

**Ordinanza
concernente le inchieste sugli infortuni
aeronautici e incidenti gravi¹
(OIIA)**

del 23 novembre 1994 (Stato 1° novembre 2011)

Il Consiglio federale svizzero,

visti gli articoli 25 capoverso 1, 26 capoverso 6 e 26a capoverso 1 della legge del 21 dicembre 1948² sulla navigazione aerea (LNA),³

ordina:

Capitolo 1: Disposizioni generali

Art. 1 Definizioni

Infortunio aeronautico: Avvenimento connesso con l'impiego d'un aeromobile, per quanto vi sia a bordo una persona intenzionata a eseguire un volo, in occasione del quale:

- a. una persona, all'interno o fuori dell'aeromobile, è rimasta gravemente ferita o uccisa; oppure
- b. l'aeromobile subisce un danno tale da esserne alterato notevolmente nella stabilità, nelle prestazioni o nelle caratteristiche di volo e da richiedere, di norma, un'importante riparazione o la sostituzione dei pezzi danneggiati; oppure
- c. l'aeromobile è disperso o il relitto è inaccessibile.

Non sono considerati infortuni aeronautici:

decessi e lesioni che non hanno un rapporto diretto con l'impiego dell'aeromobile; decessi e lesioni di persone che si trovavano abusivamente fuori delle zone riservate ai passeggeri e agli equipaggi; inoltre, guasti ai motori e danni limitati ad un solo motore, ai suoi accessori o alle pale delle eliche; danni all'armatura, leggere deformazioni o piccole perforazioni dell'involucro esterno; danni all'estremità delle ali o delle pale dei rotori, alle antenne, agli pneumatici o ai freni.

Incidente grave: Avvenimento connesso con l'impiego d'un aeromobile, prodottosi in circostanze tali da rasentare l'infortunio aeronautico.

RU 1994 3037

¹ RU 1995 1452

² RS 748.0

³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

Lesione grave: Lesione subita da una persona in un infortunio aeronautico e che presenta una delle seguenti caratteristiche:

- a. richiede un'ospedalizzazione di oltre 48 ore entro 7 giorni dall'infortunio;
- b. comporta la frattura di un osso, eccettuate le fratture semplici delle dita e del naso;
- c. comporta lacerazioni o ecchimosi aventi come conseguenza emorragie gravi, la lesione di un nervo, di un muscolo o di un tendine;
- d. ha come conseguenza la lesione di un organo interno;
- e. comporta ustioni di secondo e terzo grado o ustioni che interessano oltre il 5 per cento della superficie del corpo;
- f. è comprovatamente riconducibile a sostanze infette o a radiazioni nocive.

Lesione mortale: Lesione grave che provoca il decesso entro 30 giorni dall'infortunio aeronautico.

Grande aereo: Aeroplano avente un peso massimo ammissibile al decollo di almeno 5700 kg, o che è classificato per la navigabilità nella categoria standard, sottocategoria aerei da trasporto, o che dispone di più di dieci posti a sedere, compresi quelli per l'equipaggio.

Stato d'immatricolazione: Stato, nella matricola aeronautica del quale l'aeromobile è iscritto.

Stato costruttore: Lo o gli Stati che hanno certificato la navigabilità del prototipo.

Stato esercente: Stato in cui l'impresa di trasporto aereo ha la sua sede principale o permanente.

Art. 1a⁴ Servizio competente

Le inchieste sugli infortuni aeronautici e incidenti gravi sono di competenza del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) secondo l'ordinanza del 23 marzo 2011⁵ sull'organizzazione del Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni.

Art. 2 Infortuni accaduti in Svizzera

¹ La presente ordinanza si applica a tutti gli infortuni aeronautici accaduti in Svizzera per cui l'inchiesta non è demandata né allo Stato d'immatricolazione né a quello costruttore.⁶ Non si applica agli infortuni di:

- a. aeromobili militari svizzeri, se non è coinvolto un aeromobile civile;
- b.⁷ aeromobili ultraleggeri, alianti da pendio, paracaduti, cervi volanti, paracaduti ascendenti e palloni frenati;

⁴ Introdotta dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁵ RS **172.217.3**

⁶ RU **1995** 1452

⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU **1999** 2495).

- c. aeromobili militari stranieri che si trovano in Svizzera su invito del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport⁸.

2 ...⁹

Art. 3¹⁰ Incidenti gravi accaduti in Svizzera

¹ La presente ordinanza si applica agli incidenti gravi occorsi in Svizzera.

² Il SISI rende noto, nella Pubblicazione d'informazioni aeronautiche (AIP-Svizzera)¹¹, l'elenco degli incidenti gravi per cui, secondo le direttive dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI)¹², è necessaria un'inchiesta.

Art. 4 Infortuni e incidenti gravi all'estero

¹ Nel caso in cui un aeromobile civile immatricolato o impiegato permanentemente in Svizzera, oppure un aeromobile fabbricato in Svizzera sia implicato in un infortunio o incidente grave all'estero, il SISI¹³ può inviare un rappresentante accreditato allo scopo di seguire l'inchiesta aperta dall'autorità estera. Il rappresentante accreditato deve essere inviato qualora l'autorità estera lo richieda.

² L'impresa di trasporto aereo o la casa costruttrice coinvolta può designare persone che prestano consulenza al rappresentante svizzero accreditato.

³ Le quasi collisioni nello spazio aereo estero, il cui controllo è stato affidato al servizio svizzero della sicurezza aerea, sono oggetto d'inchiesta secondo l'articolo 3 per quanto debbano essere considerate come incidenti gravi.

⁴ Se in seguito ad un infortunio di un aeromobile straniero in uno Stato estero hanno perso la vita cittadini svizzeri, il SISI può delegare un esperto.

⁵ La partecipazione ad un'inchiesta estera, così come i diritti e i doveri della persona accreditata, dei suoi consulenti e degli esperti sono retti dall'annesso 13 della Convenzione del 7 dicembre 1944¹⁴ relativa all'aviazione civile internazionale (OACI, annesso 13) sono però fatte salve le deroghe previste nell'articolo 38 della Convenzione.

Art. 5 Mancanza di un'inchiesta straniera

¹ La presente ordinanza è applicabile per analogia nel caso in cui l'inchiesta sull'infortunio aeronautico o sull'incidente grave all'estero¹⁵ di un aeromobile svizzero o di un aeromobile costruito in Svizzera fosse lasciata alle autorità svizzere.

⁸ Nuova denominazione giusta il DCF non pubblicato del 19 dic. 1997.

⁹ Abrogato dal n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

¹⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

¹¹ Pubblicata da Skyguide, a cui ci si può rivolgere per l'abbonamento (www.skyguide.ch).

¹² Queste direttive possono essere ordinate o ottenute in abbonamento presso l'OACI (www.icao.int) o nelle librerie.

¹³ Nuova espr. giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

¹⁴ RS 0.748.0

¹⁵ RU 1995 1452

² Lo stesso vale nel caso d'infortuni o d'incidenti aeronautici gravi occorsi fuori dei territori di sovranità di uno Stato e nel caso in cui nessuna autorità estera si occupa dell'indagine.

Capitolo 2:¹⁶ ...

Art. 6 a 9

Capitolo 3: Procedura d'inchiesta¹⁷

Sezione 1: Primi provvedimenti¹⁸

Art. 10 Obbligo di annunciare

¹ Gli infortuni e i gravi incidenti aeronautici in Svizzera (art. 3 e 4) devono essere annunciati immediatamente al SISI per telefono secondo le direttive pubblicate nell'AIP.

² L'obbligo di annunciare incombe ai proprietari e ai detentori di aeromobili, alle imprese di trasporto aereo e al personale aeronautico interessati, ai servizi di sicurezza della circolazione aerea e degli aerodromi, ai posti di polizia cantonale e comunale, agli organi doganali e all'Ufficio federale dei trasporti (UFT)¹⁹.

³ Gli infortuni e gli incidenti gravi di aeromobili svizzeri all'estero (art. 5) devono essere annunciati al SISI, al più presto possibile. L'obbligo di annunciarli alle competenti autorità straniere dipende dal diritto applicabile nel Paese in questione.

Art. 11 Obbligo di sorveglianza

¹ Gli organi di polizia o, se del caso, le autorità locali, il capo dell'aerodromo o l'equipaggio provvedono affinché non sia operato alcun mutamento sul luogo dell'infortunio, salvo le indispensabili operazioni di salvataggio. La posizione dei morti non può essere modificata che su consenso dell'inquirente.

² L'inquirente, al suo arrivo, decide circa il genere e la portata della sorveglianza del luogo d'infortunio. È fatta salva la sorveglianza speciale tramite gli organi della polizia giudiziaria.

¹⁶ Abrogato dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

¹⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

¹⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

¹⁹ Nuova espr. giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579). Di detta mod. è tenuto conto in tutto il presente testo.

Art. 12 Misure provvisionali

¹ La polizia e, se del caso, il capo dell'aerodromo prendono nota dei nomi e degli indirizzi delle persone in grado di fornire informazioni utili.²⁰

² Se necessario impongono il prelievo del sangue giusta l'articolo 100^{ter} della legge federale sulla navigazione aerea (LNA).

Sezione 2: Inchiesta**Art. 13** Apertura

¹ Il SISI affida l'inchiesta a un inquirente. Può assegnargli uno o più collaboratori.²¹

² ...²²

³ L'inquirente e gli organi di polizia giudiziaria coordinano le rispettive attività.

⁴ Se nell'infortunio è implicato un aeromobile militare svizzero, l'inquirente e le istanze militari competenti coordinano le proprie attività. Se nell'infortunio d'un grande aeroplano civile è implicato un aeromobile militare è data priorità all'attività dell'inquirente civile.

Art. 14 Accesso al luogo dell'infortunio

¹ L'inquirente designa le persone aventi accesso al luogo dell'infortunio. Sino al suo arrivo, questa competenza incombe agli organi di polizia o al capo dell'aerodromo.

² Gli organi di polizia giudiziaria della Confederazione e dei Cantoni hanno libero accesso al luogo dell'infortunio.

³ L'inquirente autorizza l'accesso all'UFAC, alla persona accreditata di uno Stato estero e ai rispettivi consulenti, nonché ad altre persone che siano in grado di rendere verosimile un interesse giuridicamente rilevante all'esito dell'inchiesta, purché non sia ostacolato il corso della medesima.²³

Art. 15 Operazioni d'inchiesta

¹ L'inquirente procede a tutte le operazioni necessarie all'inchiesta secondo l'articolo 26 capoverso 2 LNA. L'inchiesta è disciplinata secondo le norme, le raccomandazioni e i manuali dell'OACI. L'inquirente può rinunciare a operazioni d'inchiesta che suscitano costi sproporzionati rispetto ai risultati previsti.²⁴

²⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²² Abrogato dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

² D'intesa con il SISI, l'inquirente può incaricare specialisti di trattare problemi speciali. Per la lettura (*read out, lecture*) di registrazioni di volo si può ricorrere agli impianti specifici di un'autorità straniera d'inchieste aeronautiche.

³ L'inquirente può ordinare l'analisi del sangue conformemente all'articolo 100^{ter} LNA.

⁴ Se l'infortunio ha causato la morte istantanea o successiva di membri dell'equipaggio che partecipavano al pilotaggio, i loro corpi sono sottoposti ad autopsia presso un istituto di medicina legale. Se necessario, l'inquirente può ordinare l'autopsia delle salme di altri membri dell'equipaggio, dei passeggeri o di altre persone vittime dell'infortunio.

⁵ Per ogni inchiesta, l'Ufficio svizzero di meteorologia presenta un rapporto sulle condizioni atmosferiche e sui dati meteorologici a disposizione.

⁶ Su domanda del SISI, i servizi della sicurezza aerea allestiscono versioni scritte delle registrazioni su supporti elettronici. Il SISI può inoltre esigere copie delle registrazioni. Gli originali delle registrazioni devono essere conservati e possono essere cancellati soltanto previa autorizzazione del SISI.²⁵

Art. 16²⁶ Trattamento delle richieste da parte di persone e servizi interessati

¹ Il SISI valuta le richieste di persone e servizi interessati che propongono operazioni d'inchiesta specifiche e, se del caso, prende le misure necessarie.

² Non è dato diritto a chiedere operazioni d'inchiesta specifiche.

Art. 17 Relitto

L'inquirente decide in merito allo sblocco dei relitti o di parti di essi. Resta salvo un eventuale sequestro da parte degli organi di polizia giudiziaria.

Art. 18 Rapporti preliminari e rapporti intermedi

¹ Non appena le circostanze essenziali dell'infortunio sono accertate, il SISI ne fa un breve rapporto preliminare. Questo contiene indicazioni circa il personale aeronautico in causa, gli aeromobili coinvolti e il decorso dell'infortunio; menziona anche il nome dell'inquirente.

² Di ogni nuova risultanza essenziale che possa concorrere alla prevenzione e richieda misure immediate viene trasmesso un rapporto intermedio al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e all'UFAC con le pertinenti raccomandazioni.²⁷

²⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²⁶ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

³ I rapporti preliminari sono inviati al personale aeronautico interessato, ai proprietari, ai detentori e agli esercenti degli aeromobili coinvolti nell'infortunio, al DATEC, all'UFAC e al comando della polizia cantonale competente.²⁸

⁴ L'obbligo incombente al SISI d'informare le competenti autorità e organizzazioni estere è retto dall'annesso 13 OACI e dalle direttive della Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC).

Art. 19²⁹ Bozza di rapporto finale

¹ L'inquirente riassume i risultati dell'inchiesta in una bozza scritta di rapporto finale che trasmette al SISI insieme agli atti completi. Tale bozza informa in merito alle persone e agli aeromobili coinvolti, ai risultati di operazioni d'inchiesta e di perizie speciali, al decorso del volo, all'analisi della dinamica dell'infortunio e alle sue cause. Se necessario, reca le raccomandazioni in materia di sicurezza scaturite dagli insegnamenti tratti direttamente dall'infortunio.

² Il SISI trasmette la bozza per parere:

- a. al DATEC;
- b. all'UFAC;
- c. all'equipaggio;
- d. al costruttore dell'aeromobile;
- e. al costruttore delle parti menzionate nella bozza;
- f. ai servizi responsabili della sicurezza aerea, se menzionati nella bozza;
- g. alle autorità estere d'inchiesta sugli infortuni aeronautici interessate.

³ Fissa un termine di 60 giorni per la stesura del parere.

Art. 19a³⁰ Rapporto finale

Il SISI stila un rapporto finale sulla base della bozza e tenendo conto dei pareri di cui all'articolo 19 capoverso 2.

Art. 20 Termini

¹ Le inchieste sugli infortuni gravi di grandi aerei devono essere terminate entro 18 mesi, le altre entro un anno.

² Se il termine non può essere rispettato, l'inquirente informa la direzione della segreteria del SISI, motivando il ritardo. La direzione accorda una proroga adeguata.³¹

²⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

²⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

³⁰ Introdotto dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

³¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

Art. 21³² Inchiesta e rapporto sommari

¹ Gli infortuni e gli incidenti gravi di aerei ed elicotteri con una massa massima ammissibile al decollo inferiore a 2250 kg sono oggetto di un'inchiesta sommaria, eccetto se:³³

- a. una persona è morta o è rimasta gravemente ferita;
- b. vi è motivo di supporre che l'infortunio sia avvenuto in seguito a una carenza di navigabilità, sempre che questa non sia da imputare soltanto a problemi relativi al carrello d'atterraggio;
- c. si tratta di voli commerciali o voli d'istruzione, durante i quali l'aereo o l'elicottero è stato danneggiato notevolmente;
- d. il SISI ritiene particolarmente utile, al fine della prevenzione, effettuare un'inchiesta completa sull'infortunio o sull'incidente grave;
- e. trattandosi d'infortuni di aeromobili esteri, l'autorità estera d'inchiesta sugli infortuni aeronautici esige un'inchiesta completa.

² Viene eseguita un'inchiesta sommaria nel caso di infortuni di motoveleggiatori, alianti, palloni liberi e di aeromobili che rientrano nella categoria speciale delle autostruzioni, salvo se persone sono rimaste gravemente ferite o uccise. Il SISI può ordinare l'inchiesta completa ove ritenga sia particolarmente utile al fine della prevenzione.

³ Il SISI stila soltanto un rapporto sommario che ragguaglia in merito al personale aeronautico, agli aeromobili coinvolti e alla dinamica dell'infortunio. Il rapporto può basarsi sulle indicazioni delle persone coinvolte o del capo dell'aerodromo. Esso è inviato al DATEC, all'UFAC, al comando della polizia cantonale competente, al personale aeronautico coinvolto, al proprietario, al detentore e all'esercente dell'aeromobile come anche alle competenti autorità estere d'inchiesta sugli infortuni aeronautici.³⁴

⁴ ...³⁵

Sezione 3:³⁶...**Art. 22 a 24**

³² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 18 ago. 1999 (RU 1999 2495).

³³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

³⁴ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

³⁵ Abrogato dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

³⁶ Abrogata dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

Sezione 4: Disposizioni di procedura³⁷

Art. 25 Ricusazione

¹ Le persone di cui è prevista la partecipazione all'inchiesta devono ricusarsi se:³⁸

- a. hanno un interesse personale nell'affare;
- b. sono parenti o affini in linea retta o collaterale oppure unite per matrimonio, promessa nuziale o adozione con una vittima, un proprietario o tenentario di un aeromobile sinistrato oppure con un'altra persona interessata all'esito dell'inchiesta;
- c.³⁹ ...
- d. hanno per altri motivi una prevenzione nella causa.

² Se la ricusazione è controversa, la decisione spetta al DATEC.⁴⁰

Art. 26⁴¹ Informazioni

Le persone in grado di fornire informazioni utili devono essere messe a conoscenza del loro diritto di non deporre.

Art. 27 Processo verbale

¹ Le audizioni delle persone in grado di fornire informazioni utili sono riassunte in un verbale. Le persone sentite e le persone che effettuano l'audizione firmano i verbali. Se una persona sentita non firma, occorre indicarne il motivo nel verbale.⁴²

² La registrazione sonora della deposizione è permessa in via eccezionale se le circostanze impediscono la stesura di un processo verbale.

³ Il luogo, la data e l'ora dell'audizione devono essere riportati nel verbale o nella registrazione sonora.⁴³

⁴ L'esame dei relitti, i sopralluoghi, i voli di ricostruzione e di prova, i colloqui d'informazione e altre misure analoghe sono annotati in un promemoria datato e firmato dall'inquirente o dal suo mandatario.

³⁷ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

³⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

³⁹ Abrogata dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴² Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

Art. 28 Esame degli atti

¹ Le persone direttamente interessate dall'inchiesta, l'UFT e la persona accreditata dello Stato estero possono domandare al SISI di consultare gli atti. Le altre autorità federali e cantonali e altre persone possono consultare gli atti unicamente se sono in grado di rendere verosimile un interesse giuridicamente rilevante all'esito dell'inchiesta.

² Il SISI può negare, limitare o rinviare l'esame degli atti:

- a. se interessi pubblici importanti della Confederazione o del Cantone, in particolare la sicurezza interna o esterna della Confederazione, esige l'osservanza del segreto;
- b. se un interesse privato importante esige l'osservanza del segreto;
- c. fintantoché l'interesse dell'inchiesta d'infortunio aeronautico o di un'altra inchiesta in corso lo esiga.

³ ...⁴⁴

⁴ Non appena l'inchiesta è chiusa, il SISI tiene gli inserti alla disposizione delle autorità giudiziarie e amministrative che ne fanno domanda per le proprie procedure.

Art. 29⁴⁵ Conservazione della pratica

La conservazione della pratica è retta dalla legge del 26 giugno 1998⁴⁶ sull'archiviazione.

Art. 30⁴⁷**Art. 31**⁴⁸ Spese

¹ Le spese per le mansioni generali di polizia in relazione con un infortunio aeronautico non rientrano nelle spese d'inchiesta; fanno eccezione i compiti speciali che l'inquirente ha formalmente demandato agli organi di polizia.

² Il SISI addebita le spese d'inchiesta alla persona che ha causato un infortunio o un incidente grave con atto intenzionale o per negligenza grave. Il pagamento delle spese può essere imposto mediante decisione solo entro un anno dal giorno in cui la persona interessata ha preso atto della sentenza o della decisione passata in giudicato di un tribunale o di un'autorità amministrativa con la quale è stato accertato l'atto intenzionale o la negligenza grave.

³ Le spese d'inchiesta possono essere addebitate alla persona che le ha causate nel modo seguente:

⁴⁴ Abrogato dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴⁵ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴⁶ RS **152.1**

⁴⁷ Abrogato dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

⁴⁸ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

- a. in caso di atto intenzionale: nella misura del 50–75 per cento;
- b. in caso di negligenza grave: nella misura del 25–50 per cento.

Art. 32⁴⁹ Raccomandazioni in materia di sicurezza

¹ Il DATEC conferisce mandati di attuazione o formula raccomandazioni all'UFAC, in base alle raccomandazioni in materia di sicurezza contenute nei rapporti del SISI e nei rapporti esteri.

² L'UFAC informa periodicamente il DATEC circa l'attuazione dei mandati conferiti o delle raccomandazioni formulate.

³ Il DATEC informa il SISI almeno due volte all'anno circa lo stato dell'attuazione presso l'UFAC.

Art. 33⁵⁰ Revisione

Se entro dieci anni dalla presentazione del rapporto finale emergono fatti nuovi e rilevanti, il SISI riapre l'inchiesta, d'ufficio o su domanda.

Capitolo 4: Pubblicazione

Art. 34⁵¹ Pubblicazioni del SISI

¹ Il SISI pubblica i rapporti finali. Invia il rapporto finale ai servizi e alle persone che hanno già ricevuto la relativa bozza.

² Pubblica periodicamente, tuttavia almeno una volta all'anno, un riassunto dei rapporti sommari di cui all'articolo 21. Il riassunto contiene indicazioni riguardanti il personale aeronautico, gli aeromobili coinvolti e la dinamica dell'infortunio.

³ Pubblica ogni anno un riassunto delle raccomandazioni in materia di sicurezza e delle informazioni relative ai mandati di attuazione conferiti dal DATEC.

⁴ Pubblica i suoi rapporti e riassunti su Internet⁵².

⁵ Invia d'ufficio i suoi rapporti e riassunti alle persone e ai servizi seguenti:

- a. imprese di trasporto aereo;
- b. scuole di volo;
- c. imprese di manutenzione;
- d. istruttori di volo;

⁴⁹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

⁵⁰ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

⁵¹ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

⁵² www.bfu.admin.ch

- e. servizi della sicurezza aerea;
 - f. capi di aerodromi;
 - g. altre persone e organizzazioni che si occupano di questioni inerenti alla sicurezza aerea;
 - h. competenti autorità della Confederazione e dei Cantoni.
- ⁶ Inoltre vende le pubblicazioni singolarmente o in abbonamento.

Art. 35⁵³ Rapporti esteri

¹ Il SISI trasmette i rapporti esteri, preliminari e finali, relativi a infortuni occorsi ad aeromobili svizzeri all'UFAC, alle autorità competenti della Confederazione e a chiunque renda verosimile un interesse giuridicamente rilevante.

² L'articolo 34 si applica per analogia alla pubblicazione di tali rapporti.

Art. 36 Protezione dei dati

Nella pubblicazione del SISI sono indicati soltanto i nomi delle imprese d'esercizio, delle scuole di volo, delle imprese di manutenzione e di quelle di fabbricazione degli aeromobili e delle loro parti.

Art. 37 Statistica e banche di dati concernenti gli infortuni

¹ Il SISI pubblica annualmente statistiche concernenti gli infortuni e gli incidenti aeronautici gravi.

² Fornisce i dati infortunistici all'OACI e alla CEAC.

³ Il SISI procura, contro pagamento, ai richiedenti che rendano verosimile un interesse professionale, i dati concernenti gli infortuni disponibili presso l'OACI o altrove. I dati personali sono esclusi.

Art. 37a⁵⁴ Prevenzione degli infortuni

Il SISI può raccogliere e diffondere informazioni utili alla prevenzione degli infortuni sulla base delle conoscenze da esso acquisite.

⁵³ Nuovo testo giusta il n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

⁵⁴ Introdotta dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, in vigore dal 1° nov. 2011 (RU 2011 4579).

Capitolo 5: Disposizioni transitorie e finali

Art. 38⁵⁵

Art. 39 Diritto previgente: abrogazione

L'ordinanza del 20 agosto 1980 concernente le inchieste sugli infortuni aeronautici è abrogata.

Art. 40 Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° gennaio 1995.

⁵⁵ Abrogato dal n. I dell'O del 23 mar. 2011, con effetto dal 1° nov. 2011 (RU **2011** 4579).

