

Gli aeromobili

5.1 Definizione di aeromobile - Bene mobile registrato

Per il tecnico aeronautico, sia esso perito, ingegnere, pilota, non devono esistere dubbi circa l'esatto significato tecnico-giuridico delle parole con le quali vengono denominate le varie macchine volanti. Si è sentita la necessità di una classificazione per ordinarle in classi e sottoclassi, in base alle loro caratteristiche peculiari. È entrata nel linguaggio tecnico la nomenclatura assunta dal diritto aeronautico, anche se è opportuno precisare che in questo campo tutto è in evoluzione perché la continua produzione di nuovi sistemi per volare (si pensi ai voli spaziali, al convertiplano) rende difficile una definitiva classificazione. Dal punto di vista tecnico-giuridico è il codice della navigazione all'art. 743¹ a fornire una definizione di aeromobile: *Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del ministero della Difesa.*

Sono esclusi dalla definizione giuridica di aeromobile i mezzi chiamati "ultraleggeri", impiegati per il VDS (Volo da diporto o sportivo), che sono compresi nell'allegato alla legge n. 106 del 25.3.1983.

La parola "aeromobile" non serve però a distinguere tra loro le varie macchine volanti e sono quindi necessarie delle suddivisioni per raggruppare tutte quelle che sono simili, perché ovviamente un pallone non solo ha una struttura ben diversa, per esempio, da quella di un elicottero, ma il suo volo è regolato da leggi fisiche completamente differenti.

Giuridicamente un aeromobile (mobile per eccellenza!) è un **bene mobile registrato**.

¹ Articolo prima sostituito dall'art. 5 del D.lgs. n. 96 del 9.5.2005 e, successivamente, dall'art. 8 del D.lgs. n. 151 del 15.3.2006.

Tutti gli aeromobili iscritti nel Registro aeronautico nazionale sono considerati di nazionalità italiana. Rispondono ai **requisiti di nazionalità** richiesti per l'iscrizione nel Registro aeronautico nazionale gli aeromobili che appartengono in tutto o in parte maggioritaria:

- a) allo Stato, alle Regioni, alle Province, ai Comuni e a ogni altro ente pubblico e privato italiano o di altro Stato membro dell'Unione Europea;
- b) ai cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione Europea;
- c) a società costituite o aventi sede in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione Europea il cui capitale appartenga in tutto o in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione Europea, e il cui presidente, la maggioranza degli amministratori e l'amministratore delegato siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione Europea.

L'ENAC, in deroga a quanto previsto, può, con provvedimento motivato, consentire l'iscrizione nel Registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali le società titolari di una licenza di esercizio abbiano l'effettiva disponibilità, benché non ne siano proprietarie.

La cancellazione dal Registro ha luogo quando un aeromobile viene demolito, o distrutto, o venduto all'estero, o quando il proprietario, sia esso una persona fisica o giuridica, cambia nazionalità (si veda il par. 6.4.2).

La trascrizione dell'aeromobile nei pubblici registri è un atto formale di pubblicità che ha l'obiettivo di far conoscere a terzi le vicende del mobile.

Inoltre l'aeromobile, come bene registrato, può costituire un oggetto di ipoteca, di espropriazione forzata e di misure cautelari.

5.2 Le parti dell'aeromobile - Pertinenze e accessori

L'aeromobile è costituito da più parti assemblate assieme in un complesso organico, funzionale all'obiettivo. Sotto il profilo della struttura, l'aeromobile è considerato una cosa composta, cioè formata da più beni uniti tra loro da una comune destinazione economica.

L'aeromobile è formato quindi da:

- parti costitutive materialmente inseparabili;
- parti costitutive materialmente separabili;
- pertinenze;
- accessori.

Le parti costitutive sono la carlinga, la cabina, la fusoliera, gli impennaggi, la cellula, il motore, le ali e l'elica e concorrono alla formazione strutturale del mezzo: si distinguono in separabili e inseparabili.

Le **parti costitutive separabili** sono quelle che possono essere smontate o distaccate senza determinare un notevole deterioramento fisico del mezzo. Le singole parti possono appartenere a persone diverse, costituendo così beni giuridici a sé stanti che possono seguire autonome vicende giuridiche. L'art. 862 del codice della navigazione statuisce che "il motore è considerato parte separabile".

Le **parti costitutive inseparabili**, invece, non possono essere divise dalle altre senza alterare la struttura fisico-meccanica del mezzo e, in caso di pluralità di proprietari, si parlerà di comproprietà del tutto. La misura del diritto viene espressa in quote.

Il comproprietario dell'aeromobile non può, senza il consenso di tutti gli altri comproprietari, vendere la sua quota a stranieri (art. 873 cod. nav.), questo perché l'aeromobile potrebbe perdere il requisito di nazionalità e quindi dover essere cancellato dal Registro aeronautico nazionale.

Sono considerate **pertinenze** dell'aeromobile i paracadute, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi e in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio od ornamento dell'aeromobile (art. 862 cod. nav.).

Come le parti costitutive separabili, anche le pertinenze formano oggetto di separati atti o rapporti giuridici (art. 818 comma 2 cod. civ.) e quindi possono appartenere a persona diversa dal proprietario della cosa principale.

Le pertinenze non vanno confuse con quelli che sono meri accessori del mezzo che, al contrario delle prime, non conservano la loro individualità ma sono materialmente unite alla cosa principale (es., gli impianti elettrici).

5.3 Classificazione degli aeromobili

Gli aeromobili vengono classificati sotto vari aspetti in funzione del loro scopo secondo una:

- classificazione giuridica;
- classificazione tecnica;
- classificazione secondo l'impiego;
- classificazione in base alla lunghezza della pista.

5.3.1 Classificazione giuridica

Dal punto di vista della natura giuridica, gli aeromobili vengono suddivisi in due categorie.

Gli aeromobili di Stato sono gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle forze di polizia dello Stato,

della dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del dipartimento della Protezione civile o in altro servizio di Stato.

Sono *militari* gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati a usi militari.

Sono *equiparati agli aeromobili di Stato* gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.

Tutti gli altri aeromobili sono considerati *privati*. Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, a eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Salvo diversa disposizione, non si applicano le norme del codice della navigazione agli aeromobili militari, di dogana, delle forze di polizia dello Stato e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonché agli aeromobili equiparati agli aeromobili di Stato. Si ricorda che gli aeromobili di stato non sono regolamentati né dalla convenzione di Chicago (art. 3 della stessa), né dal codice della navigazione.

5.3.2 Classificazione tecnica

Il regolamento per la navigazione aerea classifica gli aeromobili secondo il prospetto illustrato nella fig. 5.1 che viene di seguito illustrato con le relative definizioni.



Figura 5.1 - Classificazione tecnica degli aeromobili

Dal punto di vista tecnico gli aeromobili si dividono in due grandi classi a seconda che siano a sustentazione statica o dinamica; gli aeromobili a sustentazione statica vengono chiamati aerostati, quelli a sustentazione dinamica aerodine.

Appartengono agli aerostati i dirigibili (fig. 5.2) e i palloni (fig. 5.3), con gruppo motopropulsore i primi e senza gruppo motopropulsore i secondi.

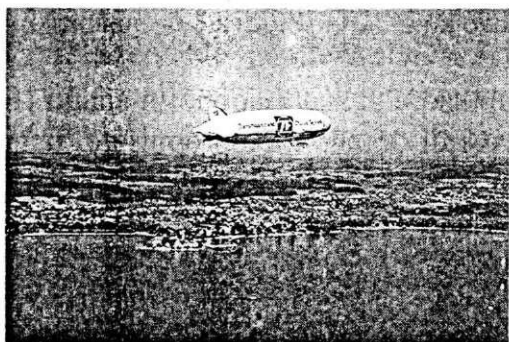


Figura 5.2 - Dirigibili

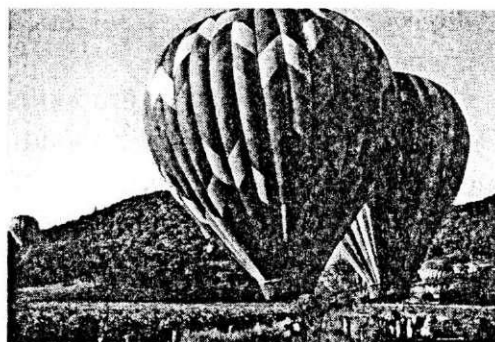


Figura 5.3 - Palloni

I dirigibili vengono ulteriormente classificati in flosci, semirigidi e rigidi in base alla loro architettura strutturale.

I palloni vengono ulteriormente classificati in liberi e frenati. I palloni liberi vengono lanciati e affidati nel loro spostamento alle correnti aeree, con scarsissime possibilità di pilotaggio; i palloni frenati si alzano dal suolo e rimangono bloccati in una certa posizione mediante un cavo di ritenuta che ne limita la quota e la mobilità; trovano attualmente impiego a scopo pubblicitario.

Le aerodine si sostengono grazie al loro movimento rispetto all'aria ambiente, e questo moto, che produce la velocità relativa richiesta, può essere di tre forme distinte, producendo diverse macchine a sustentazione dinamica.

L'organo che produce la sustentazione, cioè la velatura, può essere fisso o mobile. Le aerodine a velatura fissa si chiamano velivoli; quelle a velatura mobile possono essere suddivise a seconda che il moto sia rotatorio (ad ala rotante) o battente (ad ala battente).

Le aerodine a velatura fissa si suddividono ulteriormente, a seconda che siano provviste o meno di gruppo motopropulsore, in:

- aeroplani, velivoli destinati a decollare e a posarsi su una superficie solida (fig. 5.4);
- idrovolanti, velivoli destinati a decollare e a posarsi sull'acqua (fig. 5.5);
- anfibi, velivoli destinati a decollare e a posarsi sia su una superficie solida, sia sull'acqua (fig. 5.6).



Figura 5.4 - Aeroplano

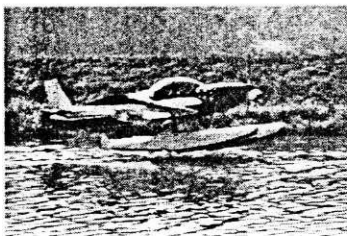


Figura 5.5 - Idrovolante

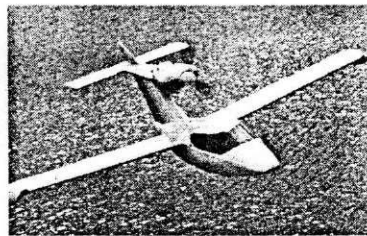


Figura 5.6 - Anfibio

I velivoli sprovvisti di gruppo motopropulsore si suddividono in alianti (fig. 5.7) e cervi volanti. Questi, essendo sprovvisti di organo motopropulsore, richiedono per potersi staccare da terra il concorso di altri mezzi meccanici, possono volare solo in condizioni e situazioni particolari, non permettono di stabilire a volontà, prima della partenza, la durata, la velocità finale e il vero percorso che terranno durante il volo.

Le aerodine, la cui velatura è animata di moto rotatorio, si suddividono in elicotteri (fig. 5.8) e autogiri (fig. 5.9). Queste macchine si basano sul principio in base al quale un'elica verticale, che ruota con conveniente direzione e velocità, fornisce una spinta secondo l'asse di rotazione che deve essere superiore al peso della macchina.



Figura 5.7 - Alianti

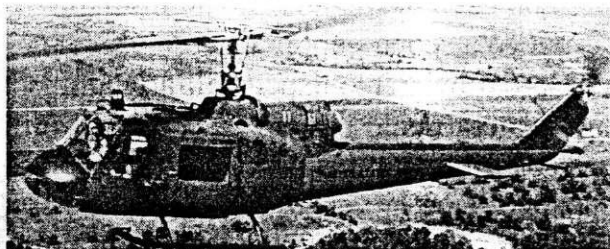


Figura 5.8 - Elicottero



Figura 5.9 - Autogiro

Le aerodine ad ala battente prendono il nome di ornitotteri (fig. 5.10). Nelle aerodine ad ali battenti una fase del ciclo dà spinta di sustentazione; la successiva o le successive danno resistenza passiva, ma sono necessarie per generare la posizione di partenza della fase di spinta. L'ornitottero simula il volo degli uccelli, che fu subito imitato dall'uomo; perché la macchina possa funzionare è necessario che il peso dell'ornitottero sia inferiore alla differenza tra la spinta positiva dovuta alla fase utile del periodo di moto alterno, e la spinta negativa, dovuta alle altre fasi del ciclo. Oggi il rendimento meccanico e

aerodinamico dell'ornitottero è assai basso e questo tipo di aerodina per il momento non ha applicazione pratica.

Dal punto di vista tecnico, gli aeromobili vengono ulteriormente suddivisi per categoria, classe e tipo in base alle seguenti definizioni:

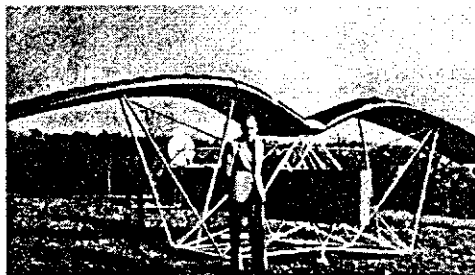


Figura 5.10 - Ornitottero

- categoria, classificazione di aeromobili secondo caratteristiche fondamentali quali velivolo, elicottero ecc.;
- classe, raggruppamenti di aeromobili all'interno di una stessa categoria, aventi comuni caratteristiche di costruzione e di marca;
- tipo, insieme di aeromobili costruiti sullo stesso progetto fondamentale, benché modificato, purché le modifiche non comportino un cambiamento delle caratteristiche di volo e della tecnica di pilotaggio.

5.3.3 Classificazione secondo l'impiego

Gli aeromobili civili, a seconda del loro impiego, vengono classificati in:

- aeromobili da trasporto pubblico;
- aeromobili da lavoro aereo;
- aeromobili da turismo.

La classe di appartenenza di ogni aeromobile è indicata nel certificato di navigabilità.

Gli aeromobili da trasporto pubblico sono destinati a trasportare cose o persone con o senza compenso, se il trasporto è effettuato da un'impresa di trasporto aereo (fig. 5.11).

Gli aeromobili da lavoro aereo sono destinati a scopi industriali e commerciali con compenso, ma non sono adibiti al trasporto di persone o cose (fig. 5.12).

Gli aeromobili da turismo sono destinati a scopi diversi da quelli previsti nei punti precedenti e senza compenso. Appartengono a questa categoria anche gli aeroplani scuola e i velivoli acrobatici.



Figura 5.11 - Aeromobile da trasporto pubblico



Figura 5.12 - Lavoro aereo

L'aeroplano da turismo è nato con l'aeronautica, prima ancora che l'aereo venisse impiegato per scopi bellici e commerciali. I pionieri dell'aviazione volavano infatti per semplice diletto, anche se immediatamente ci si accorse che l'aereo poteva avere impieghi pratici. L'aereo da turismo è arrivato fino ad oggi, pur con le innovazioni tecnologiche che la tecnica ha messo a disposizione.

L'aeroplano scuola è nato dall'esigenza di addestrare i piloti; questa esigenza si manifestò fin dalle origini dell'aviazione (se si eccettuano i voli dei fratelli Wright); si ricorda come curiosità storica che i fratelli Wright giunsero in Italia nell'aprile 1909 per compiere una serie di voli dimostrativi e addestrare al pilotaggio il sottotenente Mario Calderara e il tenente del Genio Umberto Savoia. Da allora, di quasi tutti i velivoli realizzati, è stata sempre proposta la versione scuola, in modo che l'allievo possa addestrarsi sotto la guida dell'istruttore; l'affermazione è valida anche per i moderni velivoli da combattimento.



Figura 5.13 - Velivolo scuola FL3

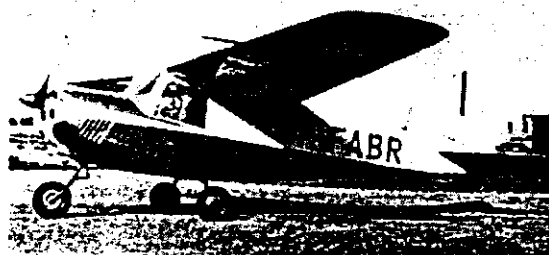


Figura 5.14 - Velivolo scuola MB308

L'aeroplano acrobatico è nato con il velivolo militare in quanto i piloti, per sfuggire al fuoco dell'avversario, erano costretti a manovre che potrebbero definirsi di acrobazia aerea. Nei primi anni del dopoguerra i piloti si addestravano su velivoli che erano serviti alla caccia durante il periodo bellico; erano famosi in Germania, Spagna e Svizzera i velivoli biplani Bucker; in Francia veniva impiegato lo Stamp; in Russia il velivolo Yak; in Cecoslovacchia, Paese di grande tradizione nella costruzione di velivoli acrobatici, i velivoli della serie Zlin (fig.

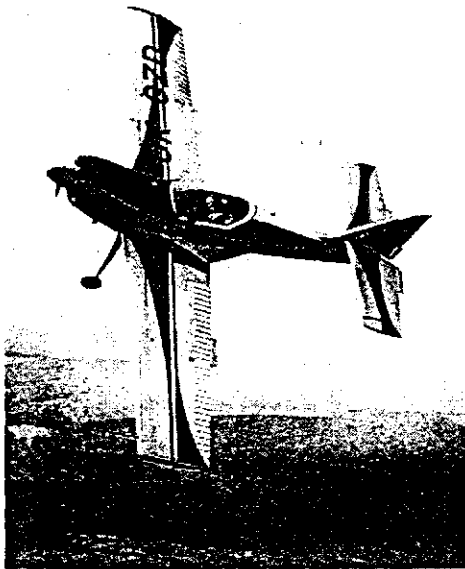


Figura 5.15 - Velivolo acrobatico Z50L

5.15). In Italia, oltre al Bucker, i piloti possedevano per l'addestramento acrobatico il G46, che però soffriva di insufficiente potenza motrice.

Gli esempi relativi alle classi di velivoli appartenenti a una determinata categoria potrebbero continuare.

Un cenno a parte merita un "tipo" (insieme di aeromobili costruiti sullo stesso progetto fondamentale, ma con modifiche che non comportino un cambiamento delle caratteristiche di volo e della tecnica di pilotaggio) di velivolo denominato *executive* (fig. 5.16), proposto in diverse versioni che vanno dalla versione passeggeri ad alta densità a una versione cargo, a una versione trasporto di lusso, a una trasporto misto; sono possibili altre versioni tra cui la versione sanitaria e ambulanza.

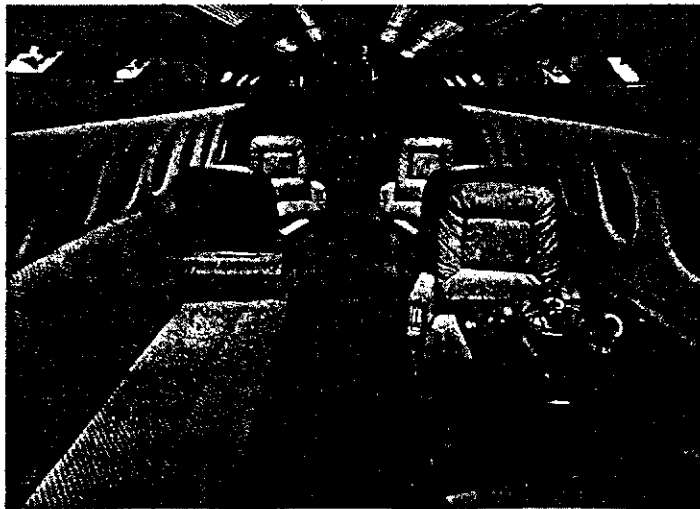


Figura 5.16 - Velivolo *executive*

5.3.4 Classificazione in base alla lunghezza della pista

I velivoli possono essere ulteriormente classificati in base alla lunghezza di pista necessaria per il decollo e l'atterraggio. In base a questa classificazione, i velivoli si suddividono in:

CTOL (*Conventional Take-Off and Landing*);

STOL (*Short Take-Off and Landing*);

VTOL (*Vertical Take-Off and Landing*).

I velivoli VTOL devono essere ovviamente forniti di particolari sistemi propulsivi per il decollo e l'atterraggio (fig. 5.17); si citano a tale proposito i recenti studi relativi al convertiplano (fig. 5.18).

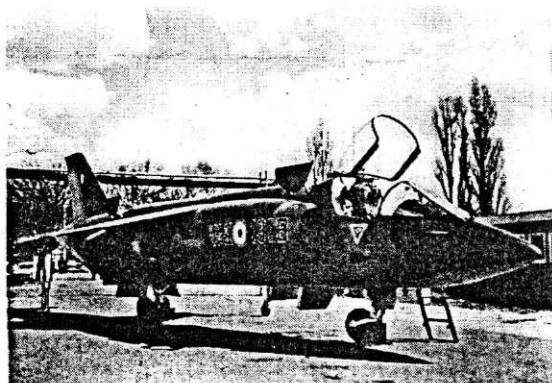


Figura 5.17
Velivolo militare VTOL

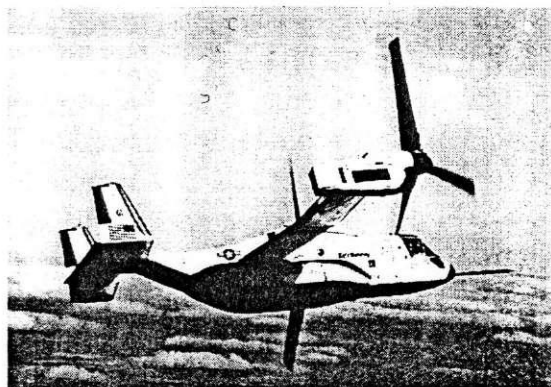


Figura 5.18
Convertiplano

Se non esistono dubbi per classificare i velivoli VTOL, bisogna fare qualche convenzione circa la differenza tra velivoli STOL e CTOL. A tale scopo si è stabilita una quota di 50 ft = 15 m, e si considera come elemento discriminante lo spazio necessario al velivolo per raggiungere tale quota. Per definire il velivolo STOL bisogna dare la distanza che nella fig. 5.19 è stata indicata con x ; questa convenzione non è stata ancora definita, ma se si fissa e si accetta universalmente, resta definito anche il velivolo STOL.

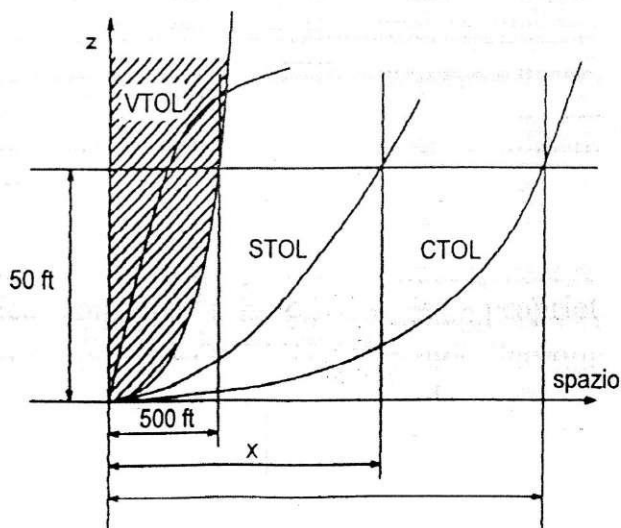


Figura 5.19 - Suddivisione dei velivoli in base alla lunghezza di pista necessaria per il decollo e l'atterraggio

5.4 La proprietà dell'aeromobile

Si è detto all'inizio del capitolo che, essendo l'aeromobile un **bene mobile registrato**, cioè appartenente a quei beni che vengono equiparati agli immobili² per alcuni aspetti della loro disciplina, la proprietà non può essere acquisita con il semplice possesso, ma in virtù di un fatto giuridico che la legge riconosce idoneo; in relazione alla loro importanza economica, infatti, è previsto un particolare regime circolatorio.

Come per i beni immobili, gli artt. 864 e 865 del codice della navigazione stabiliscono che gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali sull'aeromobile o quote di esso devono essere fatti per iscritto a pena di nullità e sono resi pubblici mediante trascrizione nel Registro aeronautico nazionale e annotazione sul certificato di immatricolazione. Con la trascrizione vi è quindi l'annotazione nel registro pubblico di un atto, dal quale risulta che una persona è titolare di un determinato diritto reale su un aeromobile; è una forma di pubblicità tendente a far conoscere a terzi le vicende giuridiche di quel bene.

La pubblicità non produce il risultato di far acquisire quel diritto, ma di renderlo opponibile a terzi. Chi acquista validamente un bene, e non lo trascrive, è titolare del diritto ma non può opporlo a terzi. Si parla in questo caso di pubblicità dichiarativa³.

Per quel che concerne i beni mobili registrati, la trascrizione ha anche lo scopo di rendere la Pubblica amministrazione in grado di effettuare un controllo costante sulle vicende giuridiche che riguardano i mezzi.

La pubblicità dei beni mobili registrati, a differenza di quella dei beni immobili, è una pubblicità reale, poiché il metodo di trascrizione avviene in riferimento al bene e non al proprietario. Infatti, l'assoggettamento alla disciplina dettata per i beni mobili registrati decorre solo dall'effettiva iscrizione dell'aeromobile nei pubblici registri; anteriormente a questa, invece, sarà applicabile la disciplina prevista per i beni mobili.

L'acquisto della proprietà aeronautica, come per tutti gli altri beni, può avvenire:

- a titolo originario;
- a titolo derivativo.

² "Sono beni immobili il suolo, le sorgenti e i corsi d'acqua, gli alberi, gli edifici e le altre costruzioni, anche se unite al suolo a scopo transitorio, e in genere tutto ciò che naturalmente o artificialmente è incorporato al suolo. Sono reputati immobili i mulini, i bagni e gli altri edifici galleggianti quando sono saldamente assicurati alla riva o all'alveo e sono destinati a esserlo in modo permanente per la loro utilizzazione. Sono mobili tutti gli altri beni" (art. 812 cod. civ.). I beni mobili registrati sono gli aeromobili, le navi e le automobili.

³ Vi sono altri tipi di pubblicità, i quali producono il risultato di far acquistare il diritto; per esempio, chi ottiene un'ipoteca, diritto reale di garanzia, acquista la titolarità di questo diritto solo in seguito alla sua iscrizione nel pubblico registro; si parla in tal caso di pubblicità costitutiva.

Sono **modi di acquisto a titolo derivativo** quelli nei quali una persona acquista la proprietà di un bene da un'altra persona, che ne era precedentemente proprietaria; sono **modi di acquisto a titolo originario** quelli nei quali una persona acquista la proprietà di un bene in modo autonomo e indipendentemente dalla presenza di un precedente proprietario.

Questa ripartizione può essere ulteriormente specificata tenendo conto dei modi di acquisto previsti dal diritto comune e di quelli disciplinati dal diritto speciale.

I modi di acquisto a titolo derivativo previsti dal diritto comune sono indicati di seguito.

- *Successione per causa di morte*: comporta la sostituzione degli eredi a una persona defunta (*de cuius*) in tutti i rapporti attivi e passivi che a questa facevano capo.
- *Legato*: acquisto a causa di morte di un diritto patrimoniale determinato. È contenuto all'interno di un testamento.
- *Contratti traslativi a titolo particolare*: sono i contratti che trasferiscono la proprietà di uno o più beni determinati come per esempio la vendita, la permuta o la donazione.
- *Vendita forzata giudiziale*: prevista nel processo civile, è uno strumento mediante il quale, attuandosi l'esecuzione forzata, si vendono i beni pignorati del debitore per il soddisfare i creditori con il ricavato.

I modi di acquisto a titolo derivativo previsti dal diritto speciale sono *l'abbandono dell'aeromobile agli assicuratori*. L'assicurato può abbandonare all'assicuratore l'aeromobile ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

- a) quando l'aeromobile è perduto o è divenuto assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, oppure quando mancano sul posto i mezzi di riparazione, e questi non possono essere procurati facendone richiesta altrove; né l'aeromobile può essere trasportato in luogo ove siano tali mezzi;
- b) quando l'aeromobile si presume perito;
- c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni sofferti dall'aeromobile raggiunge i quattro quinti del suo valore assicurabile.

La proprietà delle cose abbandonate si trasferisce all'assicuratore dal giorno in cui gli è stata portata a conoscenza la dichiarazione di abbandono (giuridicamente si parla di un atto unilaterale recettizio), che deve essere fatta per iscritto a pena di nullità e deve essere trascritta nel Registro aeronautico nazionale e sul certificato di immatricolazione. Stesse condizioni sono previste per l'eventuale dichiarazione dell'assicuratore di non voler acquistare la proprietà dell'aeromobile.

I modi di acquisto a titolo originario previsti dal diritto comune sono i seguenti.

- *Usucapione*: acquisto della proprietà o di altri diritti reali per effetto del possesso continuato e ininterrotto del bene per un certo tempo stabilito dalla legge; per i beni mobili registrati l'art. 1162 cod. civ. dispone: "Colui che acquista in buona fede da chi non è proprietario un bene mobile iscritto in pubblici registri, in forza di un titolo che sia idoneo a trasferire la proprietà e che sia stato debitamente trascritto, ne compie in suo favore l'usucapione col decorso di tre anni dalla data della trascrizione". Se non concorrono le condizioni di cui sopra, l'usucapione si compie col decorso di dieci anni.
- *Confisca penale*: consiste in un provvedimento con il quale lo Stato diventa proprietario di un bene in seguito a una sanzione comminata al reo proprio in seguito alla sua attività illecita⁴.

I modi di acquisto a titolo originario previsti dal diritto speciale sono indicati di seguito.

- *Costruzione*: la disciplina giuridica e del contratto di costruzione verrà affrontata dettagliatamente nel par. 6.2.
- *Acquisto da parte dello Stato di un aeromobile sommerso in acque di transito*: in caso di sommersione di navi o di aeromobili in porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali a giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, l'autorità pubblica può ordinare al proprietario di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione. Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato.
- *Requisizione da parte dello Stato*: per motivi di pubblico interesse lo stato con un atto unilaterale può acquisire la proprietà di un aeromobile.
- *Preda bellica*: la legge n. 1415 dell'8.7.1938 indica come soggetti alla cattura e confisca gli aeromobili nemici di Stato o privati e gli aeromobili

⁴ In caso di condanna il giudice può ordinare la confisca delle cose che servirono o furono destinate a commettere il reato, e delle cose che ne sono il prodotto o il profitto. È sempre ordinata la confisca:

1. delle cose che costituiscono il prezzo del reato;
2. delle cose, la fabbricazione, l'uso, il porto, la detenzione o l'alienazione delle quali costituisce reato, anche se non è stata pronunciata condanna.

Le disposizioni della prima parte e del numero 1 del capoverso precedente non si applicano se la cosa appartiene a persona estranea al reato.

La disposizione del numero 2 non si applica se la cosa appartiene a persona estranea al reato e la fabbricazione, l'uso, il porto, la detenzione o l'alienazione possono essere consentiti mediante autorizzazione amministrativa.

che non hanno contrassegni di nazionalità o portano falsi contrassegni. Vengono esclusi da questo istituto, invece, gli aeromobili sanitari.

- *Confisca penale*: alcuni casi di confisca sono previsti dalle norme speciali della navigazione aerea; per esempio, può essere ordinata la confisca qualora l' esercente impieghi un aeromobile non abilitato alla navigazione ovvero con certificato di navigabilità che non sia in vigore (art. 1232 cod. nav.), oppure ancora nei casi di contrabbando è sempre ordinata la confisca delle cose che servirono o furono destinate a commettere il reato e delle cose che ne sono l' oggetto ovvero il prodotto o il profitto (art. 301 D.P.R. n. 43 del 23.1.1973).

- *Ritrovamento dei relitti*: chi trova fortuitamente relitti di aeromobile⁵ deve, entro tre giorni dal ritrovamento, farne denuncia all' autorità aeronautica del luogo o in mancanza al sindaco del Comune, e, quando ciò sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire 50 [0,0258 euro] alle autorità predette.

Il ritrovatore che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna ha diritto al rimborso delle spese e a un premio pari alla decima parte del valore delle cose ritrovate, fino alle 10.000 lire [5,16 euro] di valore, e alla ventesima parte per il sovrappiù. L' autorità aeronautica che riceve in consegna le cose ritrovate provvede alla loro custodia.

Quando il proprietario non curi di ritirare le cose ritrovate entro il termine prefissogli dall' autorità, o non si presenti entro sei mesi dall' avviso pubblicato, nel caso in cui il proprietario sia ignoto, dall' autorità medesima a norma del regolamento i relitti sono devoluti allo Stato, salvo il diritto del ritrovatore all' indennità e al compenso sopra indicato.

Il diritto al rimborso delle spese e al conseguimento del premio si prescrive con il decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

⁵ Se l' aeromobile viene ritrovato in mare o dal mare rigettato in località del demanio marittimo, l' istituto è regolato dall' art. 510 del codice della navigazione: "Entro tre giorni dal ritrovamento, o dall' approdo della nave se il ritrovamento è avvenuto in corso di navigazione, deve farne denuncia all' autorità marittima più vicina e, quando sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o, se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire 50 [0,0258 euro], all' autorità predetta. Il ritrovatore, che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle spese e a un premio pari alla terza parte del valore delle cose ritrovate, se il ritrovamento è avvenuto in mare, ovvero alla decima parte fino alle 10.000 lire [5,16 euro] di valore e alla ventesima per il sovrappiù, se il ritrovamento è avvenuto in località del demanio marittimo".