato elaborato sulla base dell'esperienza maturata in occasione della stesura di analoghi provvedimenti in materia di disciplina sanzionatoria nel settore dei trasporti, nonché sulla base delle indicazioni recepite in occasione dei tavoli di coordinamento con le Amministrazioni oggetto di consultazioni. Per quanto riguarda le fattispecie sanzionabili, le stesse sono già state tipizzate nel regolamento e l'equità delle stesse è stata graduata in funzione della gravità delle condotte.

### **SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELVIMPATTO SULLE PMI**

L'intervento in oggetto è individuato dalla necessità di dare attuazione all'articolo 68 del regolamento in argomento, che prevede la definizione del regime sanzionatorio applicabile per inosservanza del regolamento medesimo.

#### **A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta**

L'intervento oggetto della proposta non presenta svantaggi, poiché risponde all'esigenza di costituire un quadro sanzionatorio per la violazione delle norme di cui al regolamento (CE) n. 216/2008, come prescritto dal relativo art. 68 a cui il decreto legislativo dà attuazione. Gli

effetti non potranno che essere positivi, non solo per l'effetto dissuasivo che le sanzioni produrranno, ma soprattutto per il conseguente innalzamento del livello di sicurezza.

L'opzione prescelta, infatti, consentirà di introdurre nell'ordinamento interno un sistema di tutela e controllo dei soggetti, parti, prodotti e pertinenze e operazioni aeronautici, concorrendo contestualmente al miglioramento delle condizioni generali di sicurezza del trasporto aereo tramite l'effetto deterrente attuato con sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.

La medesima opzione è stata effettuata da altri decreti sanzionatori, attuativi dei relativi regolamenti europei, in materia di trasporto (vedasi, per esempio, per il settore aereo il d. lgs. 4 ottobre 2007, n. 172, recante la disciplina sanzionatoria per la violazione del regolamento (CE) n. 793/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, o il d. lgs. 27 gennaio 2006, n. 69, recante le disposizioni sanzionatorie per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004 in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato).

Nel caso di specie, l'articolo 68 del regolamento (CE) n. 216/2008 rimette agli Stati membri la disciplina di un sistema sanzionatorio per la violazione delle prescrizioni ivi contenute, prevedendo che esse siano effettive, proporzionate e dissuasive. A tal fine, è designato, quale organismo responsabile dell'applicazione del regolamento, l'E.N.A.C.

La possibilità di contestazioni multiple, conseguenti al notevole numero di attività ricorrenti poste in essere dai possibili trasgressori, rende la misura delle sanzioni indubbiamente dissuasiva e deterrente.

Lo schema di decreto è stato predisposto a seguito di specifica istruttoria condotta da un apposito gruppo di lavoro composto da personale dell'E.N.A.C., con l'intento, da attuarsi tramite la previsione sanzionatoria, di correggere la condotta del trasgressore; sanzionare in termini di corretta proporzione la condotta, tenuto conto della natura della violazione e del danno; mitigare i danni causati; dissuadere da future non conformità; escludere benefici derivanti da azioni di non conformità.

A tal fine, si è proceduto all'analisi dei comportamenti sanzionabili previsti dal regolamento (CE) n. 216/2008, classificandoli in tre classi di gravità:

- a) minore (nessun danno o danno minimo; colpa lieve del trasgressore; il trasgressore non ha ottenuto alcun vantaggio dalla violazione);
- b) grave (danno significativo; colpa grave del trasgressore; il trasgressore ha ottenuto vantaggi significativi dalla violazione);
- c) molto grave (danno grave; dolo del trasgressore; il trasgressore ha ottenuto vantaggi notevoli dalla violazione).

I minimi pecuniari applicabili sono stati determinati prevedendo ammontare di euro 1.000, euro 2.000 ed euro 5.000, con una sola differenziazione per le organizzazioni di addestramento per controllori del traffico aereo di cui all'art. 13, per le peculiarità che caratterizzano il relativo ambito. In tal caso, l'importo minimo comminabile ammonta a euro 2.500.

La forbice è stata stabilita in ogni caso nel rapporto di uno a dieci, per cui il massimo della sanzione amministrativa pecuniaria comminabile è sempre pari al decuplo del minimo, onde consentire all'Autorità che irroga la sanzione la migliore definizione possibile del relativo importo nel pieno rispetto dei parametri di cui all'art. 11, legge 24 novembre 1989, n. 681.

**B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.**

L'intervento normativo non produce effetti sulle micro, piccole e medie imprese.

Pur consentendo, l'ordinamento giuridico nazionale, la commisurazione della sanzione al fatturato delle imprese, tale criterio sembra riscontrarsi solo nelle sanzioni comminate dalle Autorità amministrative indipendenti sulla base di specifiche disposizioni regolamentari comunitarie in tal senso. Il regolamento (CE) n. 216/2004 si limita a prescrivere che siano previste sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, talché si è adottato, per il relativo regime sanzionatorio, quanto previsto dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, sia in termine di minimo e massimo edittali (forbice della sanzione pecuniaria), sia in termini di criteri per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie (art. 11, legge 24 novembre 1981, n. 689, recante che impone di parametrare l'importo della sanzione, fra l'altro, anche alle condizioni economiche dell'agente)».

**C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese.**

Non sono previsti oneri informativi a carico delle categorie sopra indicate.

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

L'E.N.A.C., a cui è demandato il compito di accertare le violazioni e irrogare le sanzioni previste dal decreto legislativo, è in grado di dare attuazione alle nuove norme in quanto unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile e soggetto deputato a curare la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari.

L'attuazione immediata delle nuove norme avviene, infatti, tramite le strutture interne e l'organizzazione già in atto dell'E.N.A.C., senza ulteriori oneri per la finanza pubblica.

I tecnici professionisti dell'Ente competente per materia provvederanno all'accertamento delle violazioni. La sanzione verrà irrogata dal direttore centrale competente per materia.

**SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE**

Il decreto legislativo attiene all'attività sanzionatoria e, garantendo maggiori livelli di sicurezza aeronautica, rende il sistema più affidabile con conseguenti effetti positivi sulla competitività dell'Italia.

**SEZIONE 7 - MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**

**A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.**

L'E.N.A.C. è il soggetto responsabile dell'attuazione dell'intervento normativo in esame.

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

Non è prevista alcuna azione finalizzata alla pubblicità dell'intervento.

**C) Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio.**

A norma dell'articolo 18 dell'intervento regolatorio, entro il 31 gennaio di ogni anno, l'E.N.A.C. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione sull'applicazione del decreto in commento,

nonché sugli importi riscossi dall'Ente in ragione delle sanzioni irrogate, attraverso le risorse strumentali e umane a disposizione, senza l'introduzione di nuovi oneri per la finanza pubblica. I dati ricavati serviranno, altresì, a valutare l'efficienza e bontà dell'intervento.

**D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento revocatorio.**

Non sono previsti specifici meccanismi per la revisione dell'intervento regolatorio.

**E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.**

L'articolo 18 dell'intervento regolatorio stabilisce che, entro il 31 gennaio di ogni anno, l'E.N.A.C. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione sull'applicazione del decreto in commento nonché sugli importi riscossi dall'Ente in ragione delle sanzioni irrogate, attraverso le risorse strumentali e umane a disposizione, senza l'introduzione di nuovi oneri per la finanza pubblica. I dati ricavati serviranno, altresì, a valutare l'efficienza e bontà dell'intervento.

**SEZIONE 8 - RISPETTO DEI LIVELLI MINIMI DI REGOLAZIONE EUROPEA**

Per l'intervento normativo proposto, la normativa europea richiede che le sanzioni siano effettive, proporzionate e dissuasive. Pertanto, sono rispettati i livelli minimi di regolazione europea.

Il regolamento prevede in modo puntuale i soggetti e le condotte ai quali il regolamento basilico si applica. I destinatari sono coloro che sono soggetti alla sorveglianza dell'Autorità nazionale competente e i soggetti che partecipano sul territorio dello Stato italiano alle attività specificate. Tali soggetti sono specificamente: piloti, assistenti di volo e allievi e relativi centri di addestramento, esaminatori e centri aeromedici, operazioni di volo, aeroporti, fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea e relativo personale, regole dell'aria, controllori del traffico aereo e relative organizzazioni di addestramento (cfr. articoli 5-8 *quater* regolamento basilico). Le condotte sanzionate ineriscono alle attività di progettazione, produzione, manutenzione e operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze; operazioni di volo degli aeromobili; progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti aperti al pubblico e che offrono servizi di trasporto aereo commerciale e in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri o servono unicamente il traffico di elicotteri; progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali; progettazione, produzione, manutenzione e gestione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea; addestramento del personale e fornitura dei servizi di navigazione aerea (cfr. articoli 5-8 *quater* regolamento basilico).

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE LA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008, RECANTE REGOLE COMUNI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ISTITUISCE UN'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 91/670/CEE, IL REGOLAMENTO (CE) N. 1592/2002 E LA DIRETTIVA 2004/36/CE.

### PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Il decreto legislativo proposto dà attuazione alla delega normativa conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, in particolare, dall'articolo 3.

Il predetto provvedimento mira, in sintesi, a dare attuazione all'articolo 68, regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE del consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002, la direttiva 2004/36/CE. Il menzionato articolo 68 prescrive agli Stati membri di stabilire e applicare le sanzioni per il regolamento (CE) n. 216/2008, c.d. regolamento di base, per conformare, quindi, l'ordinamento interno alla disciplina comunitaria.

Il regolamento comunitario in questione contiene una serie di prescrizioni atte a garantire un livello elevato e uniforme di protezione per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile, mediante l'adozione di regole di sicurezza comuni e mediante misure in tutti gli ambiti dell'aviazione civile, dalla aeronavigabilità delle macchine ai piloti, dalle operazioni di volo agli aeroporti, dall'*Air traffic management* all'*Air navigation system*, per assicurare che i prodotti, le persone e le organizzazioni dell'Unione europea rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione ambientale.

Difatti, il collegamento con la regola strumentale (c.d. norma-sanzione), che prevede conseguenze negative per chi viola la prescrizione, rende efficace le prescrizioni di comportamento (c.d. norma-precetto) contenute nel regolamento (CE) n. 216/2008.

La carenza a livello costituzionale di un sistema elaborato e compiuto di principi attinenti all'illecito amministrativo ha imposto di costruire la struttura di tale illecito sui fondamenti della normativa primaria, integrando i principi di legalità e di imparzialità dettati dalla Costituzione (articoli 23 e 97), con i criteri e le regole generali stabilite dalla legge organica sulle sanzioni amministrative, vale a dire la legge 24 novembre 1981, n. 689, *Legge di depenalizzazione*.

Di talché, con la disciplina sanzionatoria si conferisce maggiore certezza alle norme sostanziali adottate a livello comunitario e, al contempo, si dà attuazione alla prescrizione di cui al sopra citato articolo 68.

#### 2) Analisi del quadro normativo nazionale

Il presente intervento normativo si concreta nell'esercizio della delega normativa, come sopra evidenziato, al fine di costituire l'impianto sanzionatorio correlato alle prescrizioni, direttamente efficaci e applicabili nell'ordinamento giuridico italiano, contenute nel

regolamento (CE) n. 216/2008, nell'ottica della garanzia di un livello elevato e uniforme di protezione per i cittadini europei nel settore dell'aviazione civile.

L'intervento normativo consentirà di svolgere una funzione dissuasiva per gli operatori del settore aeronautico inadempienti verso il rispetto dei requisiti di sicurezza in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale, requisiti di piloti, assistenti di volo e allievi e dei relativi centri di addestramento, esaminatori e centri aeromedici, operazioni di volo, aeroporti, fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea e del relativo personale, regole dell'aria, controllori del traffico aereo e relative organizzazioni di addestramento. Esso rappresenta lo strumento di controllo fornito all'Autorità nazionale per l'aviazione civile per correggere azioni e attività non conformi a quanto previsto dal regolamento di base e dei suoi regolamenti d'attuazione.

Le sanzioni ivi previste, nell'ottica di una generale depenalizzazione delle sanzioni nel settore della sicurezza aeronautica, sono di natura amministrativa pecuniaria e il relativo procedimento di irrogazione è regolato dalla legge 24 novembre 1981, n. 689.

### **3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti**

Il presente decreto si innesta nell'ordinamento giuridico, sostanzialmente introducendo nuove fattispecie di illecito amministrativo.

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

L'intervento normativo è conforme alla disciplina costituzionale.

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

Il provvedimento in esame non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con le competenze costituzionali delle Regioni, incidendo su materia (aeronautica) riservata alla competenza dello Stato.

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

Le disposizioni contenute nell'intervento normativo in esame sono compatibili e rispettano i principi di cui all'articolo 118 della Costituzione, in quanto non prevedono né determinano, neppure in via indiretta, nuovi o più onerosi adempimenti a carico degli enti locali.

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

Il decreto legislativo inerisce a materie assistite da riserva assoluta di legge, non suscettibile di delegificazione.

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

Non risultano pendenti progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

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

Le disposizioni contenute nel provvedimento non contrastano con i principi fissati in materia dalla giurisprudenza anche costituzionale e della Corte di Cassazione, né risultano giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo oggetto.

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

### **10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento europeo.**

Il decreto legislativo non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con l'ordinamento europeo, al contrario, viene proposto in attuazione del medesimo.

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

Per la mancata attuazione dell'articolo 68 del regolamento (CE) n. 216/2008 da parte dello Stato italiano, con lo *Standardisation inspection status report CAW.IT.10.2009*, la *European Aviation Safety Agency* (E.A.S.A.) ha formulato un rilievo individuando, nella data del 30 giugno 2013, il termine ultimo per la predisposizione del prescritto impianto sanzionatorio. Tale rilievo è stato reiterato nel mese di febbraio del corrente anno.

Stante il perdurante inadempimento dello Stato italiano, l'E.A.S.A. ha adottato un *Supplementary report* destinato alla Commissione europea, creando, così, i presupposti per l'avvio della procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, prevista dal regolamento (UE) n. 628/2013, concernente i metodi di lavoro dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea per quanto riguarda l'esecuzione di ispezioni in materia di standardizzazione e il controllo dell'applicazione delle norme del Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

La mancata applicazione da parte dell'Italia del regolamento (UE) n. 216/2008 ha, quindi, determinato l'apertura dell'EU Pilot 8592/16/MOVE, con cui la Commissione europea ha invitato le autorità italiane a esprimersi in merito. In mancanza, la Commissione potrà decidere di avviare una procedura di infrazione a norma dell'art. 258 del Trattato per attuazione non corretta dell'articolo 68 del regolamento di base del Parlamento europeo e del Consiglio.

### **12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali** L'intervento è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali anzi, ne costituisce l'esecuzione.

### **13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto**

Non risultano procedimenti pendenti avanti la Corte di Giustizia dell'Unione europea aventi il medesimo o analogo oggetto.

### **14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto**

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea**  
Si richiama il punto 10, della Parte II, della presente analisi.

### **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.**

Il provvedimento non contiene nuove definizioni normative.

**2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi**  
I riferimenti normativi che figurano nel decreto sono corretti.

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

Il decreto legislativo non prevede novelle.

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

Si è scelto di non prevedere espresse abrogazioni della disciplina del Codice della Navigazione, non essendovi evidente sovrapposizione tra le fattispecie. Pertanto l'eventuale disapplicazione verrà lasciata alla valutazione dell'interprete.

**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**

~~Non vi sono disposizioni aventi 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.**

Non sono presenti deleghe aperte sul medesimo oggetto.

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

Non si prevedono provvedimenti attuativi successivi di natura normativa.

**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.**

Non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici oltre quelli già disponibili.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE LA DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LA VIOLAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DI CUI AL REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008, RECANTE REGOLE COMUNI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E CHE ISTITUISCE UN'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 91/670/CEE, IL REGOLAMENTO (CE) N. 1592/2002 E LA DIRETTIVA 2004/36/CE

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 23 agosto 1988 n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e, in particolare, l'articolo 14;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234 recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea e, in particolare, l'articolo 33;

Vista la legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione Europea - Legge di delegazione europea 2014 e, in particolare, l'articolo 3, recante la delega per la disciplina sanzionatoria;

Visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE e in particolare l'articolo 68, che impone agli Stati membri di determinare le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni del regolamento;

Visto il regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE;

Visto il regolamento (UE) n. 1035/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011 che stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010;

Visto il regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della



navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010;

Visto il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) n. 390/2013 della Commissione del 3 maggio 2013, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete;

Visto il regolamento (UE) n. 139/2014, della Commissione del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) n. 1321/2014 della Commissione del 26 novembre 2014, sul mantenimento dell'aeronavigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle organizzazioni e del personale autorizzato a tali mansioni;

Visto il regolamento (UE) n. 340/2015 della Commissione del 20 febbraio 2015, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti licenze e certificati dei controllori del traffico aereo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione e abroga il regolamento (UE) n. 805/2011 della Commissione;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/373 della Commissione, del 1° marzo 2017, che stabilisce i requisiti comuni per i fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea e di altre funzioni della rete di gestione del traffico aereo e per la loro sorveglianza, che abroga il regolamento (CE) n. 482/2008 e i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1034/2011, (UE) n. 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e che modifica il regolamento (UE) n. 677/2011;

Visto il decreto legislativo 30 maggio 2008, n. 118, recante attuazione della direttiva 2006/23/CE, relativa alla licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo;

Vista la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, e, in particolare, gli annessi 16 e 18;

Visto il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, recante approvazione della predetta Convenzione, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, recante recepimento dell'ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla Convenzione, ai sensi dell'articolo 687 del codice della navigazione, così come integrato dall'articolo 1 della legge 13 maggio 1983, n. 213;

Visto il Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, come modificato dai decreti legislativi 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo 2006, n. 151;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;



Visto il decreto legislativo del 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, (E.N.A.C.);

Visto il regolamento dell'E.N.A.C. sul trasporto aereo delle merci pericolose, adottato in via d'urgenza con provvedimento dispositivo 31 ottobre 2011, n. 50/GENDISP/DG, entrambi ratificati con delibera del Consiglio di amministrazione dell'Ente 23 novembre 2011, n. 55;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 10 luglio 2017;

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....

Su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della difesa e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

E M A N A  
il seguente decreto legislativo

ART. 1  
(Oggetto e ambito di applicazione)

1. Il presente decreto, ferma l'applicazione delle norme penali, ha ad oggetto la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni previste dal regolamento (CE) n. 216/2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE, di seguito "regolamento", e dai relativi allegati e norme di attuazione.
2. Ai fini del presente decreto, per requisiti essenziali si intendono le condizioni specificate negli allegati al regolamento.
3. Ai sensi dell'articolo 1 del regolamento, il presente decreto si applica alle seguenti attività:
  - a) progettazione, produzione, manutenzione e operazioni di prodotti aeronautici, parti e pertinenze;
  - b) operazioni di volo degli aeromobili;
  - c) progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti aperti al pubblico e che offrono servizi di trasporto aereo commerciale e in cui sono eseguite operazioni che utilizzano procedure strumentali di avvicinamento o partenza e che hanno una pista asfaltata di almeno 800 metri o servono unicamente il traffico di elicotteri;
  - d) progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali;
  - e) progettazione, produzione, manutenzione e gestione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea;
  - f) addestramento del personale e fornitura dei servizi di navigazione aerea.
4. Le sanzioni di cui al presente decreto si applicano alle violazioni commesse da coloro che sono soggetti alla sorveglianza dell'Autorità nazionale competente di cui all'articolo 4 o dai soggetti che partecipano alle attività di cui al comma 3 sul territorio dello Stato italiano.



ART. 2  
(Definizioni)

1. Ai fini dell'attuazione del presente decreto si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 del regolamento, nonché si intende per:
  - a) «organizzazione», una persona giuridica o un ente privo di personalità giuridica;
  - b) «esercente», chi assume l'esercizio di un aeromobile a norma dell'articolo 874 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.

ART. 3  
(Esclusioni)

1. Il presente decreto non si applica a:
  - a) prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento, impegnati in operazioni, attività e servizi militari, doganali, di polizia, di ricerca e salvataggio, di lotta agli incendi, di guardia costiera o in servizi analoghi;
  - b) aeroporti o parti di aeroporti, equipaggiamenti, personale e organizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere c) e d), del regolamento, sottoposti al controllo e alla gestione militari;
  - c) ATM/ANS, inclusi sistemi e componenti, personale e organizzazioni di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettere e) ed f), del regolamento, forniti o messi a disposizione dai militari;
  - d) aeromobili di cui all'Allegato II del regolamento;
  - e) soggetti che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'Allegato II del regolamento, fatta eccezione per i soggetti che partecipano alle operazioni di volo degli aeromobili di cui all'Allegato II, lettera a), punto ii), lettere d) e h) del regolamento, se utilizzati per il trasporto aereo commerciale;
  - f) operazioni di volo degli aeromobili di cui all'Allegato II del regolamento, fatta eccezione per gli aeromobili di cui all'Allegato II, lettera a), punto ii), lettere d) e h) del regolamento, se utilizzati per il trasporto aereo commerciale.
2. Le esclusioni di cui al comma 1, lettere d), e) ed f) non operano con riferimento alle regole dell'aria di cui all'articolo 12.
3. Lo svolgimento di operazioni, attività e servizi militari di cui al comma 1 avviene garantendo un livello di sicurezza equivalente a quello previsto dal regolamento.
4. Nel caso di violazioni delle norme previste dal presente decreto da parte del personale militare, l'organismo di cui all'articolo 4 informa il Ministero della difesa, che procede secondo l'ordinamento di appartenenza.

ART. 4  
(Autorità nazionale competente)

1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.) è l'Autorità nazionale competente per l'applicazione del regolamento e per l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle sanzioni amministrative previste dal presente decreto.



2. Si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.
3. In caso di violazioni di lieve entità, da valutarsi rispetto alla capacità delle medesime violazioni di ridurre la sicurezza o di mettere in serio pericolo la sicurezza del volo, l'E.N.A.C. diffida il trasgressore a regolarizzare le violazioni mediante il rispetto delle azioni correttive prescritte entro un termine stabilito, nonché ad adoperarsi per elidere o attenuare le eventuali conseguenze dannose o pericolose dell'illecito. In caso di mancata ottemperanza alla diffida, l'E.N.A.C. procede a norma delle disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. Resta ferma la facoltà dell'E.N.A.C. di limitare, sospendere o revocare le certificazioni rilasciate.
4. L'E.N.A.C. assicura la sorveglianza continua dei certificati emessi, svolge indagini, esegue ispezioni e adotta ogni provvedimento finalizzato a impedire il perdurare di una violazione.

#### ART. 5

*(Violazioni degli obblighi delle organizzazioni e delle persone fisiche in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale derivanti dagli articoli 5 e 6 del regolamento)*

1. Il presente articolo si applica alle organizzazioni e alle persone fisiche che esercitano attività di progettazione, costruzione, manutenzione o utilizzo di aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati, o di addestramento del personale aeronautico in violazione degli articoli 5 e 6 del regolamento.
2. La persona fisica che esercita una delle attività di cui al comma 1 in mancanza delle certificazioni o approvazioni prescritte o con certificazioni o approvazioni scadute, sospese o revocate è soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.
3. E' soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 la persona fisica che esercita una delle attività di cui al comma 1 e viola le disposizioni inerenti i requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità e per la protezione ambientale di cui gli articoli 5 e 6 del regolamento concernenti, alternativamente:
  - a) la progettazione di aeromobili e delle relative modifiche, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati;
  - b) la produzione di aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati;
  - c) la manutenzione di aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati;
  - d) il mantenimento della aeronavigabilità;
  - e) la protezione ambientale di cui all'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago;
  - f) il personale autorizzato a certificare;
  - g) l'aeronavigabilità o la protezione ambientale.
4. L'organizzazione che esercita una delle attività di cui al comma 1 in mancanza delle certificazioni o approvazioni prescritte o con certificazioni o approvazioni scadute, sospese o revocate, è soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.
5. E' soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000 l'organizzazione che esercita una delle attività di cui al comma 1 e che viola le disposizioni inerenti ai requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità e per la protezione ambientale di cui gli articoli 5 e 6 del regolamento concernenti, alternativamente:
  - a) la progettazione di aeromobili e delle relative modifiche, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati;



- b) la produzione di aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati;
- c) la manutenzione di aeromobili, inclusi i prodotti, le parti e le pertinenze installati;
- d) il mantenimento della aeronavigabilità;
- e) la protezione ambientale di cui all'Annesso 16 alla Convenzione di Chicago;
- f) il personale autorizzato a certificare;
- g) l'addestramento del personale autorizzato a certificare;
- h) le prescrizioni del regolamento in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale.

#### ART. 6

*(Violazioni degli obblighi dei piloti, degli assistenti di volo e degli allievi derivanti dagli articoli 7 e 8 del regolamento)*

1. Salvo che nel corso dell'addestramento, chiunque effettua attività di volo in mancanza della licenza, della abilitazione o certificazione ovvero del certificato o rapporto medico di idoneità psicofisica idonei all'operazione da svolgere o con i predetti titoli scaduti, sospesi o revocati, in violazione degli articoli 7 e 8 del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.
2. Alla medesima sanzione di cui al comma 1 è soggetto il pilota che effettua attività di volo con gli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b), e c), del regolamento o con i dispositivi di simulazione per addestramento, in violazione degli obblighi di cui all'articolo 7 del regolamento, ossia concernenti alternativamente:
  - a) la detenzione e la esibizione dei documenti;
  - b) la registrazione dei tempi di volo;
  - c) le specifiche competenze linguistiche;
  - d) l'attività di volo correntemente esercitata;
  - e) le prescrizioni relative all'età;
  - f) il possesso dei requisiti specifici per la licenza di pilota di aeromobile leggero o privato, di aliante o di pallone libero, di pilota commerciale con equipaggio plurimo o di pilota di linea;
  - g) l'abilitazione al volo strumentale, le abilitazioni per classe e per tipo e le abilitazioni addizionali possedute;
  - h) i certificati di istruttore ed esaminatore;
  - i) il rispetto dei requisiti relativi alla idoneità psicofisica;
  - l) le valutazioni aeromediche o la trasmissione di copia del certificato medico all'operatore che si avvale dei suoi servizi;
  - m) i requisiti essenziali per le licenze in materia di addestramento, esperienza e idoneità psicofisica.
3. Sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 800 a euro 8.000 l'assistente di volo o l'allievo pilota che, alternativamente:
  - a) sia in difetto dei requisiti relativi alla idoneità psicofisica;
  - b) non si sottopone alle prescritte valutazioni aeromediche o non fornisce copia del certificato medico all'operatore che si avvale dei suoi servizi;
  - c) viola le prescrizioni relative all'età
  - d) viola uno degli obblighi concernenti:
    - 1) la detenzione e la esibizione dei documenti;
    - 2) la registrazione dei tempi di volo;
    - 3) le specifiche competenze linguistiche;
    - 4) l'attività di volo correntemente esercitata, di addestramento iniziale e ricorrente;



- e) non assicura la conformità ai requisiti essenziali per gli attestati di equipaggio di cabina in materia di addestramento e di esperienza.
4. Il pilota, l'assistente di volo o l'allievo che omettono di informare un esaminatore o un centro aeromedico, certificato ai sensi del regolamento, di una variazione del proprio stato di salute o di essere sotto l'influenza di sostanze psicoattive o di farmaci che rischiano di renderlo inidoneo a svolgere in modo sicuro e adeguato i compiti inerenti alla licenza posseduta sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.

#### ART. 7

*(Violazione degli obblighi del centro di addestramento per piloti, assistenti di volo e allievi derivanti dall'articolo 7 del regolamento)*

1. Il responsabile del centro di addestramento per piloti, assistenti di volo e allievi che opera in mancanza del certificato di approvazione rilasciato dall'E.N.A.C. e relative specifiche o con il predetto titolo scaduto, sospeso o revocato, in violazione dell'articolo 7 del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.
2. E' soggetto alla medesima sanzione di cui al comma 1 il responsabile del centro di addestramento per piloti, assistenti di volo e allievi che opera non rispettando le previsioni concernenti i requisiti essenziali per le licenze di pilotaggio richiamate dall'articolo 7 del regolamento e riguardanti alternativamente:
  - a) le generalità;
  - b) le conoscenze teoriche;
  - c) la dimostrazione e il mantenimento delle conoscenze teoriche;
  - d) l'abilità pratica;
  - e) la dimostrazione e il mantenimento dell'abilità pratica;
  - f) la competenza linguistica;
  - g) i dispositivi di simulazione per addestramento;
  - h) i corsi di addestramento;
  - i) gli istruttori e gli esaminatori;
  - l) la disponibilità dei mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati all'attività;
  - m) la realizzazione e il mantenimento di un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di addestramento;
  - n) la definizione, con altre pertinenti organizzazioni, degli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai requisiti suddetti;
  - o) le corrispondenti norme di attuazione in materia di centri di addestramento per piloti, assistenti di volo e allievi.

#### ART. 8

*(Violazione degli obblighi dell'esaminatore aeromedico e delle organizzazioni che esercitano funzione di centro aeromedico derivanti dall'articolo 7 del regolamento)*

1. Chiunque esercita la funzione di esaminatore aeromedico in mancanza della qualificazione o dell'abilitazione all'esercizio professionale o del certificato o con i titoli scaduti, sospesi o revocati, in violazione dell'articolo 7 del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.



2. E' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 l'esaminatore aeromedico che viola le disposizioni in materia di idoneità medica di cui all'articolo 7 del regolamento, riguardanti alternativamente:
  - a) le prescrizioni in materia di riservatezza;
  - b) gli obblighi di garanzia di comunicazione, informazione e conservazione dei documenti;
  - c) le prescrizioni relative alla formazione specifica obbligatoria in materia di medicina aeronautica;
  - d) non dispone di strutture adeguate, nonché di procedure, documentazione e attrezzature operative idonee per l'effettuazione delle visite aeromediche;
  - e) non attua le azioni per la correzione delle non conformità rispetto ai requisiti applicabili, registrate e comunicate dall'E.N.A.C. nel corso di attività ispettive;
  - f) non attua le prescrizioni del regolamento in materia di certificazione aeromedica.
3. L'organizzazione che esercita la funzione di centro aeromedico in difetto del certificato o con il certificato scaduto, sospeso o revocato è soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.
4. E' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000 il centro aeromedico che, alternativamente:
  - a) viola le prescrizioni in materia di riservatezza ovvero gli obblighi di garanzia di comunicazione, informazione e conservazione dei documenti;
  - b) difetta dei mezzi necessari per adempiere agli obblighi associati ai rispettivi privilegi ovvero non realizza e mantiene un sistema di gestione relativo alla sicurezza e al livello di valutazione medica e non cerca di migliorare costantemente tale sistema ovvero non definisce con altre pertinenti organizzazioni gli accordi necessari a garantire il permanere della conformità ai detti requisiti;
  - c) non dispone di strutture adeguate, nonché di procedure, documentazione e attrezzature operative idonee per l'effettuazione delle visite aeromediche;
  - d) non attua le azioni per la correzione delle non conformità rispetto ai requisiti applicabili, registrate e comunicate dall'E.N.A.C. nel corso di attività ispettive;
  - e) non assicura la conformità della certificazione aeromedica alle prescrizioni del Regolamento.

#### ART. 9

*(Violazione degli obblighi dell'esercente persona fisica, del pilota responsabile del volo o dell'organizzazione riguardanti le operazioni di volo derivanti dall'articolo 8 del regolamento)*

1. Sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 l'esercente persona fisica o il pilota responsabile del volo che violano le disposizioni inerenti i requisiti essenziali per l'esercizio degli aeromobili di cui all'articolo 8 del regolamento concernenti, alternativamente:
  - a) le generalità;
  - b) la preparazione del volo;
  - c) le condizioni e le operazioni di volo;
  - d) le prestazioni e le limitazioni operative dell'aeromobile;
  - e) gli strumenti, i dati e gli equipaggiamenti;
  - f) l'aeronavigabilità continua;
  - g) i membri di equipaggio.
2. Alla stessa sanzione di cui al comma 1 soggiacciono l'esercente persona fisica o il pilota responsabile del volo che violano le corrispondenti norme di attuazione in materia di requisiti tecnici e procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo.



3. L'esercente persona fisica o il pilota responsabile del volo che viola le disposizioni inerenti ai requisiti essenziali per l'esercizio degli aeromobili concernenti i requisiti supplementari per le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale o di aeromobili a motore complessi, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.
4. La persona fisica che partecipa a qualsiasi titolo alle operazioni di volo in violazione delle disposizioni dell'Annesso 18 alla Convenzione di Chicago in materia di trasporto di merci pericolose è soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.
5. L'organizzazione che svolge attività aeronautiche in violazione delle disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 è soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.

#### ART. 10

*(Violazioni degli obblighi del gestore aeroportuale e del fornitore di servizi di gestione di piazzale derivanti dall'articolo 8-bis del regolamento)*

1. Il gestore aeroportuale che, in violazione dell'articolo 8-bis del regolamento, opera in mancanza del certificato ovvero con il certificato scaduto, sospeso o revocato, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.
2. E' soggetto alla medesima sanzione di cui al comma 1 il gestore aeroportuale che opera in violazione delle prescrizioni relative al certificato di aeroporto, delle procedure o delle specifiche contenute nel manuale di aeroporto ovvero che violano le disposizioni inerenti i requisiti essenziali di cui all'articolo 8-bis del regolamento concernenti alternativamente:
  - a) le caratteristiche fisiche;
  - b) le infrastrutture e gli equipaggiamenti;
  - c) le operazioni e la gestione;
  - d) le aree limitrofe all'aeroporto.
3. Il fornitore di servizi di gestione di piazzale che commette una delle violazioni di cui ai commi 1 e 2 è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

#### ART. 11

*(Violazione degli obblighi del fornitore di servizi ATM/ANS e del relativo personale derivanti dall'articolo 8-ter del regolamento)*

1. Il fornitore di servizi ATM/ANS che, in violazione dell'articolo 8-ter del regolamento, opera in assenza del certificato o con il certificato scaduto, sospeso o revocato, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.
2. E' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000 il fornitore di servizi ATM/ANS che viola le disposizioni generali inerenti ai requisiti essenziali di cui all'articolo 8-ter del regolamento, riguardanti alternativamente:
  - a) i servizi di navigazione aerea e, in particolare, i requisiti specifici concernenti:
    - 1) la fornitura del servizio di informazioni aeronautiche;
    - 2) la fornitura del servizio di meteorologia aeronautica;
    - 3) la fornitura dei servizi di traffico aereo;
    - 4) la fornitura dei servizi di comunicazione, navigazione o sorveglianza;



- 5) la gestione dei flussi di traffico aereo;
  - 6) la struttura dello spazio aereo;
  - 7) il sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e i servizi di rete;
- b) i sistemi e componenti della rete europea di gestione del traffico aereo e, in particolare, i requisiti specifici concernenti:
- 1) la progettazione, la produzione, la installazione, l'utilizzo e la manutenzione di tali sistemi;
  - 2) l'integrità e l'affidabilità di tali sistemi e componenti;
  - 3) la continuità del livello di servizio;
- c) la qualificazione dei controllori e degli allievi controllori del traffico aereo e, in particolare, i requisiti concernenti:
- 1) il grado di istruzione e la maturità sul piano fisico e mentale;
  - 2) le conoscenze teoriche;
  - 3) le capacità pratiche;
  - 4) le competenze linguistiche;
  - 5) i dispositivi di simulazione per l'addestramento;
  - 6) i corsi di addestramento;
  - 7) gli istruttori o i valutatori.
3. Il personale del fornitore di servizi che opera in difetto della licenza o della qualificazione, del certificato di idoneità psicofisica ovvero con i predetti titoli scaduti, sospesi o revocati, ovvero in violazione delle istruzioni fornite dal fornitore di servizi, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.

#### ART. 12

##### *(Violazione delle regole dell'aria derivanti dall'articolo 8-ter del Regolamento)*

1. E' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 il personale impegnato nella condotta del volo, nella fornitura dei servizi di traffico aereo o meteorologici e il personale di terra impegnato in operazioni di aeromobili che viola le disposizioni relative alle regole dell'aria di cui all'articolo 8-ter del Regolamento concernenti alternativamente:
- a) l'applicabilità e la conformità;
  - b) le regole generali e la prevenzione delle collisioni;
  - c) i segnali;
  - d) l'orario;
  - e) i piani di volo;
  - f) le condizioni meteorologiche di volo a vista e le regole del volo a vista, del volo a vista speciale e del volo strumentale;
  - g) la classificazione degli spazi aerei;
  - h) i servizi del traffico aereo;
  - i) il servizio di controllo del traffico aereo;
  - l) il servizio informazioni di volo;
  - m) il servizio di allarme;
  - n) l'interferenza e le situazioni di emergenza e intercettazione;
  - o) i servizi affinenti alla meteorologia relativamente a osservazioni da aeromobile e rapporti mediante comunicazioni in fonìa.
2. L'operatore aeronautico, il fornitore di servizi di navigazione aerea e il gestore aeroportuale, impegnati in operazioni di aeromobili, che violano le disposizioni di cui al comma 1, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.



#### ART. 13

*(Violazione degli obblighi del controllore o dello studente controllore del traffico aereo derivanti dall'articolo 8-quater del regolamento)*

1. Chiunque esercita la funzione di controllore del traffico aereo in mancanza della licenza, della abilitazione o della specializzazione ovvero di un certificato o rapporto di idoneità psicofisica idonei all'operazione da svolgere o con un titolo scaduto, sospeso o revocato, in violazione dell'articolo 8-quater del regolamento, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.
2. Il controllore del traffico aereo che fornisce il servizio di controllo del traffico aereo in difformità dalla abilitazioni o specializzazioni riportate nella licenza, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.
3. Il controllore del traffico aereo che omette di informare un esaminatore o un centro aeromedico, certificato ai sensi del regolamento, di una variazione del proprio stato di salute o di essere sotto l'influenza di sostanze psicoattive o di farmaci, in modo da mettere a rischio lo svolgimento con modalità adeguate e in condizioni di sicurezza dei compiti inerenti alla licenza posseduta, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000.
4. Lo studente controllore del traffico aereo che commette una delle violazioni di cui ai commi 1, 2 e 3 è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 800 a euro 8.000.

#### ART. 14

*(Violazione degli obblighi delle organizzazioni di addestramento per controllori del traffico aereo derivanti dall'articolo 8-quater del regolamento)*

1. Le organizzazioni di addestramento per controllori del traffico aereo che, in violazione dell'articolo 8-quater del regolamento, operano in difetto del certificato ovvero con il certificato scaduto, sospeso o revocato, sono soggette ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.
2. Sono soggette ad una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.500 a euro 25.000 le organizzazioni di addestramento per controllori del traffico aereo che violano le disposizioni generali relative ai requisiti essenziali di cui all'articolo 8-quater del regolamento, riguardanti le disposizioni concernenti alternativamente:
  - a) il possesso dei mezzi necessari per la fornitura del tipo di servizio;
  - b) la elaborazione, la tenuta, l'aggiornamento e il rispetto dei manuali operativi;
  - c) il sistema di gestione basato sui rischi;
  - d) l'addestramento del personale e relativi programmi;
  - e) l'interfaccia con altri soggetti che partecipano alla fornitura dei servizi;
  - f) la elaborazione e la tenuta di piani di emergenza per situazioni anomale o di emergenza;
  - g) la elaborazione e la tenuta del programma di prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e di un programma di sicurezza;
  - h) la verifica del rispetto dei requisiti di sicurezza dei sistemi e componenti utilizzati.



ART. 15  
*(Disposizioni finanziarie)*

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'E.N.A.C. provvede ai compiti di cui al presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
2. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente decreto sono versati all'entrata del Bilancio dello Stato per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere successivamente trasferiti all'E.N.A.C., ai fini del miglioramento della sicurezza del volo.

ART. 16  
*(Aggiornamento degli importi delle sanzioni)*

1. Con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il 1° dicembre, gli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente decreto sono aggiornati, ogni due anni, sulla base delle variazioni dell'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. 17  
*(Relazione informativa)*

1. Entro il 30 settembre di ogni anno, l'E.N.A.C. trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto nonché sulle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate.

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 farlo osservare.

