

Questo testo è una versione provvisoria.

La versione definitiva che sarà pubblicata su [www.dirittofederale.admin.ch](http://www.dirittofederale.admin.ch) è quella determinante.



# Ordinanza sull'aviazione militare (OAMil)

del ...

---

*Il Consiglio federale svizzero,*

visti gli articoli 3 capoverso 3, 26b capoverso 3, 40 capoverso 1, 55a capoverso 2, 106 capoverso 2 e 107 della legge federale sulla navigazione aerea del 21 dicembre 1948<sup>1</sup> (LNA),

*ordina:*

## Sezione 1: Disposizioni generali

### Art. 1 Oggetto

Nell'ambito dell'aviazione militare la presente ordinanza disciplina:

- a. i compiti dell'autorità per l'aviazione militare (*Military Aviation Authority*, MAA) e la sua collaborazione con l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC);
- b. i sistemi aeronautici militari;
- c. le licenze e la formazione del personale;
- d. il servizio di volo;
- e. l'infrastruttura;
- f. la sicurezza; e
- g. l'inchiesta sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti.

### Art. 2 Applicabilità delle disposizioni in materia di aviazione civile

Le seguenti disposizioni della LNA in materia di aviazione civile sono applicabili anche all'aviazione militare:

- a. articolo 16 (ispezioni);

RU

<sup>1</sup> RS 748.0

- b. articolo 20 capoversi 1 e 3 (sistemi di segnalazione degli eventi particolari);
- c. articolo 92 lettera a (provvedimenti amministrativi).

**Art. 3** Applicabilità di prescrizioni tecniche internazionali

Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) può dichiarare vincolanti per l'aviazione militare svizzera le norme e le raccomandazioni stabilite nell'ambito della cooperazione internazionale delle autorità per l'aviazione militare nonché le pertinenti prescrizioni tecniche.

**Art. 4** Definizioni

Nella presente ordinanza si intende per:

- a. *sistemi aeronautici militari*: gli aeromobili militari con e senza occupanti, gli equipaggiamenti per il servizio di volo e il servizio di lancio nonché le altre parti costitutive di aeromobili militari che influiscono o possono influire sulla navigabilità di questi ultimi;
- b. *navigabilità*: la capacità di un aeromobile militare di operare nel quadro dell'esercizio previsto, in volo e a terra, senza rischi eccessivi per l'equipaggio, il personale di terra, i passeggeri o terzi;
- c. *sistemi di supporto alle missioni*: gli apparecchi elettronici per la pianificazione e l'analisi dettagliate delle missioni.

**Art. 5** Vigilanza

La vigilanza della MAA si estende a imprese e persone nella misura in cui queste forniscono prestazioni a favore dell'aviazione militare.

**Art. 6** Riconoscimento di licenze, autorizzazioni e ammissioni rilasciate da altre autorità

<sup>1</sup> La MAA può riconoscere del tutto o in parte le licenze, le autorizzazioni e le ammissioni rilasciate da altre autorità civili o militari, se queste raggiungono il livello di sicurezza accettabile (*Acceptable Level of Safety*) dell'aviazione militare.

<sup>2</sup> A questo scopo il DDPS può concludere accordi di portata limitata concernenti la cooperazione amministrativa e tecnica con autorità aeronautiche estere.

**Art. 7** Coordinamento con l'UFAC

<sup>1</sup> La MAA e l'UFAC coordinano le loro attività di vigilanza per costruzioni, impianti e servizi della sicurezza aerea utilizzati per scopi civili e militari e per l'impiego di imprese di aviazione civile a favore dell'aviazione militare.

<sup>2</sup> Coordinano in particolare:

- a. il coinvolgimento dell'altra autorità da parte dell'autorità che ha la responsabilità principale della vigilanza;

- b. il processo di autorizzazione dell'utilizzo per scopi civili di costruzioni e impianti militari, compresa l'indicazione di quale organo debba fornire quali giustificativi a questo scopo;
- c. i processi che l'UFAC e la MAA possono riconoscere reciprocamente e i diritti che ne derivano;
- d. la possibilità di consultare reciprocamente i documenti;
- e. la procedura di appianamento delle divergenze.

## **Sezione 2: Sistemi aeronautici militari**

### **Art. 8** Matricola degli aeromobili militari

<sup>1</sup> La MAA gestisce la matricola svizzera degli aeromobili militari.

<sup>2</sup> Gli aeromobili militari sono registrati esclusivamente nella matricola degli aeromobili militari.

<sup>3</sup> Gli alianti da pendio, i paracadute e gli aeromobili senza occupanti di peso inferiore a 25 kg non sono registrati nella matricola degli aeromobili militari.

### **Art. 9** Insegne di nazionalità e immatricolazione

<sup>1</sup> Ogni aeromobile registrato nella matricola degli aeromobili militari deve esibire insegne di nazionalità e immatricolazione.

<sup>2</sup> Il DDPS emana disposizioni relative al collocamento e alla forma di insegne di nazionalità e immatricolazione degli aeromobili militari svizzeri.

### **Art. 10** Progettazione e produzione

Il DDPS stabilisce le esigenze per la progettazione e la produzione di sistemi aeronautici militari. Disciplina in particolare i seguenti aspetti:

- a. il sito di produzione;
- b. il personale;
- c. l'ammissione del tipo;
- d. i certificati di navigabilità;
- e. l'ammissione di altre parti costitutive di un sistema aeronautico militare;
- f. la riparazione;
- g. l'autorizzazione di volo (*Permit to Fly*);
- f. il sistema di garanzia della qualità.

**Art. 11** Manutenzione

Il DDPS stabilisce le esigenze per la manutenzione di sistemi aeronautici militari. Disciplina in particolare i seguenti aspetti:

- a. il sito di manutenzione;
- b. il personale;
- c. l'equipaggiamento, gli attrezzi e il materiale;
- d. le procedure di manutenzione;
- e. il certificato di riammissione in servizio;
- f. il sistema di garanzia della qualità.

**Art. 12** Mantenimento della navigabilità

Il DDPS stabilisce le esigenze per la gestione del mantenimento della navigabilità (*Continuing Airworthiness Management*) di sistemi aeronautici militari. Disciplina in particolare i seguenti aspetti:

- a. il sito di mantenimento della navigabilità;
- b. il personale;
- c. i compiti per il mantenimento della navigabilità;
- d. il programma di manutenzione;
- e. le indicazioni registrate riguardo al mantenimento della navigabilità dell'aeromobile;
- f. il sistema di garanzia della qualità.

**Art. 13** Licenza d'impresa, manuale d'esercizio e ispezione dell'impresa

<sup>1</sup> Le imprese che intendono fornire le prestazioni di cui agli articoli 10, 11 o 12 necessitano di una licenza d'impresa rilasciata dalla MAA.

<sup>2</sup> Ognuna di queste imprese è tenuta a redigere un manuale d'esercizio e a sottoporlo per approvazione alla MAA. Anche le modifiche dei manuali d'esercizio devono essere sottoposte per approvazione alla MAA.

<sup>3</sup> La MAA rilascia la licenza d'impresa se:

- a. ha approvato il manuale d'esercizio; e
- b. ha verificato se l'impresa soddisfa le esigenze di cui agli articoli 10, 11 o 12 (ispezione dell'impresa).

<sup>4</sup> Ripete l'ispezione dell'impresa ogni 24 mesi.

**Art. 14** Ammissione del tipo

<sup>1</sup> Il DDPS stabilisce la procedura per l'ammissione del tipo di aeromobili militari.

<sup>2</sup> Le imprese che progettano sistemi aeronautici militari o parti di essi devono concedere in qualsiasi momento la possibilità alla MAA di consultare i documenti necessari per l'ammissione del tipo e le relative aggiunte.

<sup>3</sup> Sulla base di un esame la MAA rilascia:

- a. il certificato di tipo necessario per l'ammissione del tipo;
- b. l'approvazione necessaria per l'ammissione di un tipo modificato.

#### **Art. 15** Ammissione di altre parti costitutive di un sistema aeronautico

<sup>1</sup> Il DDPS stabilisce la procedura per l'ammissione di altre parti costitutive di un sistema aeronautico, segnatamente per:

- a. parti d'aeromobile;
- b. equipaggiamenti;
- c. armamenti;
- d. munizioni;
- e. materiale di terra ed equipaggiamenti per la manutenzione;
- f. sistemi di supporto alle missioni;
- g. equipaggiamento per gli equipaggi;
- h. stazioni di controllo a terra (*Ground Control Stations*) per aeromobili senza occupanti;
- i. sistemi di arresto di aerei.

<sup>2</sup> I sistemi di supporto alle missioni sono soggetti alla procedura d'ammissione soltanto se preparano dati rilevanti ai fini della navigabilità per l'esercizio dell'aeromobile.

#### **Art. 16** Esigenze di navigabilità

<sup>1</sup> I sistemi aeronautici militari devono soddisfare le esigenze di navigabilità secondo il manuale MIL-HDBK-516<sup>2</sup> del Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti o l'EMACC Handbook<sup>3</sup> dell'Agenzia europea per la difesa.

<sup>2</sup> La MAA può completare queste esigenze con istruzioni tecniche, in particolare con esigenze funzionali e prestazionali. Può rilasciare l'ammissione se è raggiunto un livello di sicurezza equivalente.

<sup>3</sup> L'impresa di progettazione è tenuta a comprovare che le esigenze di navigabilità sono soddisfatte. La MAA può esigere controlli, calcoli o collaudi supplementari al suolo o in volo, può eseguirli direttamente oppure farli eseguire da terzi previa consultazione dell'impresa di progettazione.

<sup>2</sup> US Department of Defence Handbook: MIL-HDBK-516, Airworthiness Certification Criteria (MIL-HDBK-516, revisione C del 12.12.2014)

<sup>3</sup> European Defence Agency: EMACC Handbook, European Military Airworthiness Certification Criteria (EMACC Handbook, edizione 3.1 del 25.09.2018)

<sup>4</sup> Se un'autorità estera inoltra una domanda d'ammissione in base ad altre procedure o esigenze di navigabilità per un aeromobile che sottostà alla sorveglianza della MAA, quest'ultima può autorizzare deroghe alle esigenze di cui ai capoversi 1 e 2.

<sup>5</sup> Le altre parti costitutive di un sistema aeronautico devono essere conformi a uno standard riconosciuto a livello internazionale.

**Art. 17** Livello di sicurezza accettabile

<sup>1</sup> Il livello di sicurezza accettabile si conforma alla definizione delle autorità competenti in materia d'ammissione del Paese produttore.

<sup>2</sup> Per il rilascio del certificato di tipo, all'interno di istruzioni tecniche la MAA può definire un livello di sicurezza accettabile per un tipo che si discosta dalla definizione dell'autorità di ammissione competente in materia d'ammissione del Paese produttore.

**Art. 18** Ammissione all'esercizio

<sup>1</sup> Un aeromobile può essere impiegato soltanto se è disponibile un certificato di navigabilità valido o un'autorizzazione di volo. Dopo lavori di manutenzione deve inoltre essere disponibile un certificato di riammissione in servizio.

<sup>2</sup> La MAA rilascia il certificato di navigabilità (*Certificate of Airworthiness*) necessario per l'esercizio di un aeromobile sulla base della prova che le esigenze di navigabilità sono soddisfatte.

<sup>3</sup> Se la procedura d'ammissione è in corso o se l'aeromobile non adempie le esigenze essenziali di navigabilità, la MAA può rilasciare un'autorizzazione di volo limitata nel tempo.

<sup>4</sup> La MAA può vincolare il certificato di navigabilità o l'autorizzazione di volo a oneri, condizioni e limitazioni.

<sup>5</sup> Dopo i lavori di manutenzione, in particolare dopo quelli inerenti alla riparazione di guasti tecnici, difetti oppure dopo sollecitazioni anormali, una persona autorizzata è tenuta a confermare i lavori eseguiti con un certificato di riammissione in servizio.

<sup>6</sup> Essa può rilasciare il certificato di riammissione in servizio soltanto se i lavori di manutenzione sono stati effettuati e terminati secondo i pertinenti documenti di manutenzione e se sono stati montati parti d'aeromobile ed equipaggiamenti ammessi all'utilizzo.

<sup>7</sup> Il certificato di riammissione in servizio scade se:

- a. un guasto tecnico, un difetto o una sollecitazione anormale pregiudica la navigabilità;
- b. sono necessari nuovi lavori di manutenzione; o
- c. una parte d'aeromobile, equipaggiamenti, il materiale di terra o gli equipaggiamenti per la manutenzione non sono stati immagazzinati o trasportati in modo conforme alle prescrizioni o sottoposti alla necessaria manutenzione.

<sup>8</sup> Il certificato di riammissione in servizio non può essere rilasciato quando si è a conoscenza di fatti che compromettono seriamente la sicurezza di volo.

**Art. 19** Impiego di altre parti costitutive

<sup>1</sup> Altre parti costitutive di un sistema aeronautico possono essere utilizzate se adempiono le esigenze di navigabilità applicabili, se sono immagazzinate secondo le direttive del produttore e se:

- a. sono nuove; o
- b. sono state mantenute in modo conforme alle prescrizioni.

<sup>2</sup> Dopo i lavori di manutenzione, per le parti costitutive provviste di numeri di serie deve inoltre essere disponibile un certificato di riammissione in servizio.

**Art. 20** Equipaggiamento minimo di un aeromobile

La MAA può stabilire nelle istruzioni tecniche l'equipaggiamento minimo di un aeromobile per l'esercizio previsto.

**Art. 21** Valutazione della navigabilità di un aeromobile

La MAA può effettuare ispezioni nonché disporre o svolgere voli di controllo per valutare la navigabilità di un aeromobile.

### **Sezione 3: Licenze e formazione del personale**

**Art. 22** Categorie di personale

Il personale dell'aviazione militare comprende le categorie seguenti:

- a. personale addetto al servizio di volo;
- b. personale di manutenzione;
- c. controllori del traffico aereo;
- d. altro personale aeronautico.

**Art. 23** Prescrizioni relative alle licenze

Il DDPS emana prescrizioni relative alle licenze del personale dell'aviazione militare. Disciplina in particolare:

- a. la natura, la portata e la durata di validità delle licenze;
- b. le condizioni e le procedure di rilascio, rifiuto, rinnovo e ritiro delle licenze;
- c. i diritti e i doveri dei titolari delle licenze;
- d. le condizioni alle quali il personale aeronautico formato nell'aviazione civile può conseguire le licenze.

**Art. 24** Personale addetto al servizio di volo

Per esercitare la loro attività i seguenti membri del servizio di volo militare necessitano di una licenza rilasciata dalla MAA:

- a. i piloti militari;
- b. i piloti collaudatori;
- c. i piloti di officina;
- d. gli operatori di bordo;
- e. gli ingegneri addetti alle prove in volo;
- f. i fotografi di bordo;
- g. gli esploratori paracadutisti;
- h. gli operatori di ricognitori telecomandati di aeromobili senza occupanti registrati nella matricola degli aeromobili militari.

**Art. 25** Personale di manutenzione

<sup>1</sup> Le persone che eseguono, sorvegliano o certificano lavori di manutenzione su sistemi aeronautici militari o loro parti costitutive oppure che applicano procedure particolari necessitano di una licenza. La licenza è rilasciata o riconosciuta dalla MAA.

<sup>2</sup> Il DDPS stabilisce le esigenze per le persone che eseguono, sorvegliano o certificano lavori di manutenzione o che applicano procedure particolari.

<sup>3</sup> Sono considerate procedure particolari:

- a. i lavori di saldatura;
- b. l'incollatura dei metalli;
- c. il trattamento delle superfici;
- d. il rivestimento con metalli o con materie plastiche;
- e. la lavorazione di materie plastiche;
- f. la lavorazione del legno;
- g. l'esame non distruttivo dei materiali;
- h. l'esame di sistemi e apparecchi elettrici ed elettronici;
- i. la verniciatura di aeromobili.

<sup>4</sup> Le persone che non hanno una licenza sono autorizzate a eseguire lavori di manutenzione sotto la sorveglianza di un titolare di una licenza.

**Art. 26** Controllori del traffico aereo

<sup>1</sup> Le persone che forniscono i servizi di controllo del traffico aereo per l'aviazione militare necessitano di una licenza dell'UFAC.

<sup>2</sup> Il DDPS stabilisce le esigenze per le persone che forniscono i servizi di controllo del traffico aereo per l'aviazione militare.

<sup>3</sup> La MAA verifica se le esigenze definite dal DDPS sono soddisfatte e comunica l'esito della verifica all'UFAC.

<sup>4</sup> L'UFAC rilascia la licenza sulla base dell'esito della verifica.

#### **Art. 27** Altro personale aeronautico

Il DDPS può stabilire le esigenze per le persone che esercitano attività nell'aviazione militare che non richiedono una licenza.

#### **Art. 28** Organismi di formazione

<sup>1</sup> Il DDPS determina gli organismi che partecipano alla formazione e all'esame del personale dell'aviazione militare che necessita di una licenza rilasciata dalla MAA e stabilisce le esigenze che devono soddisfare per questi organismi di formazione.

<sup>2</sup> Ogni organismo di formazione è tenuto a redigere un manuale d'esercizio. I manuali d'esercizio e le loro modifiche devono essere sottoposti alla MAA per approvazione.

<sup>3</sup> La MAA rilascia una licenza d'impresa all'organismo di formazione se:

- a. ha approvato il manuale d'esercizio; e
- b. l'organismo di formazione soddisfa le esigenze stabilite dal DDPS.

<sup>4</sup> Può svolgere un'ispezione dell'impresa in ogni organismo di formazione.

### **Sezione 4: Servizio di volo**

#### **Art. 29** Manuale per il servizio di volo

<sup>1</sup> Le imprese che effettuano voli i quali rientrano nel campo d'applicazione della presente ordinanza sono tenute a redigere un manuale per il servizio di volo (*Operations Manual*).

<sup>2</sup> Nel manuale per il servizio di volo l'impresa è tenuta a stabilire in particolare:

- a. la pianificazione dei voli;
- b. le regole di volo generali;
- c. le procedure fondamentali al suolo e in volo;
- d. le direttive per l'utilizzo dell'equipaggiamento;
- e. il comportamento in caso di incidenti e infortuni, comprese le relative procedure d'emergenza;
- f. le direttive di medicina aeronautica, comprese le misure atte a mantenere l'efficienza fisica e mentale dei membri dell'equipaggio;
- g. la descrizione delle missioni standard e delle procedure applicabili alle operazioni particolari;
- h. la gestione delle armi e di merci pericolose;

- i. la responsabilità per quanto riguarda le operazioni di volo;
- j. i diritti e i doveri del personale addetto al servizio di volo, comprese le esigenze di allenamento e qualificazione.

<sup>3</sup> Il manuale per il servizio di volo e le sue modifiche devono essere sottoposti alla MAA per approvazione.

<sup>4</sup> La MAA verifica il rispetto del manuale per il servizio di volo.

### **Art. 30** Impiego di imprese private a favore dell'aviazione militare

<sup>1</sup> Le imprese di aviazione civile certificate per voli secondo le prescrizioni concernenti le operazioni di volo dell'aviazione civile o che hanno dichiarato le loro attività conformemente a queste prescrizioni, in linea di principio possono effettuare voli a favore dell'aviazione militare secondo le norme, le procedure e i manuali dell'aviazione civile.

<sup>2</sup> È possibile derogare alle regolamentazioni civili nella misura in cui è necessario per adempiere il mandato. Le deroghe previste devono essere precedentemente sottoposte per approvazione alla MAA.

<sup>3</sup> I voli di cui al capoverso 1 sono soggetti alla vigilanza della MAA.

## **Sezione 5: Infrastruttura**

### **Art. 31** Competenze, diritto applicabile

<sup>1</sup> Il DDPS emana prescrizioni specifiche per la navigazione aerea concernenti:

- a. la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di aerodromi militari, stazionamenti esterni e piazze di tiro dell'aviazione;
- b. la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di impianti di sicurezza aerea.

<sup>2</sup> Se gli impianti militari di sicurezza aerea sono utilizzati anche per scopi civili occorre coinvolgere l'UFAC.

<sup>3</sup> Per la contenza di aerodromi militari a fini civili si applicano gli articoli 30–30c dell'ordinanza del 23 novembre 1994<sup>4</sup> sull'infrastruttura aeronautica (OSIA).

### **Art. 32** Comandante d'aerodromo

<sup>1</sup> Il comandante d'aerodromo è responsabile dell'esercizio sicuro e del rispetto delle prescrizioni di sicurezza sull'aerodromo militare.

<sup>2</sup> Egli:

- a. emana istruzioni concernenti l'organizzazione tecnica e operativa dell'aerodromo militare;

<sup>4</sup> RS 748.131.1

- b. dà il via libera all'esercizio oppure lo limita, e dispone la comunicazione a tale riguardo;
- c. si adopera affinché le notizie aeronautiche relative all'aerodromo militare siano corrette e predisporre eventualmente le pubblicazioni necessarie;
- d. ha la facoltà di emanare istruzioni nei confronti di tutte le persone nell'aerodromo militare.

<sup>3</sup> Redige un manuale d'esercizio concernente:

- a. l'organizzazione e la gestione dell'aerodromo;
- b. la collaborazione con altre organizzazioni attive nell'aerodromo militare;
- c. le procedure per l'attività operativa;
- d. l'infrastruttura rilevante per la sicurezza di volo;
- e. il comportamento nell'aerodromo;
- f. l'istruzione, l'allenamento e gli esercizi;
- g. la gestione degli animali selvatici.

<sup>4</sup> Il manuale d'esercizio e le sue modifiche devono essere sottoposti per approvazione alla MAA.

<sup>5</sup> La MAA verifica l'attuazione del contenuto del manuale d'esercizio.

### **Art. 33** Ostacoli alla navigazione aerea

<sup>1</sup> Le disposizioni dell'OSIA sono applicabili nell'ambito degli ostacoli alla navigazione aerea, sempre che la presente ordinanza non disponga altrimenti.

<sup>2</sup> Il comandante d'aerodromo redige un catasto militare delle superfici di limitazione degli ostacoli per l'aerodromo militare e lo sottopone per approvazione alla MAA. Si occupa dell'aggiornamento del catasto.

<sup>3</sup> La MAA è competente per:

- a. l'approvazione e la vigilanza di costruzioni e impianti nonché vegetazione e oggetti temporanei quali ostacoli alla navigazione aerea che attraversano le superfici libere da ostacoli dei catasti militari delle superfici di limitazione degli ostacoli;
- b. l'approvazione e la vigilanza di ostacoli alla navigazione aerea in aree utilizzate per scopi militari al di fuori dei catasti militari delle superfici di limitazione degli ostacoli.

<sup>4</sup> Il DDPS stabilisce la localizzazione geografica delle aree utilizzate per scopi militari. A tale proposito consulta la MAA e l'UFAC.

<sup>5</sup> La MAA consulta l'UFAC:

- a. prima di approvare un catasto militare delle superfici di limitazione degli ostacoli;

- b. prima di autorizzare un oggetto quale ostacolo alla navigazione aerea che attraversa le superfici libere da ostacoli dei catasti militari delle superfici di limitazione degli ostacoli;
- c. prima di approvare ostacoli alla navigazione aerea in aree utilizzate per scopi militari.

<sup>6</sup> Gli ostacoli alla navigazione aerea sono registrati o pubblicati tramite l'interfaccia nazionale di registrazione dei dati secondo l'articolo 58b capoverso 1 OSIA, sempre che non siano classificati come oggetti segreti. Il DDPS e la MAA mettono a disposizione dell'UFAC tutti i dati necessari a questo scopo. È fatta salva una mancata registrazione o pubblicazione nel caso singolo disposta dalla MAA per ragioni di tutela del segreto militare.

<sup>7</sup> Oggetti classificati come segreti non sono né resi noti all'UFAC né pubblicati. L'organo che effettua la classificazione è responsabile della sicurezza aerea generale di questi oggetti segreti.

## Sezione 6: Sicurezza

### Art. 34 Programma nazionale di sicurezza

<sup>1</sup> La MAA emana un Programma nazionale di sicurezza per l'aviazione militare (*Military State Safety Program*).

<sup>2</sup> Nel Programma stabilisce gli obiettivi di sicurezza nell'aviazione militare, descrive la strategia della gestione della sicurezza e individua le modalità e i mezzi con cui si intendono raggiungere gli obiettivi di sicurezza.

### Art. 35 Sistema di gestione della sicurezza

<sup>1</sup> Le imprese che adempiono compiti secondo la presente ordinanza devono introdurre e mantenere un sistema di gestione della sicurezza per individuare, valutare e ridurre i rischi per la sicurezza (*Safety Risks*).

<sup>2</sup> Il DDPS stabilisce le esigenze per il sistema di gestione della sicurezza. Vi disciplina in particolare:

- a. la responsabilità di condotta;
- b. la politica di sicurezza (*Safety Policy*);
- c. la gestione dei rischi e dei cambiamenti;
- d. il sistema di segnalazione;
- e. l'esame interno degli incidenti;
- f. la garanzia della qualità;
- g. la formazione.

**Art. 36** Sistema di segnalazione di eventi

- <sup>1</sup> La MAA istituisce un sistema di segnalazione di eventi nell'aviazione militare.
- <sup>2</sup> Designa un centro segnalazioni interno incaricato di registrare e analizzare le segnalazioni ricevute.
- <sup>3</sup> Il centro segnalazioni è separato dal punto di vista organizzativo dalle unità della MAA che svolgono attività di vigilanza.
- <sup>4</sup> I dipendenti del centro segnalazioni incaricati della registrazione e dell'analisi delle segnalazioni sono esentati, nel quadro di queste attività, dall'obbligo di denuncia.

**Art. 37** Eventi da segnalare

- <sup>1</sup> Gli eventi che potrebbero rappresentare un rischio rilevante per la sicurezza di volo devono essere segnalati.
- <sup>2</sup> Occorre segnalare in particolare gli eventi descritti nel documento EMAD 20-8<sup>5</sup> dell'Agenzia europea per la difesa.
- <sup>3</sup> Nelle istruzioni tecniche la MAA può prevedere un obbligo di segnalazione per ulteriori eventi.

**Art. 38** Modalità delle segnalazioni obbligatorie

- <sup>1</sup> Sono soggette all'obbligo di segnalazione le persone che dispongono di una licenza della MAA o che sono impiegate in imprese soggette alla vigilanza della MAA.
- <sup>2</sup> Devono segnalare gli eventi da segnalare tramite il sistema di gestione della sicurezza della loro impresa o tramite il sistema di segnalazione della MAA.
- <sup>3</sup> Le segnalazioni devono essere effettuate entro 72 ore da quando si ha conoscenza dell'evento.

**Art. 39** Segnalazioni spontanee

La MAA istituisce un sistema di segnalazione di eventi per i quali non è previsto un obbligo di segnalazione.

## **Sezione 7: Inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti**

**Art. 40** Scopo e oggetto dell'inchiesta sulla sicurezza

Per ogni infortunio e incidente grave nel settore dell'aviazione militare è aperta un'inchiesta sulla sicurezza. Questa comprende le circostanze tecniche, operative, umane, organizzative e sistemiche che hanno portato all'infortunio o all'incidente grave.

<sup>5</sup> European Defence Agency: European Military Airworthiness Document (EMAD) on the use of EASA's General Acceptable Means of Compliance for Airworthiness of Products Parts and Appliances (AMC 20) in the Military Environment. (EMAD 20, edizione 2.0 del 28.01.2022)

**Art. 41** Organo responsabile

Il *Defense Aviation Safety Investigation Board* (DASIB) è l'organo responsabile per le inchieste sulla sicurezza riguardanti infortuni e incidenti gravi nell'aviazione militare.

**Art. 42** Coordinamento con altre autorità

<sup>1</sup> L'inchiesta è svolta indipendentemente da un procedimento delle autorità penali militari o civili o da un procedimento amministrativo.

<sup>2</sup> Il DASIB e le autorità di perseguimento penale nonché le autorità amministrative coordinano le loro attività.

<sup>3</sup> Se in un evento imprevisto sono coinvolti sia aeromobili civili che militari, il DASIB e il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza coordinano le loro attività.

**Art. 43** Utilizzo di informazioni nell'ambito di procedimenti penali

Le informazioni fornite da una persona nell'ambito di un'inchiesta sulla sicurezza possono essere utilizzate in un procedimento penale soltanto con il suo consenso.

**Art. 44** Compiti del DASIB

Il DASIB ha i seguenti compiti:

- a. svolge inchieste concernenti infortuni e incidenti gravi nell'aviazione militare;
- b. può esaminare altri eventi imprevisti se vi è motivo di presumere che l'inchiesta può fornire informazioni importanti per la prevenzione di ulteriori eventi imprevisti;
- c. definisce gli obiettivi e i punti centrali delle sue attività;
- d. assicura un sistema di garanzia della qualità efficace.

**Art. 45** Operazioni d'inchiesta

<sup>1</sup> Il DASIB procede a tutte le operazioni d'inchiesta necessarie. Può rinunciarvi se comportano costi eccessivi rispetto ai risultati attesi.

<sup>2</sup> Può incaricare periti esterni della trattazione di questioni tecniche particolari.

<sup>3</sup> Può esigere dalle imprese coinvolte o dagli organi della sicurezza aerea registrazioni elettroniche in una forma leggibile senza particolari difficoltà tecniche.

<sup>4</sup> Può chiudere un'inchiesta, se dalle prime operazioni d'inchiesta risulta che il suo proseguimento non apporterebbe elementi utili.

**Art. 46** Rapporto d'inchiesta

<sup>1</sup> Il DASIB riassume i risultati dell'inchiesta in un rapporto finale. Se sono state riscontrate lacune nella sicurezza il rapporto finale contiene le corrispondenti raccomandazioni di sicurezza.

<sup>2</sup> Può concludere inchieste secondo l'articolo 45 capoverso 4 con un rapporto sommario, che fornisce informazioni sulla dinamica dell'evento imprevisto, su eventuali ulteriori accertamenti e conclusioni.

**Art. 47** Misure coercitive

Il DASIB può disporre le misure secondo gli articoli 31–34 e 36 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014<sup>6</sup> concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti.

## **Sezione 8: Disposizioni finali**

**Art. 48** Modifica di altri atti normativi

La modifica di altri atti normativi è disciplinata nell'allegato.

**Art. 49** Disposizioni transitorie

Le licenze, le autorizzazioni, le ammissioni e le approvazioni rilasciate secondo il diritto previgente nel campo d'applicazione della presente ordinanza conservano la loro validità fino a quando non sono sostituite da una licenza, un'autorizzazione, un'ammissione o un'approvazione della MAA, revocate dalla MAA o non più valide poiché scadute.

**Art. 50** Entrata in vigore

<sup>1</sup> Fatto salvo il capoverso 2, la presente ordinanza entra in vigore il 1° novembre 2023.

<sup>2</sup> Gli articoli 9–15, 23–28, 31 e 35 entreranno in vigore in un secondo tempo.

...

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Alain Berset

Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

## **Modifica di altri atti normativi**

Gli atti normativi qui appresso sono modificati come segue:

### **1. Ordinanza del 23 marzo 2005<sup>7</sup> concernente la salvaguardia della sovranità sullo spazio aereo**

*Sostituzione di un'espressione*

*Nell'allegato «DDPS/FA» è sostituito con «DDPS/MAA/FA».*

*Art. 3 cpv. 2*

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la *Military Aviation Authority* (MAA) nonché le Forze aeree collaborano e si appoggiano reciprocamente nella concretizzazione di tali misure.

*Art. 4 cpv. 2*

<sup>2</sup> L'UFAC rilascia, fatto salvo il capoverso 4, le autorizzazioni per sorvoli e atterraggi conformemente all'allegato. Il rilascio avviene d'intesa con la Direzione del diritto internazionale pubblico, la MAA, le Forze aeree e la Segreteria di Stato dell'economia, nella misura in cui sono interessate.

*Art. 6 cpv. 1*

<sup>1</sup> L'UFAC controlla il rispetto delle norme sulla navigazione aerea civile, mentre la MAA controlla il rispetto delle norme sulla navigazione aerea militare.

*Art. 7 cpv. 2 e 7*

<sup>2</sup> L'UFAC e la MAA possono chiedere alle Forze aeree l'esecuzione di misure di polizia aerea.

<sup>7</sup> Le Forze aeree sono abilitate ad addestrarsi alle procedure d'intercettazione. Stabiliscono le condizioni per le pertinenti esercitazioni d'intesa con l'UFAC e la MAA.

*Art. 10 cpv. 3*

<sup>3</sup> Le Forze aeree informano l'UFAC e la MAA in merito alle misure ordinate.

<sup>7</sup> RS 748.111.1

*Art. 12 cpv. 2*

<sup>2</sup> Il Comando delle Forze aeree stabilisce nell'autorizzazione i dettagli dell'utilizzazione dello spazio aereo e degli aerodromi. Consulta dapprima la Direzione del diritto internazionale pubblico, l'UFAC, la MAA, l'Ufficio dei trasporti dell'approvvigionamento economico del Paese e l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini.

*Art. 15 cpv. 1*

<sup>1</sup> Le Forze aeree e gli organi della sicurezza aerea presentano un rapporto all'UFAC e alla MAA su ogni violazione presunta o constatata della sovranità sullo spazio aereo o delle norme sulla navigazione aerea, nonché sulle ingiunzioni di atterrare e sull'impiego delle armi.

## **2. Ordinanza del 18 dicembre 1995<sup>8</sup> concernente il servizio della sicurezza aerea**

*Sostituzione di espressioni*

*Negli articoli 2 capoverso 3, 3 capoverso 2, 3a nonché 4 capoverso 2, «Forze aeree» è sostituito, con i necessari adeguamenti grammaticali, con «MAA».*

*Art. 2 cpv. 1*

<sup>1</sup> Previa consultazione dell'autorità per l'aviazione militare (Military Aviation Authority; MAA), delle Forze aeree e di «Skyguide Società anonima svizzera per i servizi della navigazione aerea civili e militari» (Skyguide) nonché di altri fornitori di servizi della sicurezza aerea interessati (fornitori di servizi), l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) definisce la struttura dello spazio aereo nonché l'attribuzione delle classi dello spazio aereo e provvede alla loro pubblicazione nel Manuale d'informazione aeronautica (Aeronautical Information Publication; AIP).

*Art. 3 cpv. 3*

<sup>3</sup> Prima di emanare, modificare o abrogare prescrizioni di diritto aeronautico concernenti il servizio della sicurezza aerea, occorre consultare i fornitori di servizi interessati. Essi possono sottoporre all'UFAC o alla MAA proposte o suggerimenti.

*Art. 4 cpv. 4–6*

<sup>4</sup> I fornitori di servizi notificano immediatamente alla MAA i seguenti eventi:

<sup>8</sup> RS 748.132.1

- a. irregolarità tecniche o di esercizio dell'infrastruttura militare secondo l'articolo 1a lettera a che possono ripercuotersi considerevolmente sull'adempimento dei compiti assegnati;
- b. eventi che pregiudicano la sicurezza dei servizi della sicurezza aerea per il traffico aereo militare.

<sup>5</sup> Se sono coinvolti aeromobili civili, la MAA informa l'UFAC.

<sup>6</sup> La MAA emana istruzioni tecniche complementari concernenti la portata, la forma, il contenuto e il processo relativi alle notifiche nell'ambito militare.

*Art. 4c cpv. 3 e 4*

<sup>3</sup> Se i negoziati dell'UFAC con autorità estere riguardano interessi militari o il traffico aereo militare, occorre coinvolgere le Forze aeree e la MAA.

<sup>4</sup> Per le questioni che riguardano sia il traffico aereo civile che quello militare, l'UFAC e la MAA coordinano le modalità della collaborazione e la ripartizione delle responsabilità.

*Art. 6 cpv. 2*

<sup>2</sup> D'intesa con la MAA e le Forze aeree e dopo aver sentito Skyguide, l'UFAC può in singoli casi obbligare temporaneamente quest'ultima a fornire altri servizi in materia di sicurezza aerea, designando il debitore dei costi.

*Art. 40a cpv. 1*

<sup>1</sup> Il fornitore dei servizi di controllo del traffico aereo civile registra, mediante un sistema idoneo (Ambient Voice Recording Equipment; AVRE), conversazioni e rumori di fondo presso gli organi di controllo del traffico aereo ai fini delle inchieste sugli incidenti e inconvenienti dell'aviazione civile secondo gli articoli 3 e 4 dell'ordinanza del 17 dicembre 2014<sup>9</sup> concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti o secondo l'articolo 40 dell'ordinanza del ...<sup>10</sup> sull'aviazione militare (OAMil).

*Art. 40c cpv. 3 e 4*

<sup>3</sup> Per le inchieste concernenti infortuni militari e incidenti gravi secondo l'articolo 40 OAMil occorre mettere a disposizione del Defense Aviation Safety Investigation Board (DASIB) le registrazioni dell'AVRE per le operazioni d'inchiesta secondo l'articolo 45 OAMil.

<sup>4</sup> Il fornitore dei servizi di navigazione aerea cancella le registrazioni non appena scaduta la durata di conservazione. Se avviene un infortunio aeronautico o un incidente grave, le registrazioni che verosimilmente sono legate all'evento possono essere can-

<sup>9</sup> RS 742.161

<sup>10</sup> RS ...

cellate soltanto con il nullaosta del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) o in caso di un evento militare con il nullaosta del DASIB.

*Art. 40d cpv. 1 lett. a e cpv. 2*

<sup>1</sup> Il fornitore dei servizi di navigazione aerea può accedere alle registrazioni e ai pertinenti dati marginali dell'AVRE soltanto:

- a. per renderli accessibili al SISI o al DASIB per i fini menzionati nell'articolo 40a capoverso 1;

<sup>2</sup> Se si tratta di registrazioni di un impianto militare, dopo l'avvenuto nullaosta da parte delle Forze aeree il fornitore dei servizi di navigazione aerea rende accessibili i dati al SISI, per quanto ciò sia possibile per ragioni di tutela del segreto militare.

*Art. 40e cpv. 1*

<sup>1</sup> Il fornitore dei servizi di navigazione aerea designa un servizio di mediazione. A tale scopo consulta preliminarmente le associazioni del personale dei controllori del traffico aereo interessati. Comunica all'UFAC, al SISI e al DASIB la designazione del servizio di mediazione.

*Art. 40f cpv. 1, 2 e 4*

<sup>1</sup> Le registrazioni dell'AVRE possono essere valutate soltanto dal SISI e dal DASIB. Essi valutano le registrazioni unicamente per i bisogni dell'inchiesta su un infortunio aeronautico o su un incidente grave.

<sup>2</sup> Il fornitore dei servizi di navigazione aerea, i controllori del traffico aereo interessati e il servizio di mediazione hanno diritto di prendere parte alla procedura di valutazione delle registrazioni. Lo stesso vale per il DASIB, se l'infortunio aeronautico o l'incidente grave concerne velivoli od organi militari.

<sup>4</sup> Il fornitore dei servizi di navigazione aerea è tenuto a sostenere sotto il profilo tecnico i lavori di valutazione del SISI e del DASIB. A tale scopo, in caso di necessità e nei limiti delle possibilità aziendali, mette a disposizione la propria infrastruttura, in particolare per l'ascolto delle registrazioni.

*Art. 40g cpv. 4 lett. g*

<sup>4</sup> Il regolamento disciplina in particolare:

- g. il coordinamento con il SISI o il DASIB nella procedura di valutazione.

*Allegato 1 n. 7.4*

7.4 rapporti all'UFAC, alla MAA e alle Forze aeree sui voli di Stato effettuati e su irregolarità.

*Allegato 1 n. 9*

9. *Servizi per l'aviazione militare definiti all'interno di un accordo sulle prestazioni con le Forze aeree.*