



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO DELEGATO 5 luglio 2018 n.81

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

Visto l'articolo 71, comma 1, della Legge 29 luglio 2014 n.125 come modificato dall'articolo 31 del Decreto Delegato 13 ottobre 2015 n.153;

Vista la deliberazione del Congresso di Stato n.11 adottata nella seduta del 2 luglio 2018;

Visti l'articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n.185/2005 e gli articoli 8 e 10, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;

Promulghiamo e mandiamo a pubblicare il seguente decreto delegato:

MODIFICHE ALLA LEGGE 29 LUGLIO 2014 N. 125 – LEGGE DI RIFORMA IN MATERIA DI AVIAZIONE CIVILE E SUCCESSIVE MODIFICHE

Art. 1

(Abrogazione dell'articolo 10 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. L'articolo 10 della Legge 29 luglio 2014 n. 125 è abrogato.

Art. 2

(Sostituzione dell'articolo 20 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. L'articolo 20 della Legge n. 125/2014 è sostituito come segue:

“Art. 20

(Responsabilità della gestione della sicurezza aeronautica dello Stato)

1. Il Direttore Generale stabilisce e mantiene un programma di sicurezza dello Stato (SSP) proporzionato alla dimensione e alla complessità del settore dell'aviazione civile con facoltà di delegare le funzioni e le attività relative alla gestione della sicurezza ad un altro Stato, Organizzazione Regionale di Monitoraggio della Sicurezza (RSOO) o Organizzazione Regionale di Inchiesta sugli Incidenti e gli Inconvenienti (RAIO).

2. Le politiche, gli obiettivi e le risorse per la sicurezza dello Stato si articolano nei seguenti punti:

- a) legislazione primaria in materia di aviazione:

- 1) il Direttore Generale assicura che la legislazione primaria pubblicata in materia di aviazione sia proporzionata alle dimensioni e alla complessità dell'attività dell'aviazione e sia coerente con i requisiti contenuti nella Convenzione internazionale per l'aviazione civile, al fine di consentire il monitoraggio e la gestione della sicurezza aerea e l'attuazione dei regolamenti attraverso l'Autorità;
- 2) la legislazione primaria in materia di aviazione fornisce al personale che esercita funzioni di monitoraggio della sicurezza l'accesso ad aeromobili, operazioni,

strutture, personale ed eventuali documenti associati, appartenenti a individui e organizzazioni che svolgono attività aeronautiche;

- b) regolamenti operativi specifici:
 - 1) il Direttore Generale emana regolamenti operativi specifici per soddisfare i requisiti minimi nazionali derivanti dalla legislazione primaria in materia di aviazione, per procedure operative standardizzate, prodotti, servizi, attrezzature e infrastrutture in conformità con gli Allegati alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile;
 - 2) il Direttore Generale procede periodicamente alla revisione dei regolamenti operativi specifici, del materiale esplicativo e delle politiche attuative per garantire la loro continua pertinenza e adeguatezza;
 - c) sistema e funzioni dello Stato:
 - 1) il Direttore Generale stabilisce sistemi e funzioni per far sì che l'Autorità sia supportata da personale sufficiente e qualificato e sia dotata di adeguate risorse finanziarie per la gestione della sicurezza;
 - 2) l'Autorità dispone di funzioni e obiettivi stabiliti, per adempiere alla propria responsabilità di gestione della sicurezza;
 - 3) il Direttore Generale assicura che al personale che svolge funzioni di sorveglianza della sicurezza vengano fornite indicazioni in materia di etica, condotta personale, prevenzione di conflitti d'interesse reali o apparenti nello svolgimento dei compiti ufficiali;
 - d) personale tecnico qualificato:
 - 1) il Direttore Generale stabilisce requisiti professionali minimi per il personale tecnico che svolge funzioni legate alla sicurezza e provvede ad un'adeguata formazione iniziale e continua per mantenere e migliorare la competenza di tale personale al livello stabilito;
 - 2) il Direttore Generale attua un sistema per la registrazione di tale formazione per il personale tecnico;
 - e) indicazioni tecniche, strumenti e informazioni fondamentali per la sicurezza: il Direttore Generale stabilisce orientamenti e strumenti tecnici e fornisce informazioni fondamentali per la sicurezza mettendo a disposizione:
 - 1) strutture adeguate, materiale e procedure completi e aggiornati in materia di orientamenti tecnici, informazioni fondamentali per la sicurezza, strumenti e attrezzature nonché mezzi di trasporti, a seconda dei casi, a favore del personale tecnico onde consentirgli di svolgere le proprie funzioni di monitoraggio della sicurezza in modo efficace e secondo le procedure stabilite in maniera standardizzata;
 - 2) orientamenti tecnici per l'industria aeronautica sull'attuazione dei regolamenti in materia.
3. La gestione da parte dello Stato dei rischi per la sicurezza comprende:
- a) obblighi relativi a licenze, certificazioni, autorizzazioni e approvazioni: l'Autorità rispetta gli obblighi relativi a licenze, certificazioni, autorizzazioni e approvazioni mediante l'attuazione di procedure e processi documentati per garantire che individui e organizzazioni che svolgono attività aeronautiche soddisfino i requisiti stabiliti prima di essere autorizzati a esercitare i privilegi di una licenza, di un certificato, di un'autorizzazione o di un'approvazione per condurre le pertinenti attività aeronautiche;
 - b) obblighi relativi al sistema di gestione della sicurezza: l'Autorità richiede che i seguenti fornitori di servizi e operatori sotto la sua autorità sviluppino un piano e attuino un sistema di gestione della sicurezza (SMS):
 - 1) organizzazioni di formazione abilitate esposte a rischi per la sicurezza relativi alle operazioni degli aeromobili durante la fornitura dei loro servizi;
 - 2) operatori di aerei o elicotteri autorizzati ad effettuare il trasporto aereo commerciale internazionale;
 - 3) organizzazioni di manutenzione abilitate che forniscono servizi agli operatori di aerei o elicotteri adibiti al trasporto aereo commerciale internazionale;

- 4) organizzazioni responsabili del progetto di tipo o della fabbricazione di aeromobili, motori o eliche;
 - 5) fornitori di servizi di traffico aereo (ATS);
 - 6) operatori di aerodromi certificati; e
 - 7) operatori di aviazione generale internazionale di aeromobili di grandi dimensioni o con motori a turboreazione che utilizzano i criteri stabiliti riguardanti il sistema SMS e gli elementi indicati nei regolamenti;
- c) inchiesta su incidenti e inconvenienti: l'Autorità stabilisce un processo volto a indagare su incidenti e inconvenienti ai sensi dell'Allegato 13 dell'ICAO, a supporto della gestione della sicurezza nello Stato;
- d) identificazione del pericolo e valutazione del rischio per la sicurezza:
- 1) l'Autorità stabilisce e mantiene un processo volto a identificare i pericoli sulla base dei dati raccolti sulla sicurezza;
 - 2) l'Autorità sviluppa e mantiene un processo che assicuri la valutazione dei rischi per la sicurezza associati ai pericoli identificati;
- e) gestione dei rischi per la sicurezza: l'Autorità stabilisce meccanismi per la risoluzione dei problemi di sicurezza:
- 1) utilizzando un processo documentato per intraprendere azioni appropriate, che includano anche misure di attuazione, per risolvere i problemi di sicurezza individuati;
 - 2) assicurando che i problemi di sicurezza individuati siano risolti in modo tempestivo attraverso un sistema di monitoraggio e registrazione dei progressi, comprese le iniziative adottate dai singoli e dalle organizzazioni che svolgono attività aeronautiche per risolvere tali problemi.
4. La garanzia della sicurezza dello Stato comprende:
- a) obblighi di vigilanza: l'Autorità rispetta gli obblighi di vigilanza attuando processi documentati di monitoraggio, definendo e programmando ispezioni, controlli e attività di monitoraggio in maniera continuativa, per assicurare in modo proattivo che i titolari di licenze, certificati, autorizzazioni e approvazioni aeronautiche continuino a soddisfare i requisiti stabiliti. Ciò include la sorveglianza del personale designato dall'Autorità a eseguire funzioni di monitoraggio della sicurezza per suo conto;
- b) prestazioni di sicurezza statale: l'Autorità stabilisce il livello accettabile di prestazioni di sicurezza da raggiungere attraverso il proprio Programma di Sicurezza dello Stato (SSP).
5. La raccolta, analisi, protezione, condivisione e scambio di dati sulla sicurezza e di informazioni sulla sicurezza si basa su:
- a) sistemi di raccolta ed elaborazione di dati sulla sicurezza in base ai quali l'Autorità deve:
- 1) stabilire sistemi di raccolta ed elaborazione dei dati sulla sicurezza per acquisire, archiviare, aggregare e consentire l'analisi dei dati sulla sicurezza e delle informazioni sulla sicurezza;
 - 2) stabilire un sistema obbligatorio di segnalazione sulla sicurezza che include la segnalazione di inconvenienti; e
 - 3) stabilire un sistema volontario di segnalazione sulla sicurezza per raccogliere dati sulla sicurezza e informazioni sulla sicurezza non acquisiti dai sistemi obbligatori di segnalazione sulla sicurezza.
- b) analisi dei dati sulla sicurezza e delle informazioni sulla sicurezza: l'Autorità stabilisce e mantiene un processo volto ad analizzare i dati sulla sicurezza e le informazioni sulla sicurezza provenienti dai sistemi di raccolta ed elaborazione dei dati sulla sicurezza e dai database sulla sicurezza associati;
- c) protezione dei dati sulla sicurezza e delle informazioni sulla sicurezza in base al quale l'Autorità:
- 1) deve accordare protezione ai dati sulla sicurezza acquisiti ed alle informazioni sulla sicurezza derivanti da sistemi di segnalazione volontari sulla sicurezza e relative fonti;
 - 2) non deve rendere disponibili o utilizzare dati sulla sicurezza o informazioni sulla

- sicurezza raccolti, memorizzati o analizzati conformemente ai paragrafi a) 2) e 3) per scopi diversi dal mantenimento o miglioramento della sicurezza, salvo eccezioni disposte dall'Autorità;
- 3) non deve essere ostacolata nell'utilizzo di dati o informazioni sulla sicurezza per intraprendere azioni correttive, di prevenzione o di riparazione che siano necessarie per mantenere o migliorare la sicurezza dell'aviazione;
 - 4) deve adottare le misure necessarie, compresa la promozione di una cultura della sicurezza positiva, per favorire le segnalazioni sulla sicurezza tramite i sistemi di segnalazione sulla sicurezza volontari e obbligatori;
- d) condivisione e scambio delle informazioni sulla sicurezza:
- 1) se l'Autorità, nell'analisi delle informazioni contenute nei propri sistemi di raccolta ed elaborazione dei dati sulla sicurezza, identifica questioni di sicurezza ritenute di interesse per altri Stati, l'Autorità trasmette tali informazioni sulla sicurezza a detti Stati quanto prima;
 - 2) prima di condividere tali informazioni, gli Stati si accordano sul livello di protezione e sulle condizioni in base alle quali saranno condivise le informazioni sulla sicurezza. Il livello di protezione e le condizioni saranno in linea con i regolamenti emanati;
 - 3) l'Autorità promuove l'istituzione di reti di condivisione o scambio di informazioni sulla sicurezza tra gli utenti del sistema aeronautico e facilita la condivisione e lo scambio di informazioni sulla sicurezza.”.

Art. 3

(Introduzione del comma 3 bis all'articolo 36 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. All'articolo 36 della Legge n. 125/2014 è introdotto il seguente comma 3 bis:
“3 bis: L'Autorità provvede affinché tutti gli aerei, le navi e i servizi, le strutture locali che non fanno parte dell'organizzazione di ricerca e soccorso collaborino pienamente con quest'ultima nelle operazioni di ricerca e soccorso e prestino ogni possibile assistenza ai superstiti di incidenti aerei.”.

Art. 4

(Introduzione dell'articolo 21 bis alla Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Alla Legge n. 125/2014 è inserito il seguente articolo 21 bis:

“Art. 21 bis

(Lingua della documentazione)

1. Tutta la documentazione richiesta dall'Autorità nello svolgimento delle sue funzioni può essere presentata in lingua inglese senza necessità di allegare apposita traduzione asseverata in lingua italiana. Tale norma trova applicazione anche per ogni altro tipo di comunicazione rivolta all'Autorità.
2. L'Autorità può utilizzare la lingua inglese nell'espletamento di tutte le sue funzioni laddove richiesto o ritenuto maggiormente idoneo.”.

Art. 5

(Modifica del comma 4 bis dell'articolo 38 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 4 bis della Legge n. 125/2014 è modificato come segue:
“4 bis. Il titolo di proprietà per ottenere l'immatricolazione di aeromobili è costituito da:
 - a) gli atti previsti dalla Legge 29 ottobre 1981 n.87;
 - b) scrittura privata autenticata dal Direttore Generale dell'Autorità;
 - c) copia autentica del titolo in base al quale l'aeromobile è stato precedentemente immatricolato, ovvero il relativo passaggio di proprietà è stato precedentemente trascritto, nel registro aeronautico di provenienza se il soggetto richiedente l'immatricolazione risulta

essere l'ultimo proprietario registrato in base alla documentazione rilasciata da tale registro;

- d) copia semplice del titolo indicato al punto c) unitamente ad apposita dichiarazione autenticata del proprietario attestante la validità del titolo stesso, se il soggetto richiedente l'immatricolazione risulta esser l'ultimo proprietario registrato in base alla documentazione rilasciata da tale registro;
- e) copia semplice del titolo unitamente a dichiarazione di proprietà del compratore con autentica di firma.

I punti a) e b) costituiscono anche titolo per ottenere la registrazione, modifica e cancellazione di diritti reali di garanzia o contratti di locazione finanziaria.”.

Art. 6

(Modifica del comma 6 dell'articolo 38 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

- 1. Al comma 6 dell'articolo 38, dopo la parola “proprietà” eliminare le parole “o la sua disponibilità”.

Art. 7

(Abrogazione del comma 5 dell'articolo 40 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

- 1. Il comma 5 dell'articolo 40, della Legge n. 125/2014 è abrogato.

Art. 8

(Introduzione dell'articolo 41 bis alla Legge 29 luglio 2014 n. 125)

- 1. Alla Legge n. 125/2014 è introdotto il seguente articolo 41 bis:

“41 bis

(Registrazione di avviso di priorità ipotecaria)

- 1. Il Direttore Generale, su richiesta del futuro creditore ipotecario, può registrare un avviso di priorità ipotecaria su aeromobile immatricolato o non ancora immatricolato nel Registro di cui all'art. 38. In caso di successiva iscrizione ipotecaria a favore dello stesso creditore ai sensi della presente Legge, l'ordine di preferenza ipotecaria sarà riferito alla data di registrazione dell'avviso.
- 2. L'avviso di priorità ipotecaria è valido per un periodo di trenta giorni decorrenti dalla data di registrazione dello stesso. In caso di mancata iscrizione di ipoteca entro tale termine nessun effetto potrà essere ricollegato all'avviso che sarà quindi cancellato d'ufficio dal Direttore Generale.
- 3. Il presente articolo non pregiudica l'applicazione della Convenzione di Cape Town del 16 novembre 2001 relativa alle garanzie internazionali su beni mobili strumentali e relativo Protocollo Aeronautico.”.

Art. 9

(Integrazione del comma 2 dell'articolo 45 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

- 1. Al comma 2 dell'articolo 45, della Legge n. 125/2014 dopo la parola “Registro” inserire le parole “, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 41 bis”.

Art. 10

(Modifica dell'articolo 59 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

- 1. L'articolo 59 della Legge n. 125/2014, è modificato come segue:

“Art. 59
(Sanzioni amministrative)

1. I soggetti che commettono violazioni rispetto alle disposizioni della presente legge, delle direttive o regolamenti emanati ai sensi della stessa sono soggetti alle sanzioni amministrative qui di seguito definite.

2. Il Direttore Generale ha il potere di valutare e commisurare tutte le sanzioni amministrative. Nel determinare la misura di tali sanzioni, deve tenere in considerazione la natura, le circostanze, il grado e la gravità della violazione commessa e, con riguardo al soggetto che ha commesso la violazione, eventuali precedenti violazioni e tutti gli altri fatti che possono essere richiesti ai fini di una corretta valutazione.

3. Nel caso di aeromobile coinvolto in una violazione, commessa ad opera del proprietario o operatore, il Direttore Generale può imporre restrizioni a tale aeromobile.

4. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 ad euro 15.000,00 il comandante dell'aeromobile che:

- a) utilizzi un aeromobile non registrato o non in possesso del certificato di aeronavigabilità;
- b) utilizzi un aeromobile senza avere o senza che l'equipaggio abbia le necessarie licenze o qualifiche previste, la sanzione si applica anche ai membri dell'equipaggio;
- c) utilizzi l'aeromobile senza il permesso dell'operatore;
- d) utilizzi l'aeromobile senza le previste marche di registrazione ovvero con marche non regolamentari;
- e) effettui voli senza che l'aeromobile sia coperto dalle prescritte garanzie assicurative;
- f) non rispetti le procedure di intercettazione nei casi previsti da apposito regolamento dell'Autorità;
- g) contravvenga alle disposizioni relative al mantenimento ed aggiornamento dei documenti di bordo;
- h) effettui voli in aree proibite o lanci oggetti da un aeromobile in volo senza autorizzazione;
- i) effettui decolli o atterraggi senza le prescritte autorizzazioni o i relativi permessi da parte delle autorità preposte;
- l) effettui voli acrobatici, lanci di paracadutisti o manovre pericolose per la sicurezza pubblica senza le prescritte autorizzazioni;
- m) effettui voli ad altitudini minori di quanto previsto dai pertinenti regolamenti;
- n) effettui senza necessità manovre tali da mettere in pericolo persone o cose a bordo di un aeromobile;
- o) non ottemperi agli ordini impartiti dall'ente di controllo del traffico aereo;
- p) effettui senza valido motivo atterraggi su aree non designate per l'approdo di aeromobili;
- q) si rifiuti senza giustificato motivo di partecipare alle operazioni di ricerca e salvataggio;
- r) imbarchi o sbarchi passeggeri e merci in violazione dei regolamenti;
- s) inizi il volo senza aver a bordo i documenti previsti dall'Autorità;
- t) essendo titolare di licenze per mezzi aerei a pilotaggio remoto, eserciti le relative mansioni in stato di alterazione psicofisica conseguente all'uso di bevande alcoliche o all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope o all'abuso di farmaci.

Nei casi di cui ai punti a), b), d), e), f), q) e t) si applica altresì la revoca della licenza di volo. Nei casi di cui ai punti l) ed o) si applica la sospensione della licenza da uno a sei mesi. L'operatore dell'aeromobile è solidalmente responsabile con il comandante per tutte le sanzioni amministrative pecuniarie irrogate nei confronti di quest'ultimo ai sensi del presente comma.

5. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 10.000,00 a euro 25.000,00 l'operatore che:

- a) affidi al comandante un aeromobile non aeronavigabile;
- b) affidi un aeromobile per l'esercizio senza che lo stesso sia registrato;
- c) iscriva in un registro estero l'aeromobile senza che lo stesso sia cancellato dal registro sammarinese.

6. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 500,00 a euro 2.000,00 chiunque:

- a) rifiuti di esibire all'Autorità i documenti di bordo;
- b) organizzi o partecipi senza permesso a manifestazioni aeree con acrobazie o lanci di paracadutisti;
- c) sia a bordo di aeromobili senza permesso del comandante o senza valido titolo;
- d) si trovi a bordo di un aeromobile in veste di passeggero in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di droghe;
- e) non ottemperi alle disposizioni impartite dal comandante;
- f) essendovi obbligato, non ottemperi all'obbligo di segnalazione di incidenti o inconvenienti;
- g) produca volontariamente la proiezione di una fonte di luce intensa in uno spazio aereo navigabile tale da comportare un rischio per la sicurezza aerea, danni ad aeromobili o lesioni alle persone a bordo di aeromobili.

Salvo che il fatto non costituisca reato, ogni altra inosservanza alle disposizioni di cui alla presente legge, regolamenti, direttive è punito con la sanzione amministrativa da euro 2.000,00 a euro 5.000,00. Nel caso in cui l'inosservanza riguarda disposizioni impartite dal Direttore Generale al fine di tutelare interessi pubblici di rilievo internazionale, la sanzione amministrativa è raddoppiata.

7. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 15.000,00 a euro 30.000,00 l'operatore che effettui voli commerciali dietro compenso senza avere ottenuto le prescritte autorizzazioni.

8. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 25.000,00 l'operatore commerciale che:

- a) rifiuti senza giustificazione l'accesso dei suoi servizi al pubblico;
- b) non rispetti gli obblighi previsti nel certificato di operatore aereo;
- c) non rispetti i programmi di manutenzione o altri obblighi nell'interesse della sicurezza del volo;
- d) effettui voli diversi da quanto previsto sul certificato di operatore aereo.

8 bis: Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 10.000,00 chiunque non provveda al deposito presso l'Autorità della richiesta documentazione amministrativa, tecnica o legale entro il termine indicato dal Direttore Generale.

9. La misura delle sanzioni amministrative di cui ai commi 4, 5, 6, 7 e 8 è soggetta ad eventuale revisione e comunque a ratifica annuale tramite apposito decreto delegato.

9 bis. Fino all'avvenuto pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate ai sensi della presente Legge, il Direttore Generale ha il potere di:

- a) rifiutare il rinnovo di certificati di aeronavigabilità richiesto dall'operatore sanzionato per qualunque aeromobile appartenente alla flotta aerea da quest'ultimo operata;
- b) rifiutare il rilascio di licenze di pilotaggio o convalide di licenze di pilotaggio nei confronti del comandante di aeromobile sanzionato;
- c) rifiutare il compimento di qualsiasi altro atto richiesto dall'operatore sanzionato ed inerente l'operatore stesso, la flotta aerea da quest'ultimo operata ed il personale tecnico e di volo operante su tali aeromobili per suo conto;
- d) ordinare il divieto di utilizzo degli aeromobili appartenenti alla flotta aerea operata dall'operatore sanzionato.

Tali poteri possono essere esercitati anche cumulativamente.

Art. 11

(Modifica del comma 4 dell'articolo 60 della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 4 dell'articolo 60, della Legge n. 125/2014 è modificato come segue:

“4. Nei casi di incidenti aeronautici, chiunque, agendo in qualità di rappresentante o dipendente di un operatore aereo, omette o rifiuta di eseguire la predisposizione o preservazione di relazioni, registrazioni e memorie secondo le modalità prescritte dal Direttore Generale; o

volontariamente alteri o cancelli rapporti, relazioni, registrazioni o memorie; o depositi rapporti, relazioni, registrazioni o memorie false è punito con la prigionia di secondo grado e la multa.”.

Art. 12

(Abrogazione del comma 5 dell'articolo 60, della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 5 dell'articolo 60, della Legge n. 125/2014 è abrogato.

Art. 13

(Modifica del comma 7, dell'articolo 60, della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 7 dell'articolo 60 della Legge n. 125/2014 è modificato come segue:
“7. Chiunque, mentre si trovi a bordo o nel tentativo di salire a bordo di un aeromobile utilizzato o destinato a essere utilizzato in operazioni di trasporto aereo commerciale, detiene o colloca armi, bombe o materiale esplosivo è punito con la prigionia di quarto grado e con una multa. Il presente comma non si applica ai funzionari dei corpi armati di San Marino autorizzati a detenere armi entro le loro funzioni ufficiali.”.

Art. 14

(Modifica del comma 10 dell'articolo 60, della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 10 dell'articolo 60, della Legge n. 125/2014 è modificato come segue:
“10. Ogni soggetto che volontariamente trasporta merci, bagagli o altri beni in violazione delle disposizioni dei regolamenti internazionali ICAO sul trasporto di merci pericolose, tempo per tempo vigenti, è punito con la prigionia di terzo grado e con la multa.”.

Art. 15

(Modifica del comma 11 dell'articolo 60, della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 11 dell'articolo 60, della Legge n. 125/2014 è modificato come segue:
“11. Il comandante dell'aeromobile, ad eccezione del comandante di mezzi aerei a pilotaggio remoto, che esercita le proprie mansioni in stato di alterazione psicofisica conseguente all'uso di bevande alcoliche o all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope o all'abuso di farmaci è punito con la prigionia di terzo grado e con una multa ovvero con l'una o l'altra di tali pene.”.

Art. 16

(Abrogazione del comma 11 bis dell'articolo 60, della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 11 bis dell'articolo 60, della Legge n. 125/2014 è abrogato.

Art. 17

(Modifica del comma 2 dell'articolo 62, della Legge 29 luglio 2014 n. 125)

1. Il comma 2 dell'articolo 62, della Legge n. 125/2014 è modificato come segue:
“2. Il Direttore Generale può modificare, sospendere o revocare ogni licenza per mancata osservanza di qualsiasi condizione in essa prevista.”.

Art. 18
(Testo coordinato)

1. L'Autorità per l'Aviazione Civile e la Navigazione Marittima predispose un testo consolidato della normativa in materia di aviazione civile in lingua italiana/inglese.
2. Il predetto testo ufficialmente viene adottato con delibera del Congresso di Stato pur non avendo valenza normativa.

Dato dalla Nostra Residenza, addì 5 luglio 2018/1717 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI
Stefano Palmieri – Matteo Ciacci

IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI
Guerrino Zanotti