



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Divisione Strategia e politica aeronautica

Modifica della legge sulla navigazione aerea

Rapporto esplicativo sul progetto in consultazione

1° maggio 2020

1 Elementi salienti del progetto

La presente revisione parziale della legge federale del 21 dicembre 1948¹ sulla navigazione aerea (legge sulla navigazione aerea LNA) è finalizzata all'attuazione della nuova normativa dell'Unione europea e intende soddisfare alcune altre esigenze di revisione. Tema principale della revisione è lo svolgimento di controlli casuali del tasso di alcolemia sui membri dell'equipaggio di aeromobili.

1.1 Controlli del tasso di alcolemia

1.1.1 Premessa

Il tragico incidente dell'A320 della compagnia aerea Germanwings nel 2015 ha fatto emergere la necessità di esaminare con maggiore attenzione le prescrizioni e le raccomandazioni per l'esame fisico e psichico dei membri dell'equipaggio. Un gruppo di lavoro istituito dalla Commissione europea a questo scopo è stato incaricato di identificare i potenziali rischi per la sicurezza e di sviluppare raccomandazioni appropriate per attenuarli, in particolare per quanto concerne le prestazioni sotto il profilo medico e psichico dei membri dell'equipaggio. L'attuazione di alcune di queste raccomandazioni ha richiesto, tra l'altro, modifiche delle norme riguardanti l'esecuzione di test alcolemici casuali condotti dagli Stati membri sui membri dell'equipaggio.

Gli adeguamenti relativi ai controlli del tasso di alcolemia sono stati infine integrati nel regolamento (UE) 2018/1042 della Commissione europea, entrato in vigore il 23 luglio 2018². La Svizzera recepirà il regolamento nel suo diritto interno a partire dal 1° luglio 2020, nel quadro di una decisione del Comitato misto per il trasporto aereo dell'Unione europea e della Svizzera, a condizione che le pertinenti disposizioni del regolamento si applichino solo dopo che saranno state adattate le norme nazionali in materia. Il regolamento modifica e integra il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione Europea del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo. Questo regolamento disciplina, tra le altre cose, gli attuali programmi UE per le ispezioni a terra senza preavviso (EU Ramp Inspection Programmes) degli aeromobili e dei loro equipaggi. Il regolamento, con le sue ampie disposizioni e clausole di salvaguardia, fornisce già un quadro di riferimento per l'ispezione sistematica, strutturata e basata sul rischio degli operatori. Era evidente quindi che questo quadro normativo ben consolidato potesse essere applicato anche allo svolgimento di test alcolemici casuali su membri dell'equipaggio di aeromobili.

In Svizzera, in presenza di indizi di ebbrietà o di influsso di narcotici o di sostanze psicotrope, i membri dell'equipaggio possono essere sottoposti già oggi a un esame ai sensi dell'articolo 100^{ter} capoverso 1 LNA. Secondo le attuali normative nazionali, tuttavia, non è possibile effettuare un controllo casuale del tasso di alcolemia, vale a dire senza che vi sia il sospetto di un consumo eccessivo di alcol. È necessario pertanto un adeguamento della LNA.

1.1.2 Programmi UE per ispezioni di rampa senza preavviso (SAFA/SACA/SANA)

I programmi per ispezioni di rampa senza preavviso dell'UE sono concepiti per effettuare ispezioni a terra di aeromobili e di membri dell'equipaggio di operatori di Paesi terzi o di operatori posti sotto la

¹RS 748.0.

²Regolamento (UE) 2018/1042 della Commissione, del 23 luglio 2018, che modifica il regolamento (UE) n. 965/2012 per quanto riguarda i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti l'introduzione di programmi di sostegno, della valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta, nonché di test sistematici e casuali per il rilevamento di sostanze psicoattive al fine di garantire l'idoneità medica dei membri degli equipaggi di condotta e di cabina e per quanto riguarda l'equipaggiamento dei velivoli di nuova fabbricazione a turbina, aventi una massa massima certificata al decollo pari o inferiore a 5700 kg e autorizzati a trasportare da sei a nove passeggeri, con un sistema di avviso e rappresentazione del terreno.

sorveglianza di uno Stato membro dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea AESA (compresi anche gli operatori svizzeri). Ai programmi partecipano 49 Paesi³, tra cui la Svizzera. I controlli sono effettuati dalle autorità aeronautiche competenti. In Svizzera le ispezioni di rampa sono svolte dall'Ufficio federale dell'aviazione civile.

Quando viene ispezionato un aeromobile di un Paese terzo per verificarne la conformità ai requisiti operativi e tecnici, si parla di ispezione SAFA (Safety Assessment Foreign Aircraft); quando viene ispezionato un aeromobile di uno Stato membro dell'AESA, si parla invece di ispezione SACA (Safety Assessment Community Aircraft). Le ispezioni degli operatori nazionali sono considerate ispezioni SANA (Safety Assessment National Aircraft). SAFA utilizza come standard di ispezione le norme dell'Organizzazione internazionale per l'Aviazione Civile (ICAO), mentre SACA e SANA utilizzano i regolamenti di attuazione del diritto europeo in materia di aviazione civile.

Le ispezioni riguardano in primo luogo i documenti, i manuali, le licenze, la pianificazione del volo, le condizioni generali dell'aeromobile, l'equipaggiamento di sicurezza in cabina e la gestione delle merci pericolose.

Tutti i risultati delle ispezioni sono messi a disposizione degli altri Stati partecipanti in una banca dati centralizzata gestita dall'AESA. L'autorità di sorveglianza dell'operatore o dello Stato di immatricolazione viene inoltre direttamente informata in merito a eventuali gravi irregolarità. Il ruolo dell'AESA è garantire una costante standardizzazione del programma, analizzare i dati della banca dati e informare la Commissione UE e gli Stati partecipanti se vengono individuati rischi per la sicurezza.

Ai sensi del nuovo regolamento (UE) 2018/1042, nell'ambito di queste ispezioni i membri dell'equipaggio degli aeromobili nazionali, degli aeromobili di un Paese terzo o di uno Stato membro dell'AESA sono sottoposti anche a controlli casuali del tasso di alcolemia.

L'AESA fornisce alle autorità nazionali competenti un elenco degli operatori dell'UE e dei Paesi terzi per i quali il controllo del tasso di alcolemia risulta prioritario sulla base di una valutazione dei rischi effettuata dall'Agenzia. L'elenco viene utilizzato per stabilire le priorità. Tutti gli altri controlli devono essere effettuati conformemente al principio della non discriminazione, vale a dire indipendentemente dalla nazionalità, dall'immatricolazione, dal luogo di partenza o da quello di destinazione. Fattori decisivi sono ad esempio i dati del traffico, il volume di passeggeri e i voli a lungo raggio.

La modifica delle disposizioni relative alle ispezioni di rampa ha lo scopo di contribuire in modo significativo a ridurre il rischio per la sicurezza che può presentarsi a causa di un consumo eccessivo di alcol da parte dei membri dell'equipaggio.

1.1.3 Proposta relativa a una nuova regolamentazione e motivazioni

Il presente progetto di legge intende adeguare le disposizioni nazionali alle nuove prescrizioni dell'UE. Attualmente, in caso di *sospetto* consumo eccessivo di sostanze alcoliche, gli organi di polizia o i capi d'aerodromo sottopongono i membri dell'equipaggio a un esame. I capi d'aerodromo sono tenuti a consegnare le persone interessate alla polizia, poiché non possono effettuare essi stessi il controllo (art. 100^{ter} cpv. 2 LNA). Alla luce delle nuove disposizioni dell'UE, l'articolo 100^{ter} LNA deve essere modificato nel senso che i membri dell'equipaggio possono essere sottoposti a un controllo del tasso di alcolemia anche in mancanza di indizi di ebbrietà.

Secondo il regolamento (UE) 2018/1042, questi controlli devono essere effettuati dall'autorità nazionale competente. In Svizzera, i controlli nell'ambito delle ispezioni di rampa degli aeromobili e dei relativi equipaggi spettano agli ispettori dell'UFAC, in collaborazione con gli organi di polizia cantonali. La procedura di controllo si basa per analogia sulle prescrizioni relative all'accertamento del tasso di alcolemia

³Stato al 1° dicembre 2019.

del diritto in materia di circolazione stradale, a meno che le disposizioni speciali sovraordinate dell'UE non prescrivano diversamente.

Secondo le nuove prescrizioni dell'UE, gli Stati possono effettuare controlli casuali nell'ambito delle ispezioni di rampa, anche in relazione al consumo di sostanze psicoattive. Data l'inaffidabilità delle apparecchiature e delle procedure per i test esistenti attualmente in Svizzera, per il momento non è effettuato alcun controllo di questo tipo.

La prevista revisione di legge contribuisce in modo significativo a un aumento della sicurezza dell'aviazione, in quanto permette di riconoscere eventuali capacità di prestazione ridotte, dovute al consumo di alcolici. Va aggiunto l'effetto deterrente prodotto da test casuali e dalle relative sanzioni.

1.2 Diritto di informazione dei medici facilitato

1.2.1 Premessa

I membri dell'equipaggio e i controllori del traffico aereo necessitano di un certificato medico di idoneità per l'esercizio delle proprie attività lavorative e di volo. Purché dimostrino che non vi sono motivi medici tali da impedire un'attività sicura, essi ricevono un certificato di idoneità da un medico aeronautico specializzato. Invece, in presenza di un parere medico sfavorevole, il certificato di idoneità può essere ritirato in qualsiasi momento al membro dell'equipaggio o al controllore del traffico aereo. I controlli medici vengono effettuati a intervalli regolari: i controllori del traffico aereo si sottopongono a visite mediche ogni due anni fino all'età di 40 anni e successivamente ogni anno. Nel caso dei piloti, a seconda della classe di idoneità, i controlli sono effettuati ogni anno fino a ogni cinque anni e, a partire da una certa età, anche a intervalli più brevi (ogni sei mesi o ogni due anni). I medici aeronautici sono designati dall'UFAC e posti sotto la sua vigilanza.

Nell'ambito della valutazione delle circostanze che hanno portato all'incidente dell'aereo della Germanwings, in Svizzera si è constatato che la segnalazione alle autorità aeronautiche di membri dell'equipaggio o di controllori del traffico aereo che costituiscono un potenziale rischio per la sicurezza dell'aviazione da parte di altri medici e psicologi è relativamente complicata. I medici che *non* sono al servizio dell'UFAC in qualità di medici aeronautici devono chiedere in anticipo all'autorità cantonale competente (di solito il Dipartimento della sanità pubblica) di essere esonerati dall'obbligo del segreto medico. In determinate circostanze, ciò può portare all'omissione di informazioni decisive su piloti, membri dell'equipaggio e controllori del traffico aereo che presentano problemi di salute rilevanti per la sicurezza.

1.2.2 Proposta relativa a una nuova regolamentazione e motivazioni

Al fine di garantire un'informazione tempestiva circa i problemi di salute di membri dell'equipaggio e controllori del traffico aereo rilevanti per la sicurezza dell'aviazione, è necessario introdurre una procedura di informazione facilitata nella legge sulla navigazione aerea. Diversamente da quanto avviene durante i controlli periodici dei medici aeronautici, i medici curanti, gli psicologi e i loro assistenti possono individuare patologie nuove o acute presso i propri pazienti, che non sono compatibili con l'esercizio della licenza. Inoltre può succedere che, a seguito di una malattia o di un incidente, un membro dell'equipaggio o un controllore del traffico aereo non sia (o non sia più) in grado di fornire un'informazione sul suo stato di salute. A ciò si aggiungono i casi in cui, volontariamente o anche involontariamente, non è possibile farsi un quadro della malattia.

I medici, gli psicologi e i loro assistenti dovrebbero essere esonerati dal segreto professionale, senza dover avviare in via preliminare una procedura per certi versi complessa. In base all'articolo 321 capoverso 3 del Codice penale svizzero del 21 dicembre 1937⁴ (CP), l'esenzione dal segreto professionale

⁴ RS 311.0

è possibile senza un'esplicita base giuridica. Pertanto l'esercizio del diritto di informazione non è punibile. L'informazione all'autorità di sorveglianza competente, ossia l'UFAC, avviene su base volontaria. Si rinuncia a un obbligo di informazione.

L'attuale legge sulla circolazione stradale prevede già modalità di informazione facilitate da parte dei medici riguardo a persone con malattie fisiche o psichiche, infermità o dipendenze, se è in dubbio la guida sicura di un veicolo a motore. L'informazione relativa a tali persone può essere trasmessa direttamente all'autorità cantonale competente in materia di circolazione stradale o all'autorità di vigilanza sui medici, senza un precedente esonero dal segreto professionale. La presente revisione della LNA prevede una regolamentazione analoga, con un'informazione diretta all'UFAC. Detta legge dovrebbe inoltre conferire anche agli psicologi la facoltà di trasmettere informazioni sui propri pazienti, senza essere stati preventivamente liberati dal segreto professionale, in quanto questi professionisti vengono spesso a conoscenza di circostanze rilevanti per la sicurezza. Infine, in questi casi, anche gli assistenti devono essere esonerati dal segreto professionale.

2 Spiegazioni relative alle singole disposizioni

Articolo 90^{bis}, titolo marginale

Secondo l'articolo 90^{bis} lettera a LNA, a un membro dell'equipaggio è fatto divieto di svolgere la propria attività in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di narcotici o di sostanze psicotrope. L'attività lavorativa dei membri dell'equipaggio comprende tutti i compiti che essi devono svolgere per l'operatore. Oltre al vero e proprio servizio di volo, questi compiti comprendono in particolare diversi preparativi a livello amministrativo o materiale (ad es. calcolo delle prestazioni, briefing, ispezioni pre-volo, preparativi in cabina o con i passeggeri, offerta di corsi di formazione o di verifiche o partecipazione a tali corsi o verifiche, o ancora determinati elementi del servizio di picchetto). La cancellazione dell'espressione «an Bord» (a bordo) nel titolo marginale dell'articolo 90^{bis} della versione tedesca del testo di legge tiene conto del fatto che l'attività lavorativa vera e propria inizia già prima di salire a bordo dell'aereo.

Articolo 100, titolo marginale e capoverso 4

Dato che, analogamente a quanto avviene per le informazioni sui reati trasmesse ai ministeri pubblici e alle autorità giudicanti, i dati sanitari comunicati da medici, psicologi e loro assistenti comportano il ritiro di autorizzazioni, licenze e certificati ai sensi dell'articolo 92 lettera a LNA, il diritto di informazione viene integrato nel capoverso 4 di questo articolo. Di conseguenza, il titolo marginale è completato nel modo seguente: «IV. Obbligo di informazione, consultazione e diritto di informazione».

Il previsto testo di legge dovrebbe consentire un'informazione su base volontaria, senza altri ostacoli di tipo amministrativo. Si rinuncia all'introduzione di un obbligo di informazione. L'informazione deve essere inviata direttamente al Servizio medico aeronautico dell'Ufficio federale dell'aviazione civile. Con riferimento all'articolo 106 capoverso 2 LNA, il diritto di informazione non si applica ai piloti dell'aviazione militare. L'aviazione militare è classificata come aviazione di Stato, alla quale non si applicano le norme dell'aviazione civile. Se un pilota, oltre ad aerei militari, opera anche aerei civili (ad es. nell'ambito di un'attività lavorativa secondaria presso un'impresa aeronautica civile), in tale ambito egli può esercitare il diritto di informazione.

Per quanto riguarda l'informazione concernente i controllori del traffico aereo, va invece osservato che sono interessati dalla normativa tutti i controllori in possesso della relativa licenza civile, compresi i controllori del traffico aereo che coordinano operazioni militari e muniti di un'estensione di questa licenza.

Gli ulteriori procedimenti a carico di persone che, per motivi medici, non sono in grado di pilotare un aeromobile in modo sicuro o di svolgere i compiti derivanti dalla loro professione, sono già disciplinati nella legislazione svizzera ed europea attualmente in vigore⁵. Pertanto, in quest'ambito non sono necessari altri adeguamenti. In base a una valutazione della possibile situazione di pericolo, può essere imposto un divieto di volo immediato al membro dell'equipaggio segnalato o, nel caso del controllore del traffico aereo, il ritiro o la sospensione delle licenze e delle autorizzazioni e/o il ritiro del certificato medico di idoneità, allo scopo di evitare un possibile rischio per altre persone. Il pilota, il membro dell'equipaggio o il controllore del traffico aereo devono quindi sottoporsi alle visite mediche prescritte per dimostrare la propria idoneità ed essere autorizzati a riprendere l'attività di volo o il suo coordinamento. In casi meno gravi, viene ordinato loro di farsi visitare entro breve tempo dal medico aeronautico competente.

Articolo 100^{ter} capoverso 1, secondo periodo, capoversi 3, 3^{bis} e 4

⁵ Cfr. regolamento (UE) 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; articolo 92 LNA; articolo 1a segg. dell'ordinanza del DATEC concernente le licenze del personale aeronavigante che non sono disciplinate o armonizzate a livello europeo (RS 748.222.1).

In caso di indizi di ebbrietà o di influsso di narcotici o di sostanze psicotrope, resta in vigore la possibilità di ordinare esami disciplinati nel capoverso 1. La possibilità di ordinare un prelievo del sangue, finora disciplinata dal capoverso 1 secondo periodo, viene invece spostata al capoverso 3^{bis}. Pertanto un prelievo del sangue è consentito sia nei casi sospetti di cui al capoverso 1 che nell'ambito di test alcolemici casuali secondo il capoverso 3.

Con l'introduzione del nuovo capoverso 3, i membri dell'equipaggio, nel quadro delle ispezioni di rampa (SAFA/SACA/SANA), possono essere sottoposti a test alcolemici da parte degli ispettori dell'UFAC anche senza preavviso, conformemente al diritto dell'Unione europea.

Lo svolgimento e la valutazione dei controlli del tasso di alcolemia nel quadro delle ispezioni di rampa e la messa a disposizione delle relative apparecchiature di misurazione sono assicurati dalle autorità di polizia cantonali e non dagli ispettori dell'UFAC. Dati i loro compiti, le autorità di polizia possiedono già le conoscenze, le competenze e l'esperienza specialistiche per lo svolgimento dei test come pure le necessarie apparecchiature. In base alle loro esigenze, esse vengono coinvolte nella pianificazione annuale delle ispezioni di rampa e informate tempestivamente circa un'imminente ispezione.

Se rifiuta di sottoporsi al test, la persona interessata non può effettuare il volo o continuare i relativi preparativi.

I membri dell'equipaggio, prima di tutti il comandante, vengono informati dall'UFAC subito dopo l'imbarco in merito al previsto test alcolemico e alla sua portata. Se il controllo avviene al di fuori dell'aeromobile, i membri dell'equipaggio vengono sottoposti al test senza previa comunicazione al comandante. L'esecuzione vera e propria del test si basa sulle normative UE in materia nonché sugli attuali *Acceptable Means of Compliance (AMC)* e sul *Guidance Material (GM)*⁶ rilevanti in materia. Nella misura in cui le norme e le raccomandazioni dell'UE non contengono indicazioni sulle procedure, si applicano a titolo complementare e per analogia le disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale relative ai test alcolemici. A tal fine una norma di delega è inserita al capoverso 4. Prescrizioni più precise in relazione al controllo del tasso di alcolemia sono disciplinate a livello di ordinanza.

Secondo la normativa UE, devono essere effettuati fino a due test etilometrici (misurazione della concentrazione di alcol nell'aria espirata). La misurazione della concentrazione di alcol nell'aria espirata non deve superare la concentrazione equivalente di alcol nel sangue pari a 0,2 grammi per litro. Se il primo test risulta negativo, l'interessato potrà riprendere la propria attività. In caso di risultato positivo, viene eseguito un secondo test, tenendo conto di un adeguato intervallo di tempo tra un test e l'altro. Se anche il secondo test risulta positivo, l'interessato sarà sospeso dal servizio con effetto immediato e dovrà affrontare le relative conseguenze a livello amministrativo e penale.

I risultati del test alcolemico sono registrati in forma anonima nella banca dati SAFA dell'AESA e senza indicazione dei livelli di alcolemia.

Se al posto degli etilometri precursori si utilizzano etilometri probatori, analogamente all'applicazione delle relative disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale non è necessario un prelievo del sangue. Il prelievo del sangue deve tuttavia essere ordinato, se la persona interessata lo richiede. Il capoverso 4 viene adeguato in modo da tenere conto del rimando al diritto europeo e alle disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale.

⁶ ARO.RAMP.106 Alcohol Testing in Annex II (Part ORO) del regolamento (UE) 2018/1042 nonché AMC1, GM1, GM2 e GM 3 relativi alla ARO.RAMP.106.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Controlli del tasso di alcolemia

I test alcolemici casuali sono svolti nell'ambito di ispezioni di rampa eseguite già oggi dall'UFAC. Pertanto hanno ripercussioni soltanto a livello organizzativo, in vista del loro svolgimento e della loro esecuzione e della collaborazione con gli organi di polizia. In termini finanziari o di personale non ne deriva alcun onere aggiuntivo per l'UFAC.

3.1.2 Diritto di informazione dei medici

I medici, gli psicologi e i loro assistenti devono trasmettere le informazioni al Servizio medico aeronautico dell'UFAC. A seconda del volume di informazioni da trattare, si presume un onere aggiuntivo per la Divisione o Sezione interessata dell'UFAC. Questi possibili oneri aggiuntivi possono essere compensati con le risorse finanziarie e di personale dell'Ufficio.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni

3.2.1 Controlli del tasso di alcolemia

I controlli sono pianificati in collaborazione con l'UFAC ed eseguiti dagli organi di polizia cantonali. Poiché, nell'ambito della propria attività di pattugliamento, la polizia cantonale dispone già della formazione, delle conoscenze specialistiche e dell'attrezzatura necessarie per l'esecuzione dei test alcolemici che effettua in casi sospetti, la prevista modifica di legge non comporta oneri aggiuntivi significativi sul piano finanziario e del personale.

3.2.2 Diritto di informazione dei medici

I Cantoni e i Comuni non sono interessati dal diritto d'informazione volontario e dal relativo esonero dal segreto professionale medico.

3.3 Ripercussioni sull'economia

3.3.1 Controlli del tasso di alcolemia

Per quanto concerne l'esecuzione vera e propria dei test, considerata l'affidabilità delle apparecchiature certificate utilizzate ci si attende poca riluttanza da parte delle compagnie aeree e dei membri dell'equipaggio a sottoporsi ai controlli. Dal canto loro, nell'effettuare i controlli, le autorità si basano sulle pertinenti disposizioni del diritto svizzero in materia di circolazione stradale e sul diritto europeo sovraordinato.

In caso di esito positivo, le conseguenze immediate, che nel peggiore dei casi potrebbero portare alla cancellazione del volo, comporterebbero un onere aggiuntivo per le compagnie aeree in termini finanziari e di personale. Eventuali cambiamenti di volo che interessano i passeggeri potrebbero generare costi supplementari e potenziali conflitti tra compagnie aeree e passeggeri.

3.3.2 Diritto di informazione dei medici

L'informazione da parte di un medico, psicologo o di un loro assistente può avere come conseguenza una dichiarazione sull'idoneità e addirittura il divieto di volo per i piloti o il ritiro o la sospensione di licenze e autorizzazioni per i controllori del traffico aereo. Ciò può significare per la persona interessata che non potrà svolgere la sua attività per un certo periodo di tempo, con conseguenti perdite finanziarie. Le compagnie aeree e i fornitori di servizi della navigazione aerea eventualmente interessati dai provvedimenti potrebbero dover sostenere oneri aggiuntivi a causa di una nuova pianificazione dei voli.

4 Aspetti giuridici

4.1 Costituzionalità

Il progetto si basa sull'articolo 87 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost.)⁷. Tale articolo conferisce alla Confederazione la competenza legislativa in materia di aviazione civile. La presente revisione di legge rientra nell'ambito di questa competenza della Confederazione.

4.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La prevista revisione della legge sulla navigazione aerea riguarda un settore del traffico aereo nel quale la Svizzera si è impegnata a soddisfare requisiti a livello internazionale mediante accordi conclusi con altri Stati. Accordi internazionali di questo tipo sono stati conclusi con l'ICAO, l'UE e altri Paesi. L'accordo rilevante in questa sede è quello del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo⁸. Nel quadro di tale Accordo, la Svizzera intende recepire il regolamento (UE) 2018/1042. Ciò avviene con una decisione del Comitato misto per il trasporto aereo dell'Unione europea e della Svizzera che modifica l'allegato all'Accordo con il recepimento dei rispettivi regolamenti UE. Ai fini di un'attuazione conforme al diritto internazionale, i provvedimenti previsti a livello nazionale devono essere compatibili con gli impegni internazionali. Le modifiche proposte soddisfano questa condizione.

4.3 Forma dell'atto

Il progetto contiene importanti disposizioni legislative che devono essere emanate sotto forma di legge federale ai sensi dell'articolo 164 capoverso 1 Cost. e dell'articolo 22 capoverso 1 della legge del 13 dicembre 2002 sul Parlamento⁹ (LParl). L'atto sottostà a referendum facoltativo.

4.4 Protezione dei dati

4.4.1 Controlli del tasso di alcolemia

I risultati delle ispezioni di rampa vengono registrati nella banca dati centralizzata SAFA dell'UE. Anche gli esiti dei controlli del tasso di alcolemia vengono inseriti nella banca dati. Queste informazioni non contengono tuttavia né dati personali dei membri dell'equipaggio né i tassi alcolemici riscontrati. Ai fini della protezione dei dati della persona interessata, essi devono essere trasmessi all'UE in forma anonima. La base normativa di riferimento è il regolamento (UE) 2018/1042.

4.4.2 Diritto di informazione dei medici

La nuova normativa prevista crea le basi giuridiche necessarie per la trasmissione all'UFAC di dati degni di particolare protezione dei membri dell'equipaggio interessati.

⁷RS 101.

⁸ RS 0.748.127.192.68.

⁹ RS 171.10.