

Legge federale sulla navigazione aerea (LNA)

Disegno

Modifica del ...

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 20 maggio 2009¹,
decreta:

I

La legge federale del 21 dicembre 1948² sulla navigazione aerea è modificata come segue:

Sostituzione di espressioni

In tutta la legge:

- a. *l'espressione «Ufficio federale» è sostituita con la designazione abbreviata «UFAC»;*
- b. *il termine «Dipartimento» è sostituito con la designazione abbreviata «DATEC»;*
- c. *il termine «sorveglianza» è sostituito con il termine «vigilanza».*

Ingresso

visti gli articoli 87 e 92 della Costituzione federale³;
visto il messaggio del Consiglio federale del 23 marzo 1945⁴,

Art. 3 cpv. 1, terzo periodo

Abrogato

Art. 3a

1a. Accordi
internazionali

¹ Il Consiglio federale può concludere accordi internazionali concernenti:

- a. il traffico aereo internazionale;

¹ FF **2009** 4263

² RS **748.0**

³ RS **101**; nella versione modificata dalla legge federale del ... (RU ...; FF **2009** 4263 4331)

⁴ FF **1945** I 481

- b. la sicurezza aerea;
- c. il servizio della sicurezza aerea;
- d. lo scambio di dati aeronautici.

² Gli accordi relativi alla sicurezza aerea e al servizio della sicurezza aerea possono contenere in particolare disposizioni concernenti:

- a. la vigilanza, incluse le sanzioni;
- b. la delega di singoli settori o competenze di vigilanza a istituzioni internazionali.

³ Gli accordi sul servizio della sicurezza aerea possono:

- a. contenere disposizioni concernenti la responsabilità per i danni derivanti dalla fornitura di servizi della sicurezza aerea; queste disposizioni possono derogare alla legge del 14 marzo 1958⁵ sulla responsabilità;
- b. prevedere che il servizio della sicurezza aerea possa coprire regioni transfrontaliere.

⁴ Se, in applicazione di un accordo sul servizio della sicurezza aerea, è tenuta a versare indennizzi per danni dovuti ad atti illeciti commessi da un fornitore svizzero di servizi della sicurezza aerea, la Confederazione ha diritto di regresso nei suoi confronti.

Art. 3b, frase introduttiva, lett. d–h (nuove)

L'UFAC può concludere con autorità aeronautiche estere o istituzioni internazionali accordi concernenti la collaborazione amministrativa e tecnica, in particolare in materia di:

- d. vigilanza sulla costruzione, la navigabilità e la manutenzione di aeromobili;
- e. delega di singole competenze di vigilanza;
- f. simulatori di volo e altri apparecchi elettronici per l'addestramento;
- g. formazione professionale e abilitazione del personale aeronautico, nonché la vigilanza su quest'ultimo;
- h. trattamento e scambio di dati aeronautici.

Art. 4 cpv. 1

¹ L'UFAC può delegare singoli settori o competenze di vigilanza alle direzioni degli aerodromi e, con il loro consenso, ai Cantoni, ai Comuni oppure a organizzazioni o singole persone appropriate.

Art. 5 e 6 cpv. 2

Abrogati

Art. 6b (nuovo)

6. Emolumenti e
tassa di vigilanza

¹ L'UFAC riscuote emolumenti per le decisioni e i servizi.

² L'UFAC riscuote dalle imprese soggette alla vigilanza con sede in Svizzera una tassa annuale di vigilanza a copertura del 40–60 per cento dei costi di vigilanza non coperti dagli emolumenti.

³ La tassa di vigilanza è calcolata:

- a. per gli aerodromi: secondo una formula che combina il numero di movimenti di volo e la superficie impermeabilizzata delle piste di volo;
- b. per le imprese di trasporto aereo: secondo una formula che combina il numero di aeromobili e il peso totale della flotta;
- c. per le imprese di costruzione: in ragione del numero di collaboratori;
- d. per le imprese di manutenzione: in ragione del numero di persone che esercitano attività soggette ad autorizzazione;
- e. per le imprese che programmano, sorvegliano e assicurano la manutenzione (Imprese di gestione del mantenimento della navigabilità): in ragione del numero di aeromobili gestiti;
- f. per le scuole di volo a motore e di volo d'elicottero: secondo il numero annuo di ore di volo d'addestramento;
- g. per le scuole di volo a vela e di pilota d'aerostato: secondo il numero di istruttori di volo;
- h. per i servizi di assistenza al suolo, le imprese di trasporto e i servizi di bordo: ripartendo in parti uguali tra le singole imprese i costi di vigilanza in ciascun settore.

⁴ La tassa di vigilanza è calcolata in base alle cifre dell'anno precedente.

⁵ Il Consiglio federale disciplina il grado di copertura, i costi di vigilanza computabili, la loro ripartizione tra i settori di vigilanza e le basi di calcolo della tassa di vigilanza, come pure le aliquote degli emolumenti. Può prevedere di suddividere la tassa di vigilanza in una tassa di base fissa e in una tassa supplementare variabile.

Art. 8, titolo marginale, cpv. 1–3, 5 e 7

2. Obbligo di
utilizzare un
aerodromo,
atterramenti
esterni

¹ Gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare soltanto da e su aerodromi.

² Il Consiglio federale disciplina:

- a. a quali condizioni gli aeromobili possono prendere il volo o atterrare fuori degli aerodromi (atterramenti esterni);
- b. quali edifici e impianti che permettono o facilitano gli atterramenti esterni sono autorizzati; il diritto in materia di pianificazione del territorio e il diritto della costruzione devono tuttavia essere rispettati.

³ Gli atterramenti in montagna, in voli di addestramento o di turismo, possono aver luogo solo sulle aree d'atterramento designate dal DATEC d'intesa con il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) e le competenti autorità cantonali.

⁵ *Abrogato*

⁷ Per gli atterramenti in montagna l'UFAC può prescrivere spazi aerei o vie aeree. Sente prima i Governi dei Cantoni interessati.

Art. 8a (nuovo)

2a. Struttura
dello spazio
aereo

¹ L'UFAC stabilisce la struttura dello spazio aereo.

² La struttura dello spazio aereo entra in vigore anche se è stata impugnata mediante ricorso.

Art. 20 cpv. 1, secondo periodo

... Agli infortuni e agli incidenti gravi nel settore dell'aviazione si applica l'articolo 23 capoverso 1.

Art. 22, titolo marginale

VIII. Infortuni
aeronautici e
incidenti gravi
1. Servizio di
salvataggio

Art. 23 cpv. 1

¹ Il personale aeronautico interessato, gli organi della polizia aerea e le autorità locali devono annunciare senza indugio al DATEC gli infortuni e gli incidenti gravi nel settore dell'aviazione.

Art. 24

3. Inchiesta
a. In generale

¹ Per ogni infortunio e incidente grave nel settore dell'aviazione è aperta un'inchiesta intesa a chiarire le circostanze, lo svolgimento e le cause. L'inchiesta serve a impedire infortuni analoghi.

² L'inchiesta non concerne la colpa e la responsabilità.

Art. 25

b. Servizio
d'inchiesta

¹ Il Consiglio federale istituisce un servizio incaricato di svolgere le inchieste.

² Il servizio d'inchiesta è indipendente dalle autorità amministrative. È amministrativamente subordinato al DATEC.

³ Il Consiglio federale nomina la direzione del servizio d'inchiesta. I membri della direzione devono essere specialisti indipendenti.

⁴ La direzione assume il personale del servizio d'inchiesta.

⁵ Il Consiglio federale disciplina l'organizzazione del servizio d'inchiesta. Può raggrupparlo con il servizio d'inchiesta di cui all'articolo 15a della legge federale del 20 dicembre 1957⁶ sulle ferrovie.

Art. 26

c. Procedura

¹ Il servizio d'inchiesta allestisce un rapporto per ogni inchiesta. Il rapporto non costituisce una decisione formale e non può essere impugnato.

² Per chiarire i fatti, il servizio d'inchiesta può ordinare:

- a. la citazione di persone che possono fornire informazioni utili;
- b. perquisizioni;
- c. sequestri;
- d. analisi mediche quali prove del sangue e dell'urina;
- e. autopsie;
- f. l'analisi di apparecchi di registrazione;
- g. perizie.

³ Se tange diritti o obblighi, il servizio d'inchiesta emana decisioni formali. Per quanto la presente legge non contenga disposizioni derogatorie, si applica la legge federale del 20 dicembre 1968⁷ sulla procedura amministrativa.

⁴ Le decisioni emanate nell'ambito dell'inchiesta possono essere impuginate mediante opposizione al servizio d'inchiesta entro dieci giorni.

⁵ Il servizio d'inchiesta gestisce un sistema di assicurazione della qualità. La direzione provvede in particolare affinché si tenga adeguatamente conto delle istanze di tutti gli interessati.

⁶ Il Consiglio federale disciplina la procedura, in particolare le misure coercitive e la pubblicazione dei rapporti.

⁶ RS 742.101

⁷ RS 172.021

Art. 26a

d. Spese

¹ Se in un altro procedimento è stato accertato con una sentenza passata in giudicato che qualcuno ha causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, il servizio d'inchiesta può addossargli una parte delle spese d'inchiesta. Il Consiglio federale ne disciplina il calcolo. Al riguardo considera la gravità della colpa.

² Le spese di rimozione sono a carico dell'esercente dell'aeromobile, indipendentemente dal fatto che il provvedimento sia stato ordinato ai fini dell'inchiesta.

³ Il Cantone sul cui territorio si è verificato l'infortunio assume le spese di sorveglianza in loco.

Art. 26b e 26c

Abrogati

Art. 27 cpv. 2 lett. a e cpv. 3

² L'autorizzazione è rilasciata se, in vista del tipo di esercizio previsto, l'impresa:

- a. dispone degli aeromobili necessari iscritti nella matricola svizzera e dei necessari diritti d'uso sull'aerodromo previsto quale ubicazione dell'esercizio;

³ L'autorizzazione può essere modificata o revocata.

Art. 29 cpv. 1^{bis} (nuovo) e 4

^{1bis} L'UFAC può delegare all'esercente dell'aerodromo, con il suo consenso, la competenza di rilasciare singole autorizzazioni in casi di urgenza.

⁴ L'autorizzazione può essere modificata o revocata.

Art. 36d cpv. 1

¹ L'UFAC trasmette ai Cantoni interessati le domande di modifica del regolamento d'esercizio con effetti sostanziali sull'esposizione al rumore, invitandoli a esprimere il loro parere entro tre mesi. In casi motivati tale termine può eccezionalmente essere ridotto o prorogato.

Art. 37 cpv. 1^{bis} (nuovo)

^{1bis} Il Consiglio federale può stabilire a quali condizioni i piani di progetti di importanza secondaria sono esenti dall'obbligo di approvazione.

Art. 37d, titolo marginale, cpv. 1

Invito ad esprimere un parere, pubblicazione e deposito dei piani

¹ L'autorità competente per l'approvazione dei piani trasmette la domanda ai Cantoni interessati, invitandoli ad esprimere il loro parere entro tre mesi. In casi motivati tale termine può eccezionalmente essere ridotto o prorogato.

Art. 39

11. Tasse aeroportuali

¹ L'esercente dell'aeroporto può riscuotere tasse per l'uso e l'accesso agli impianti aeroportuali necessari all'esercizio, inclusi i controlli di sicurezza specifici all'esercizio.

² In caso di contestazione delle tasse statuisce mediante decisione formale.

³ Per stabilire le tasse l'esercente dell'aeroporto tiene segnatamente conto dei seguenti criteri:

- a. peso massimo dell'aeromobile al decollo;
- b. numero di passeggeri;
- c. impatto fonico;
- d. emissioni di sostanze nocive.

⁴ L'importo massimo complessivo delle tasse deve essere stabilito in modo che le tasse non superino i costi tenendo conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito.

⁵ Il Consiglio federale può prevedere che nel calcolo delle tasse si tenga conto della sollecitazione degli impianti al momento dell'uso.

⁶ Le aliquote della tassa dell'esercente dell'aeroporto entrano in vigore il più presto 60 giorni dopo la pubblicazione ufficiale, a meno che entro un termine di 30 giorni dalla pubblicazione un utente dell'aeroporto presenti una domanda scritta e motivata di riesame da parte dell'UFAC.

Art. 39a (nuovo)

12. Coordinamento delle bande orarie (slot)

¹ Il Consiglio federale disciplina il coordinamento delle bande orarie (slot) negli aeroporti. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali che vincolano la Svizzera.

² L'UFAC designa l'organo competente per il coordinamento delle bande orarie. Può delegare tale coordinamento a privati.

Art. 40

II. Servizio della sicurezza aerea

1. In generale

¹ Il Consiglio federale disciplina il servizio della sicurezza aerea.

² L'attività del servizio della sicurezza aerea non è limitata alle frontiere nazionali.

- Art. 40a*
2. Delega di servizi della sicurezza aerea a una società
- ¹ Il Consiglio federale può affidare integralmente o parzialmente il servizio civile e il servizio militare della sicurezza aerea a una società anonima.
- ² La società deve adempiere i seguenti requisiti:
- a. deve essere senza scopo di lucro;
 - b. deve essere a economia mista;
 - c. la Confederazione deve detenere la maggioranza del capitale e dei voti;
 - d. gli statuti devono essere approvati dal Consiglio federale.
- ³ La società deve coordinare i servizi civile e militare della sicurezza aerea.
- ⁴ Essa sottostà alla vigilanza dell'UFAC.

- Art. 40b*
3. Delega di compiti
- ¹ La società può delegare compiti che le sono stati affidati dal Consiglio federale ad altre società anonime in cui detiene la maggioranza del capitale e dei voti e che hanno la loro sede in Svizzera.
- ² La società può delegare servizi locali della sicurezza aerea agli esercenti degli aerodromi.
- ³ La delega di servizi locali della sicurezza aerea deve essere approvata dall'UFAC. Se la sicurezza aerea lo esige, l'UFAC può ordinare la delega all'esercente dell'aerodromo.

- Art. 40c*
4. Obiettivi strategici e rapporto della società
- ¹ Il Consiglio federale stabilisce ogni quattro anni gli obiettivi della società.
- ² Il consiglio di amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici. Riferisce annualmente al Consiglio federale sul conseguimento di tali obiettivi e mette a disposizione le informazioni necessarie per verificarne il raggiungimento.

- Art. 40d*
5. Dotazione di capitale della società
- ¹ La Confederazione assicura un'adeguata dotazione di capitale della società. La società può destinare l'eventuale utile alla costituzione di riserve; esse servono a finanziare investimenti e a coprire eventuali perdite.
- ² La Confederazione può finanziare inizialmente, in tutto o in parte, gli impegni supplementari della società nei confronti dei suoi istituti di

previdenza risultanti da un rendiconto conforme a standard internazionalmente riconosciuti.

³ La Confederazione finanzia in tutto o in parte, a favore degli istituti di previdenza della società, il capitale di copertura supplementare messo a disposizione secondo il diritto anteriore per i controllori militari del traffico aereo in occasione del pensionamento anticipato.

⁴ Il Consiglio federale stabilisce le modalità d'esecuzione, nonché il momento e l'entità del finanziamento della società e dei pagamenti ai suoi istituti di previdenza.

Art. 40e

6. Esenzione fiscale della società

La società è esentata da qualsiasi imposta della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni; sono fatte salve le seguenti imposte federali:

- a. imposta sul valore aggiunto;
- b. imposta preventiva;
- c. tasse di bollo.

I vigenti articoli 40a e 40b diventano gli articoli 40f e 40g

Art. 40f, titolo marginale

7. Impianti

Art. 40g, titolo marginale

8. Uso della proprietà di terzi

Art. 41 cpv. 1 e 1bis (nuovo)

¹ Per costruire e per modificare un ostacolo alla navigazione aerea occorre un'autorizzazione.

^{1bis} Il Consiglio federale può emanare prescrizioni per impedire che siano creati ostacoli alla navigazione aerea, per eliminare quelli esistenti o per adeguarli ai bisogni della sicurezza della navigazione aerea.

Art. 42

IV. Restrizione della proprietà fondiaria
a. In generale

¹ Il Consiglio federale può prescrivere che in un determinato raggio attorno ad aeroporti o impianti del servizio della sicurezza aerea oppure a una determinata distanza dalle vie aeree possono essere eretti edifici o altri ostacoli solo a condizione che questi non pregiudichino la sicurezza della navigazione aerea (zone di sicurezza).

² Il Consiglio federale può prescrivere zone di sicurezza su territorio svizzero anche per aeroporti, impianti del servizio della sicurezza aerea o vie aeree situati all'estero.

³ Ogni esercente di aeroporto in Svizzera elabora un piano delle zone di sicurezza. Quest'ultimo contiene l'estensione territoriale e la natura delle restrizioni della proprietà in favore dell'aeroporto. L'esercente dell'aeroporto sente i Governi dei Cantoni interessati e l'Ufficio federale.

⁴ Il capoverso 3 si applica per analogia agli aeroporti all'estero; l'Ufficio federale agisce al posto dell'esercente dell'aeroporto.

Art. 43 cpv. 1, 3 e 4

¹ I piani delle zone di sicurezza sono depositati pubblicamente nei Comuni, con un termine di opposizione di 30 giorni, dall'esercente dell'aeroporto se sono stabiliti in favore di un aeroporto situato su territorio svizzero e dall'UFAC se sono stabiliti in favore di un aeroporto situato all'estero, di un impianto del servizio della sicurezza area o di una via aerea. Senza l'autorizzazione del depositante, dal momento del deposito non può più essere presa, in merito al fondo sottoposto a restrizione, nessuna decisione contraria al piano delle zone di sicurezza.

³ Il DATEC decide in merito alle opposizioni e approva i piani delle zone di sicurezza sottopostigli dall'esercente dell'aeroporto o dall'UFAC.

⁴ Il piano delle zone di sicurezza approvato diviene vincolante con la pubblicazione nel Foglio ufficiale cantonale.

Art. 44 cpv. 1-3

¹ La restrizione della proprietà fondiaria mediante un piano delle zone di sicurezza dà diritto a indennizzo se, negli effetti, equivale a un'espropriazione.

² Il sorgere del diritto e il calcolo dell'indennizzo sono stabiliti dalle condizioni esistenti all'atto della pubblicazione del piano delle zone di sicurezza nel Foglio ufficiale cantonale.

³ L'interessato deve far valere le proprie pretese nei cinque anni successivi alla pubblicazione del piano delle zone di sicurezza:

- a. presso l'esercente dell'aeroporto, se il piano delle zone di sicurezza è stabilito in favore di un aeroporto situato su territorio svizzero;
- b. presso l'UFAC, se il piano delle zone di sicurezza è stabilito in favore di un aeroporto situato all'estero, di un impianto del servizio della sicurezza aerea o di una via aerea.

Art. 46

Abrogato

Art. 48

4. Confede-
razione

¹ La Confederazione assume le spese:

- a. di soppressione o adeguamento degli ostacoli alla navigazione aerea esistenti in Svizzera al di fuori del perimetro di un aeroporto o di un aeroporto situato all'estero;
- b. di indennizzo per le restrizioni della proprietà fondiaria in Svizzera a favore di un aeroporto o all'estero a favore di un impianto di sicurezza aerea.

² Rimangono salvi gli articoli 45 e 47.

Art. 49 (nuovo)

VI. Costi del
servizio della
sicurezza aerea

¹ I fornitori di servizi della sicurezza aerea riscuotono tasse per garantire la sicurezza:

- a. delle rotte;
- b. degli avvicinamenti e dei decolli su aerodromi.

² L'importo massimo complessivo delle tasse deve essere stabilito in modo che le tasse non superino i costi tenendo conto di un'adeguata remunerazione del capitale investito.

³ Il Consiglio federale può suddividere gli aerodromi in categorie. Per ogni categoria disciplina i principi secondo cui sono stabilite le tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo e gli altri mezzi da utilizzare per coprire i costi della sicurezza degli avvicinamenti e dei decolli. Al riguardo tiene conto anche delle possibilità di finanziamento dei Cantoni e dei Comuni dove sono ubicati gli aerodromi o dei privati.

⁴ I proventi della tassa prelevata per una categoria non possono essere utilizzati per finanziare i costi di un'altra categoria.

⁵ All'interno di una categoria di aerodromi può essere fissata un'ali-quota unitaria per le tasse della sicurezza di avvicinamento e di decollo.

⁶ Le tasse dei servizi della sicurezza aerea necessitano dell'approvazione del DATEC.

⁷ Il Consiglio federale stabilisce:

- a. i voli esentati dalle tasse dei servizi della sicurezza aerea;
- b. quali sono i costi dei servizi della sicurezza aerea a carico della Confederazione e in quali categorie;

- c. a quali condizioni un esercente di aerodromo può essere autorizzato a stabilire e a riscuotere tasse dei servizi della sicurezza aerea senza fornire egli stesso tali servizi.

Art. 56

III. Certificati

¹ L'UFAC certifica per gli aeromobili iscritti nella matricola svizzera:

- a. l'immatricolazione;
- b. la navigabilità;
- c. l'emissione di rumori o sostanze nocive degli aeromobili a motore.

² Il Consiglio federale emana disposizioni sul rilascio, la durata di validità, il rinnovo e il ritiro dei certificati. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali che vincolano la Svizzera.

Art. 57 cpv. 1 e 3

¹ In particolare per garantire la sicurezza aerea, il DATEC emana disposizioni sulla costruzione, l'esercizio, la manutenzione e l'equipaggiamento degli aeromobili, nonché sui documenti che devono trovarsi a bordo.

³ Le aziende di costruzione e di manutenzione necessitano di un'autorizzazione dell'UFAC.

Art. 60 cpv. 1 e 1^{bis} (nuovo)

¹ Per esercitare la loro attività, le seguenti persone necessitano di una licenza dell'UFAC:

- a. i piloti di aeromobili;
- b. il personale ausiliario indispensabile per la condotta di un aeromobile, in particolare i navigatori, i radiotelegrafisti di bordo e i meccanici di bordo;
- c. le persone che dispensano la formazione al personale aeronautico;
- d. il personale dei servizi della sicurezza aerea.

^{1bis} Le licenze sono limitate nel tempo.

Art. 61

Abrogato

Art. 70 cpv. 1

¹ L'esercente di un aeromobile iscritto nella matricola svizzera degli aeromobili deve essere assicurato contro i rischi legati alla sua responsabilità civile in quanto esercente di aeromobili. È fatto salvo l'articolo 71.

Art. 75 cpv. 1 e 5

¹ Il Consiglio federale emana prescrizioni concernenti il trasporto di persone, bagagli, merci e animali, la responsabilità civile del trasportatore nei confronti dei passeggeri e degli speditori e sull'obbligo di assicurazione. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera.

⁵ *Abrogato*

Art. 91

II. Contravvenzioni

¹ È punito con la multa fino a 20 000 franchi chiunque, intenzionalmente o per negligenza:

- a. infrange le norme di circolazione;
- b. viola le prescrizioni sull'esercizio della navigazione aerea in materia di sicurezza delle persone o cose;
- c. pilota o esercita un aeromobile senza disporre dei documenti prescritti;
- d. pilota o esercita un aeromobile che non adempie le condizioni di navigabilità;
- e. viola le prescrizioni sulla manutenzione mettendo in pericolo la sicurezza dell'esercizio;
- f. viola le prescrizioni qui appresso, contenute in un regolamento d'esercizio di cui all'articolo 36c e volte a proteggere l'ambiente, la sicurezza di persone o cose:
 1. prescrizioni sulla procedura d'avvicinamento e di decollo,
 2. prescrizioni sull'utilizzazione degli impianti dell'aeroporto da parte dei passeggeri, degli aeromobili e dei veicoli terrestri nonché di altri utenti;
- g. disturba la quiete pubblica esercitando un aeromobile in un momento in cui la legislazione o il regolamento d'esercizio di cui all'articolo 36c non lo consente;
- h. viola le prescrizioni d'esecuzione la cui contravvenzione è dichiarata punibile sotto comminatoria della pena prevista dalla presente disposizione.

² È punito con la multa fino a 20 000 franchi chiunque, intenzionalmente:

- a. contravviene a una decisione significatagli sotto comminatoria della pena prevista dalla presente disposizione;
- b. non ottempera a un onere derivante da una concessione o da un'autorizzazione.

³ In caso di gravi infrazioni secondo il capoverso 1 lettere a–e ed h, nonché capoverso 2 la pena è la multa fino a 40 000 franchi.

⁴ Il trasportatore aereo che viola ripetutamente e gravemente nei confronti dei suoi passeggeri obblighi sussistenti in virtù di accordi internazionali e per la cui violazione devono essere comminate sanzioni in virtù degli stessi accordi, è punito con la multa fino a 20 000 franchi.

Art. 101b (nuovo)

3. Fornitori di servizi della sicurezza aerea

¹ La Confederazione può assumere temporaneamente le perdite di proventi di un fornitore di servizi della sicurezza aerea per le prestazioni fornite in un Paese confinante sino a concorrenza dell'indennità concordata con questo Stato.

² Il Consiglio federale verifica ogni tre anni se e in qual misura la Confederazione deve continuare ad assumere queste perdite di proventi. Le assume per al massimo nove anni a partire dall'entrata in vigore della modifica del ... della presente legge.

Art. 103b–103d

Abrogati

Art. 107a

IIIa. Protezione dei dati
1. Trattamento di dati personali

¹ L'UFAC, le autorità di ricorso come pure le altre autorità e organizzazioni private incaricate di svolgere compiti secondo la presente legge trattano i dati personali di cui necessitano per adempiere i compiti loro affidati dalla presente legge.

² Sono trattati dati personali, inclusi dati degni di particolare protezione e profili della personalità, concernenti:

- a. le persone attive nell'aviazione civile, che riguardano:
 1. l'attitudine caratteriale (buona condotta, estratto del casellario giudiziale e risultati di eventuali accertamenti supplementari),
 2. la capacità (formazione scolastica e specialistica, percorso professionale, qualifiche, infortuni e incidenti),

3. la salute (esami concernenti l' idoneità fisica e l'attitudine psichica);
- b. procedimenti amministrativi e penali e sanzioni secondo la legislazione sull'aviazione civile.
- ³ Sono inoltre trattati dati personali concernenti:
- a. le imprese svizzere di trasporto aereo;
- b. le imprese estere di trasporto aereo che esercitano la navigazione aerea in Svizzera;
- c. imprese di costruzione;
- d. imprese di manutenzione;
- e. gestori di impianti infrastrutturali;
- f. fornitori di servizi della sicurezza aerea.

⁴ Ai fini delle inchieste sugli infortuni aeronautici e gli incidenti gravi, i fornitori di servizi della sicurezza aerea civile e militare possono registrare conversazioni e rumori di fondo in ambienti adibiti al traffico aereo. Il Consiglio federale disciplina le responsabilità per la raccolta dei dati, la procedura di valutazione, i destinatari dei dati, la durata di conservazione e le misure tecniche e organizzative di protezione.

⁵ Per l'esecuzione dei loro compiti legali, gli organi che trattano i dati possono comunicare alle autorità svizzere o estere incaricate di compiti analoghi, nonché a istituzioni internazionali dati personali, inclusi i dati degni di particolare protezione e i profili della personalità, se dette autorità e istituzioni garantiscono un'adeguata protezione dei dati trasmessi.

Art. 107b (nuovo)

2. Diritti di accesso

¹ I dati personali raccolti nella matricola svizzera degli aeromobili (art. 52 segg.) sono pubblici. Possono essere resi accessibili mediante procedura di richiamo.

² Il servizio d'inchiesta ha accesso ai dati personali delle persone attive nell'aviazione civile trattati dall'UFAC.

Art. 108a (nuovo)

IVa. Requisiti fondamentali relativi alla sicurezza del traffico aereo

¹ Il Consiglio federale stabilisce i requisiti fondamentali relativi alla sicurezza del traffico aereo. A tal fine si attiene alle prescrizioni internazionali vincolanti per la Svizzera e tiene conto dello stato della tecnica e della sostenibilità economica.

² Il Consiglio federale può designare norme tecniche dalla cui osservanza deriva la presunzione che sono adempiuti anche i requisiti fondamentali relativi alla sicurezza.

³ Il Consiglio federale può delegare all'UFAC l'emanazione di prescrizioni amministrative e tecniche, in particolare la designazione delle norme tecniche.

II

Disposizioni transitorie della modifica del ...

¹ La tassa di vigilanza di cui all'articolo 6b è introdotta gradualmente entro il 1° gennaio ... (dieci anni dopo l'entrata in vigore della modifica del ... della presente legge). Il Consiglio federale determina le fasi dell'introduzione. I proventi della tassa di vigilanza sono limitati a cinque milioni di franchi all'anno durante i cinque anni successivi all'entrata in vigore della presente modifica.

² Per una durata di cinque anni al massimo a partire dall'entrata in vigore della modifica del ... della presente legge il Consiglio federale può prevedere che i proventi della tassa di una singola categoria di aerodromi possono essere utilizzati per finanziare i costi di un'altra categoria di aerodromi in deroga all'articolo 49 capoverso 4 se:

- a. le lacune di finanziamento non coperte degli aerodromi comporterebbero manifestamente un aumento sproporzionato delle tasse per la sicurezza di avvicinamento e di decollo; e
- b. non vi sono mezzi alternativi per coprirle.

³ Il Consiglio federale stabilisce quali importi possono essere trasferiti e tra quali categorie.

III

La modifica del diritto vigente è disciplinata nell'allegato.

IV

Coordinamento con il Codice di procedura penale

Se il Codice di procedura penale del 5 ottobre 2007⁸ entra in vigore simultaneamente o dopo la presente legge, le modifiche della legge federale sulla navigazione aerea e della legge federale sulle ferrovie previste dall'allegato 1 cifra II numeri 22 e 25 del Codice di procedura penale decadono.

⁸ FF 2007 6327

V

Coordinamento con la Riforma delle ferrovie 2

Se la legge federale del 20 marzo 2009⁹ sulla Riforma delle ferrovie 2 non entra in vigore:

- a. la modifica dell'articolo 86a della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr) conformemente all'allegato della presente legge decade;
- b. l'articolo 14a Lferr conformemente all'allegato della presente legge riceve il seguente tenore:

<small>3a. Obbligo di notifica in caso di infortuni e incidenti gravi</small>	Il personale ferroviario interessato, gli organi della polizia ferroviaria e le autorità locali devono comunicare senza indugio al Dipartimento gli infortuni e gli incidenti gravi nell'esercizio delle ferrovie.
---	--

VI

¹ La presente legge sottostà a referendum facoltativo.

² Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

Modifica del diritto vigente

La legge federale del 20 dicembre 1957¹⁰ sulle ferrovie è modificata come segue:

Art. 14a (nuovo) Obbligo di notifica in caso di infortuni e incidenti gravi

I gestori dell'infrastruttura devono comunicare immediatamente al DATEC gli infortuni e gli incidenti gravi nell'esercizio delle ferrovie.

Art. 15 Inchiesta sugli infortuni e gli incidenti gravi

¹ Per ogni infortunio e incidente grave nell'esercizio delle ferrovie è aperta un'inchiesta intesa a chiarirne le circostanze, lo svolgimento e le cause. L'inchiesta serve a impedire infortuni analoghi.

² L'inchiesta non concerne la colpa e la responsabilità.

Art. 15a (nuovo) Servizio d'inchiesta

¹ Il Consiglio federale istituisce un servizio incaricato di svolgere le inchieste.

² Il servizio d'inchiesta è indipendente dalle autorità amministrative. È amministrativamente subordinato al DATEC.

³ Il Consiglio federale nomina la direzione del servizio d'inchiesta. I membri della direzione devono essere specialisti indipendenti.

⁴ La direzione assume il personale del servizio d'inchiesta.

⁵ Il Consiglio federale disciplina l'organizzazione del servizio d'inchiesta. Può raggrupparlo con il servizio d'inchiesta di cui all'articolo 25 della legge federale del 21 dicembre 1948¹¹ sulla navigazione aerea.

Art. 15b (nuovo) Procedura del servizio d'inchiesta

¹ Il servizio d'inchiesta allestisce un rapporto per ogni inchiesta. Il rapporto non costituisce una decisione formale e non può essere impugnato.

² Per chiarire i fatti, il servizio d'inchiesta può ordinare:

- a. la citazione di persone che possono fornire informazioni utili;
- b. perquisizioni;

¹⁰ RS 742.101; RU ... (FF 2009 1701 1706)

¹¹ RS 748.0

- c. sequestri;
- d. analisi mediche quali prove del sangue e dell'urina;
- e. autopsie;
- f. l'analisi di apparecchi di registrazione;
- g. perizie.

³ Se tange diritti o obblighi, il servizio d'inchiesta emana decisioni formali. Per quanto la presente legge non contenga disposizioni derogatorie, si applica la legge federale del 20 dicembre 1968¹² sulla procedura amministrativa (PA).

⁴ Le decisioni emanate nell'ambito dell'inchiesta possono essere impugnate mediante opposizione al servizio d'inchiesta entro dieci giorni.

⁵ Il servizio d'inchiesta gestisce un sistema di assicurazione della qualità. La direzione provvede in particolare affinché si tenga adeguatamente conto delle istanze di tutti gli interessati.

⁶ Il Consiglio federale disciplina la procedura, in particolare le misure coercitive e la pubblicazione dei rapporti.

Art. 15c (nuovo) Spese della procedura d'inchiesta

Se nell'ambito di un altro procedimento è stato accertato con una sentenza passata in giudicato che qualcuno ha causato l'infortunio intenzionalmente o per negligenza grave, il servizio d'inchiesta può addossargli una parte delle spese d'inchiesta. Il Consiglio federale ne disciplina il calcolo. Al riguardo considera la gravità della violazione degli obblighi e il grado di colpa.

Art. 86a lett. g (nuova)

È punito con una pena detentiva fino a tre anni o con una pena pecuniaria chiunque intenzionalmente o per negligenza:

- g. contravviene al suo obbligo di cui all'articolo 14a di comunicare gli infortuni e gli incidenti gravi nell'esercizio delle ferrovie.

