

IL CONTRATTO DI TRASPORTO (Artt. 1678-1702 c.c)

Il contratto di trasporto è il contratto con il quale una parte (vettore) si obbliga, in cambio di un corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro.

Il contratto può dunque avere ad oggetto:

- a) Il trasporto di persone: in questo caso il contratto è bilaterale poiché si conclude tra il vettore e il viaggiatore, al quale viene consegnato il documento di viaggio (biglietto).
- b) Trasporto di cose: in questo caso il contratto viene concluso tra il vettore e il soggetto che invia la merce, vale a dire il mittente. Se le cose devono essere consegnate a un destinatario terzo (che non sia cioè lo stesso mittente), il contratto si configura come a favore di terzi (art. 1411 c.c).

Il trasporto di persone è caratterizzato da un particolare regime di responsabilità a carico del vettore. Questi infatti risponde per il ritardo e l'inadempimento del trasporto; per i sinistri che colpiscono i viaggiatori durante il viaggio, per la perdita o il danneggiamento delle cose che il viaggiatore porta con sé (bagaglio).

Il vettore può liberarsi da questa responsabilità dando la prova di aver adottato tutte le misure idonee a evitare il danno, cioè di aver rispettato le norme di sicurezza della circolazione, aver effettuato il trasporto con un mezzo idoneo e in piena efficienza, aver segnalato ai viaggiatori tutte le situazioni di pericolo alle quali fare attenzione etc.

Le clausole che escludono o limitano la responsabilità del vettore per gli incidenti occorsi ai viaggiatori sono nulle. In alcuni trasporti è obbligatoria l'assicurazione dei passeggeri e, di norma, è ricompresa nel costo del biglietto.

La responsabilità del vettore nel trasporto di persone si applica anche al trasporto gratuito, cioè quando il trasportato usufruisce del trasporto senza pagare alcun corrispettivo (es. trasporto di operai alla fabbrica, dipendenti in missione).

Nel trasporto "di cortesia, o amichevole" ovvero quando si concede un passaggio ad un terzo o ad un amico, non si applicano le norme relative al contratto di trasporto (poiché non esiste contratto), ma si applicano le norme relative alla responsabilità extra-contrattuale (articolo 2043 c.c).

Pertanto se il trasportato subisce dei danni, sarà egli stesso a dover dare la prova della responsabilità del vettore, e non quest'ultimo a dover provare la propria mancanza di colpa.

Nel trasporto di cose, il mittente deve indicare esattamente al vettore il nome del destinatario, il luogo di destinazione, la natura e quantità delle cose trasportate e tutti gli altri elementi necessari per eseguire il trasporto.

Anche nel trasporto di cose vi è un particolare regime di responsabilità a carico del vettore. Questi risponde infatti per la perdita e avaria delle cose se non prova che queste sono state causate:

- a) da caso fortuito (inondazioni, terremoti etc.);
- b) dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio;
- c) dal fatto del mittente o del destinatario (es. indicazione di un percorso o di una destinazione sbagliati, ritardo nel ritiro della merce giunta a destinazione).

In caso di trasporto cumulativo, cioè più vettori che eseguono il trasporto suddiviso in più segmenti, tutti rispondono in solido tra loro per l'esatta esecuzione del contratto.

IL CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO

Il contenuto generale del Codice civile sul contratto di trasporto è applicabile ai trasporti aerei se non derogati dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali. Per i trasporti internazionali una parte della regolamentazione è contenuta e disciplinata da convenzioni internazionali.

Il trasporto per aria individua le seguenti sottospecie:

- a) Trasporto di persone e di bagagli; b) Trasporto di cose;

Il trasporto di persone si perfeziona con il semplice incontro dei consensi (contratto consensuale). Il momento di conclusione è quello nel quale il vettore dichiara al viaggiatore di accettare il trasporto. Spesso si fa ricorso a contratti “per adesione” in cui la regolamentazione è predisposta dal vettore per cui il viaggiatore, se intende concludere il contratto, deve accettarle in blocco. Il contratto di trasporto aereo tuttavia deve essere provato per iscritto. Il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore fa prova della conclusione del contratto. Di norma esso deve indicare il luogo e la data di emissione, il luogo e l’ora di partenza e quelli di destinazione, la classe e il prezzo del passaggio, il nome e il domicilio del vettore.

Può essere al portatore (senza indicazione del nome del passeggero) e in questo caso può essere cedibile senza formalità particolari; oppure nominativo (con indicazione del nome del passeggero), in questo caso il diritto al trasporto può essere ceduto soltanto col consenso del vettore. Sono obblighi del vettore:

- a) mettere a disposizione del passeggero l’aereo, in stato di navigabilità e provvisto dei requisiti necessari per il trasporto, nel giorno indicato e per l’esecuzione del viaggio stabilito;
- b) Eseguire il trasferimento del passeggero;
- c) Curare l’incolumità della persona trasportata;
- d) Trasportare il bagaglio compreso nel prezzo del passaggio (bagaglio non registrato, a mano e consegnato);
- e) Fornire eventualmente vitto e alloggio;
- f) Adottare le misure necessarie per prevenire i danni che possono derivare alla vita e alla salute del passeggero nell’esercizio della navigazione;
- g) Provvedere alle operazioni di imbarco e sbarco;

Sono obblighi del passeggero:

- a) pagare il prezzo del trasporto (a meno che non si tratti di trasporto gratuito o amichevole);
- b) Collaborare col vettore affinché questi possa adempiere alla sua prestazione: presentarsi tempestivamente a bordo; osservare i regolamenti di bordo e l’autorità del comandante (che si può concretizzare nel potere di infliggere pene disciplinari e/o misure coercitive in ragione delle infrazioni commesse a bordo).

Nel prezzo del biglietto per il trasporto di persone è compreso il corrispettivo del **trasporto del bagaglio**, nei limiti di peso e di volume prestabiliti od osservati per uso. Il bagaglio si distingue: **a) bagaglio a mano**, che il passeggero tiene con se, custodendolo sull’aeromobile; **b) bagaglio non registrato** che il passeggero consegna al vettore che lo custodisce nella stiva dell’aeromobile. Questo bagaglio deve contenere solo oggetti personali. Se vi sono altri oggetti il passeggero pagherà una tariffa separata per trasporto di cose; **c) Bagaglio registrato** che comporta la corresponsione di un corrispettivo speciale per il trasporto.

Il vettore risponde della perdita o avaria del **bagaglio non consegnato (o a mano)** dall’inizio delle operazioni di imbarco fino al compimento di quelle di sbarco. Il passeggero deve provare che il danno è dipeso da causa imputabile al vettore, salvo il caso di dolo o colpa grave, il limite del risarcimento è di circa 1.000 € per passeggero. **Per i bagagli consegnati** il regime di responsabilità e i limiti di risarcimento sono gli stessi del trasporto di merci. Il regime è derogabile solo per i trasporti nazionali.

Nel trasporto di persone il vettore risponde:

- Per i danni derivanti da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto;
- Per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero, dipendenti da fatti verificatisi dall'inizio delle operazioni di imbarco sino al compimento di quelle di sbarco.

Il vettore può vincere la presunzione di colpa provando di aver posto in essere quanto necessario per assicurare, secondo la normale diligenza, l'incolumità dei passeggeri e che il fatto dannoso è derivato da causa a lui non imputabile.

I danni derivanti da causa ignota sono a carico del passeggero. Se invece il passeggero dimostra che il danno è dipeso da dolo o colpa grave del vettore e/o dei suoi dipendenti la responsabilità è illimitata.

Le eventuali clausole di limitazione della responsabilità del vettore aereo non sono derogabili e sono quindi nulle. Il vettore in ogni caso è tenuto ad assicurare il passeggero per i rischi di volo.

In caso di overbooking (prenotazioni superiori rispetto alla capacità dell'aeromobile) è previsto un risarcimento in misura fissa, più il rimborso del biglietto (o un volo alternativo) più vitto e alloggio.

Il trasporto aereo di cose è un contratto consensuale con cui il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire cose da un luogo ad un altro. Deve essere provato per iscritto con la lettera di trasporto aereo. Il vettore assume quindi la detenzione delle cose e si obbliga a riconsegnarle a destinazione con l'obbligo della custodia. Sono obblighi del vettore:

- a) Curare con i mezzi a sua disposizione la custodia e la conservazione del carico, usando la normale diligenza;
- b) Seguire l'itinerario e gli scali convenuti nel contratto;
- c) Cambiare l'aeromobile, quando previsto, con il quale eseguire il trasporto;
- d) In caso di perdite o avarie il destinatario delle merci deve farle constatare con riserva scritta al momento della consegna al comandante ovvero entro 3 giorni se si tratta di avarie non apparenti;
- e) Se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ritirare le merci il vettore deve chiedere istruzioni al caricatore che ne dispone come meglio crede con obbligo di rimborso se questo implica una maggiorazione di spese.

Responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose:

Sono a carico del vettore aereo i danni derivanti da colpa propria o da "colpa grave" di pilotaggio, di condotta o di navigazione propria o dei dipendenti dell'equipaggio o degli addetti alla movimentazione merci. Il vettore non è responsabile se dimostra di avere preso tutte le misure, necessarie e possibili secondo la normale diligenza e perizia per evitare la perdita, l'avaria o il ritardo.

Sono invece a carico del caricatore i danni derivanti da caso fortuito, forza maggiore, colpa propria o dei dipendenti, colpa lieve di pilotaggio, condotta o navigazione, causa ignota.

Il limite di risarcimento del vettore aereo è stabilito dal D.P.R 07/03/87 n. 201 in € 15,49 per ogni unità di carico ovvero nel kg di merce caricata.

Non è possibile l'esonero per dolo o colpa grave personale del vettore. Tale disciplina è derogabile solo in favore del caricatore.

I DOCUMENTI DELL'AEROMOBILE

I documenti dell'aeromobile possono essere classificati in vario modo in funzione dello scopo della classificazione stessa. Normalmente i documenti dell'aeromobile si classificano in:

documentazione tecnica;

documentazione di bordo;

documentazione di manutenzione (i libri dell'aeromobile).

La documentazione tecnica è costituita dai testi a cui bisogna attenersi perché il "certificato di navigabilità" sia mantenuto valido e soprattutto perché il velivolo sia efficiente e sicuro.

Tale documentazione è costituita da:

- manuale di pilotaggio;
- manuale di impiego;
- manuale di manutenzione;
- manuale di revisione;
- catalogo nomenclatore.

La documentazione di bordo, che deve essere portata a bordo dell'aeromobile, accompagna l'attività di navigazione dello stesso.

Tale documentazione, secondo l'art. 771 del codice della navigazione, è costituita da:

- certificato di immatricolazione;
- certificato di navigabilità;
- giornale di bordo;
- nota di assicurazione;
- documenti doganali e sanitari;
- altri documenti ove prescritti da leggi e regolamenti, tra cui il certificato acustico, la licenza radio, il certificato di operatore aereo, il foglio di carico e centraggio.

La documentazione di manutenzione (i libri dell'aeromobile), infine, raccoglie i documenti su cui sono registrati tutti gli interventi di ispezione, riparazione e manutenzione ordinaria e straordinaria cui l'aeromobile viene sottoposto nel corso della sua esistenza. Tali interventi possono essere effettuati solo da officine certificate dall'autorità tecnica, con modalità e periodicità ben precise. Tale documentazione è costituita da:

- Libretto dell'aeromobile;
- Libretto motore;
- Libretto dell'elica;
- Quaderno tecnico di bordo.

Vedremo adesso il contenuto di alcuni di essi:

Il manuale di pilotaggio è un testo importantissimo contenente le norme cui l'equipaggio deve attenersi per impiegare correttamente l'aereo; questo documento viene redatto dalla casa costruttrice nella lingua originale. L'operatore può ricavare gli elementi necessari all'impiego, pur sapendo che il documento nella lingua originale è quello ufficiale in caso di contestazioni.

Il manuale di impiego viene redatto dalla compagnia aerea che utilizza il velivolo; i dati necessari alla sua stesura vengono ricavati dal manuale di pilotaggio ampliandolo eventualmente con quelle informazioni ritenute utili ai piloti, ai quali il volume è destinato. Comprende in genere la descrizione degli impianti e degli equipaggiamenti del velivolo, nonché tutta la documentazione di consultazione atta a ricavare i dati di decollo, d'atterraggio, di rifornimento, di imbarco del carico ecc. Sono riportate anche parti dedicate alla tecnica di pilotaggio, alle procedure normali e anormali d'impiego, alle liste di controllo, alle emergenze.

Il manuale di manutenzione contiene le norme relative alle operazioni da effettuare sull'aeromobile, alle previste scadenze di funzionamento, per mantenere valido il certificato di navigabilità.

In considerazione del notevole numero di volumi di cui è costituito il manuale, le compagnie esercenti, per comodità, eseguono un lavoro di traduzione e di stralcio delle norme, provvedendo anche a suddividerle in funzione delle specializzazioni degli operai; questi eseguono le istruzioni scritte e firmano i fogli relativi che attestano la effettiva esecuzione del lavoro. I funzionari dell'ente preposto al controllo (in Italia ENAC), sorvegliano la manutenzione e, approvandola, autorizzano l'impiego del velivolo fino alla manutenzione successiva.

Della categoria dei documenti di bordo il più importante è sicuramente il **Giornale di bordo**. Questo documento è di particolare importanza per la navigazione di linea o da trasporto; in esso devono essere registrati tutti i voli compiuti dall'aeromobile, i rilevamenti eseguiti, gli incidenti occorsi e in genere vanno segnalati tutti gli avvenimenti straordinari verificatisi durante il volo. Devono essere annotati perciò gli eventuali testamenti ricevuti, i matrimoni celebrati ai sensi

dell'art. 834 del cod. nav. (imminente pericolo di vita) e altri eventi accaduti a bordo come le morti, le scomparse, le nascite, i reati commessi e le misure adottate ecc...

Il Giornale di bordo, di regola, è tenuto dal pilota comandante. Gli aeromobili non impiegati in attività di trasporto pubblico sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di bordo.

Documenti doganali e sanitari: L'art. 37 del regolamento della navigazione aerea prescrive che tutti gli aeromobili che viaggiano, sia da un punto all'altro dello Stato, sia diretti o provenienti dall'estero, devono essere muniti di **manifesto di carico**, che è il più importante documento doganale.

Tale documento deve indicare:

- la marca di nazionalità e di immatricolazione e gli altri eventuali contrassegni di identificazione dell'aeromobile;
- nome e cognome del comandante (e suo numero di licenza) e degli altri membri dell'equipaggio;
- luogo di provenienza e di destinazione;
- descrizione sommaria del carico (natura, qualità, marche, peso e numero di colli);
- provenienza e destinazione degli stessi;
- descrizione delle provviste di bordo, compreso il carburante;
- documenti di accompagnamento delle merci;
- firma del comandante e visto dello Stato estero quando prescritto.

Tale documento deve essere sottoposto al visto di arrivo e di partenza dell'autorità doganale e non deve avere cancellature od alterazioni; deve infine essere sottoscritto dal comandante dell'aeromobile.

Il comandante dell'aeromobile, in base a disposizioni internazionali deve compilare e consegnare all'autorità sanitaria la **dichiarazione dello stato di sanità**.

L'autorità sanitaria richiederà la consegna dei documenti solo se l'aeromobile proviene da zone segnalate "a rischio" o se si dovessero segnalare notizie rilevanti dal punto di vista sanitario.

Il certificato acustico è un documento rilasciato dall'ENAC, attestante che le emissioni sonore del velivolo rientrano nei limiti previsti dalle norme ICAO e dalle Direttive dell'UE. Non possono essere immatricolati aeromobili che non posseggano gli standard relativi alle emissioni sonore (enunciati nell'annesso 16 - ICAO), le quali stanno diventando un problema sempre più sentito dalle popolazioni residenti in vicinanza degli aeroporti.

La valutazione del rumore viene effettuata dall'ENAC in EPNdB (*Effective Perceived Noise Decibel*) cioè decibel equivalenti alla percezione dell'orecchio umano. Attualmente circa 100 db.

La licenza di stazione radio è un documento rilasciato in Italia Dal Ministero delle Telecomunicazioni d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che autorizza l'esercizio delle telecomunicazioni del servizio mobile aeronautico. Il rilascio della licenza è subordinato all'esito favorevole della visita di collaudo della stazione radio, una volta installata, da parte dell'ENAC. La licenza ha validità di 5(cinque) anni, poi deve essere rinnovata. Per utilizzare la stazione radio di bordo i piloti devono essere in possesso dell'abilitazione alla radiotelefonìa, la quale abilita ad effettuare solo le comunicazioni riguardanti la sicurezza e la regolarità del volo.

Il certificato di operatore aereo (COA) è richiesto esclusivamente quando viene svolta attività di trasporto pubblico, quindi viene richiesto principalmente per le compagnie aeree che trasportano passeggeri, merci e posta. Questo documento indica che la compagnia ha la capacità professionale e l'organizzazione aziendale necessaria affinché siano assicurate le condizioni di sicurezza. Nel COA vengono indicati: la data di emissione e la validità, il nome dell'operatore e la sua base, la descrizione delle operazioni, i tipi di aeromobili impiegati, eventuali limitazioni o autorizzazioni speciali. Il Certificato di Operatore Aereo non è cedibile.

Il foglio di carico e centraggio deve essere compilato per ogni volo per gli aeromobili adibiti al trasporto pubblico. Su di esso il comandante dell'aeromobile annota i pesi dei vari elementi che costituiscono il carico, cioè i passeggeri, le merci, l'equipaggio, il carburante; quindi esegue i calcoli che consentano di verificare che:

- Il peso dell'aeromobile non superi il peso massimo consentito;
- Il carico sia distribuito in modo da rispettare i limiti di escursione del baricentro dell'a/m;
- Distribuire il carico in base alle diverse destinazioni ed ai successivi carichi/scarichi lungo la rotta.

Il foglio di carico e centraggio è basato del peso a vuoto del singolo aeromobile così come risulta dall'ultimo rapporto di pesata allegato al manuale di pilotaggio.

La nota di assicurazione è un estratto della polizza ed attesta che l'aeromobile è provvisto di assicurazione per i danni a terzi in superficie. Questa assicurazione non copre però i rischi del pilota e dei passeggeri trasportati, per i quali si dovrà sottoscrivere un'assicurazione a parte. Ogni singolo velivolo che svolge attività di trasporto pubblico deve obbligatoriamente possedere il **Quaderno Tecnico di Bordo (QTB)**. Il documento viene emesso dalla Compagnia aerea ed è vistato dall'Enac mediante bollo. In esso vengono annotati i difetti, il malfunzionamento o le anomalie negli impianti e negli apparati dell'aeromobile che il pilota riscontra; questi si deve limitare ad annotarli nel QTB e farli presente verbalmente ai tecnici di manutenzione senza eseguire alcun intervento sull'aeromobile, a meno che non posseda la necessaria certificazione dell'autorità competente. Il QTB è quindi quel documento nel quale sono riportate le seguenti annotazioni:

- Le dichiarazioni di manutenzione;
- I rifornimenti effettuati di combustibile e lubrificanti;
- Gli inconvenienti riscontrati durante il periodo in cui l'aeromobile opera sotto la responsabilità del comandante ed i relativi provvedimenti presi in volo ed a terra precisandone il carattere provvisorio o definitivo. Il Quaderno tecnico di bordo viene vistato dal comandante, prima di ogni volo, per accettazione dei rifornimenti ed accettazione dell'assistenza tecnica; viene inoltre vistato al termine di ogni tratta come benessere di eventuali rilievi tecnici riportati.

CONDIZIONI DI AERONAVIGABILITA' DEGLI AEROMOBILI

Il codice della navigazione prevede all'art. 763 che l'aeromobile al momento in cui viene impiegato per la navigazione, deve essere nelle condizioni di navigabilità, convenientemente attrezzato ed idoneo all'impiego al quale è destinato. L'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea viene attestata dal certificato di navigabilità o, per gli alianti liberatori, dal certificato di collaudo, entrambi rilasciati dall'Enac. Tuttavia affinché un aeromobile possa volare sono previsti altri due documenti uno propedeutico ed uno successivo al certificato di navigabilità: il primo è l'omologazione, il secondo è il certificato di immatricolazione. Pertanto la sequenza dei documenti necessari affinché un aeromobile possa volare è: 1) Certificato di omologazione; 2) certificato di navigabilità; 3) Certificato di immatricolazione.

1) CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE

Affinché un aeromobile di nuovo tipo ottenga il rilascio definitivo del certificato di navigabilità deve preventivamente ottenere l'approvazione del "prototipo" cioè l'omologazione. Successivamente tutti gli altri aeromobili del medesimo tipo saranno sottoposti a un collaudo, consistente nell'esecuzione di tutte le prove che sono state ritenute necessarie e sufficienti ad accertare la rispondenza delle caratteristiche dell'unità da collaudare a quelle del prototipo precedentemente omologato. Prima di iniziare la costruzione di un aeromobile, pertanto, il progetto con i relativi calcoli esaurientemente esposti in apposita "relazione tecnica" deve essere presentato per l'esame e l'approvazione ai competenti organi di controllo. In ogni Stato esiste un'autorità tecnica competente per il controllo del progetto e della costruzione degli aeromobili e delle loro parti, nonché della produzione dei materiali destinati all'impiego aeronautico. Si citano come esempio in:

Francia *Bureau Veritas - Section Aeronautique;*

Italia Ente nazionale aviazione civile (ENAC);

Gran Bretagna *Air Registration Board;*

Stati Uniti *Federal Aviation Administration (FAA).*

Il certificato di omologazione non è quindi relativo al singolo velivolo, ma al tipo; l'esistenza del certificato di omologazione per tipo è condizione preliminare e indispensabile per il rilascio e la convalida del certificato di navigabilità di classe normale di un dato aeromobile. Al certificato di omologazione del tipo è allegato il documento denominato specifica di omologazione che riporta i seguenti dati:

- a) Il nome del costruttore (e della ditta che l'ha progettato se diversa dal costruttore);
- b) I riferimenti alle norme di certificazione; c) L'equipaggiamento minimo; d) Il numero massimo di persone a bordo, compreso l'equipaggio; e) I gruppi motopropulsori; f) La capacità combustibile; g) La capacità lubrificante; h) Il peso massimo al decollo, all'atterraggio, a zero combustibile; i) La pressione massima dei pneumatici;
- l) L'equipaggiamento e le caratteristiche speciali; m) I riferimenti al manuale di volo.

Successivamente tutti gli altri aeromobili del medesimo tipo saranno sottoposti ad un collaudo, consistente nell'esecuzione di tutte quelle prove che sono state ritenute necessarie e sufficienti ad accertare la rispondenza delle caratteristiche dell'unità da collaudare a quella del prototipo precedentemente omologato.

2) CERTIFICATO DI NAVIGABILITA'

L'aeronavigabilità può essere definita come la capacità di un velivolo ad essere impiegato con sicurezza sia nei riguardi dei passeggeri che degli occupanti i territori sorvolati. Tale capacità è determinata dal possesso dei requisiti richiesti dalla legge e dai regolamenti per la sicurezza dell'aeromobile.

Il certificato di navigabilità attesta l'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea. Attesta altresì l'idoneità tecnica ad un determinato impiego o servizio e la sua assegnazione in una delle categorie indicate nell'art. 747 cod. nav.: Trasporto pubblico, Lavoro aereo, Turismo.

Il certificato di navigabilità viene rilasciato a seguito di prove stabilite da opportuni "programmi" che consentono di accertare il possesso da parte dell'aeromobile di tutti i requisiti di robustezza, stabilità, manovrabilità, prestazioni, impianti prescritti dai regolamenti e previsti in sede di progetto. Dopo il rilascio del certificato di navigabilità, non possono essere apportate modifiche all'aeromobile senza la preventiva autorizzazione dell'ENAC che provvede anche ad ispezioni e visite periodiche.

Il regolamento tecnico dell'ENAC disciplina in modo analitico i certificati di navigabilità. Sono previsti tre tipi di certificati: A) Certificati di navigabilità per aeromobili da immatricolare in Italia; B) Certificati di navigabilità per aeromobili destinati all'esportazione; c) Certificati di navigabilità provvisori.

A) CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ PER AEROMOBILI DA IMMATRICOLARE IN ITALIA.

Si dividono in Certificati di navigabilità standard e speciali. **I certificati di navigabilità standard**, sono quelli rilasciati per aeromobili omologati nelle categorie Normale, Semi Acrobatica, Acrobatica, Commuter, o Trasporto, per palloni liberi pilotati e per gli aeromobili designati dall'ENAC quali classi speciali di aeromobili. Il richiedente di un certificato di navigabilità standard per un aeromobile costruito in Italia, deve soddisfare quanto stabilito dai regolamenti JAR 21. Se invece riguarda un aeromobile importato ed omologato, ha titolo ad ottenere il rilascio di tale certificato se il Paese nel quale l'aeromobile è stato costruito certifica e l'ENAC giudica che l'aeromobile è conforme al progetto del tipo ed è in condizioni per un impiego sicuro. **I certificati di navigabilità speciali** sono: i certificati di navigabilità ristretti, i certificati di navigabilità-categoria elementare, i certificati di navigabilità sperimentali e i permessi speciali di volo.

Chi chiede il rilascio di un certificato di navigabilità categoria elementare per un aeromobile omologato nella categoria elementare, deve rispondere a quanto stabilito dal regolamento JAR-21.

Chi chiede il rilascio di un certificato di navigabilità ristretto per un aeromobile omologato nella categoria ristretta, che sia omologato in altra categoria e che disponga di un certificato di navigabilità standard, ha titolo ad ottenere il rilascio di un tale certificato se l'aeromobile è stato ispezionato dall'ENAC e da esso giudicato in buono stato di manutenzione e in condizioni per un impiego sicuro. Il regolamento prevede anche il rilascio di certificazioni di navigabilità multiple.

I certificati di navigabilità sperimentali, sono rilasciati per i seguenti scopi: ricerca e sviluppo, dimostrazione di rispondenza alle norme, addestramento equipaggi, esibizioni e gare aeree, indagini di mercato, impiego di aeromobili costruiti da amatori.

Il permesso speciale di volo può essere rilasciato nei seguenti casi:

Per un aeromobile rispondente ad uno standard di navigabilità ritenuto accettabile dall'ENAC; per un aeromobile conforme ad un progetto che è stato accettato da una delle Forze armate italiane per volare entro limitazioni stabilite, che ha accumulato sufficiente esperienza di impiego sicuro e per il quale è stata dimostrata l'assenza di caratteristiche pericolose per un impiego civile; per un aeromobile conforme ad un progetto accettato da una Autorità di aeronavigabilità o Forza armata di un paese estero con il quale l'Italia ha un accordo in materia di navigabilità e per il quale si verificano le condizioni di cui al precedente punto;

Validità ed efficacia del certificato di navigabilità

Salvo che siano stati precedentemente sospesi, revocati o restituiti, o che una diversa data di scadenza sia stata stabilita dall'ENAC, i certificati di navigabilità standard ed i certificati di navigabilità ristretti e categoria elementare, sono rinnovabili ed hanno validità massima di tre anni dalla data di emissione o di rinnovo a condizione che la manutenzione e le modifiche siano eseguite in accordo con gli specifici regolamenti dell'ENAC. I permessi speciali di volo ed i certificati di navigabilità sperimentali, sono rinnovabili ed hanno validità massima di un anno dalla data di emissione o di rinnovo.

Decadenza del certificato di navigabilità.

Il certificato di navigabilità decade nei seguenti casi:

- Termine del suo periodo di validità;
- quando non vengono applicate le prescrizioni di aeronavigabilità stabilite dall'ENAC;
- quando l'aeromobile venga impiegato oltre i limiti fissati nel manuale di volo o nella specifica di navigabilità dell'aeromobile o comunque ecceda quelli stabiliti dall'ENAC;
- a seguito di incidente o di inconveniente, giudicati dall'ENAC di entità e natura tali da invalidare lo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile;
- quando l'aeromobile non sia mantenuto in stato di aeronavigabilità secondo criteri o metodi approvati;
- quando, per qualsiasi causa, vengano compromessi lo stato di navigabilità e l'idoneità all'impiego concessi all'aeromobile.

B) CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ PER AEROMOBILI DESTINATI ALL'ESPORTAZIONE

Questo certificato viene rilasciato per aeromobili destinati all'esportazione che siano:

- a) nuovi, di costruzione nazionale; b) usati, di costruzione nazionale od estera.

Ha validità di 60 giorni dalla data di emissione. Qualora l'interessato, scaduto tale termine, abbia ancora bisogno di detto tipo di certificato, l'ENAC, condotti i necessari accertamenti, procederà ad una nuova emissione.

Cessazione della validità:

- dopo 60 giorni dalla emissione;
- dopo l'emissione di un certificato di navigabilità estero;
- a seguito di incidente o di inconveniente, giudicati dall'ENAC di entità e natura tali da invalidare lo stato di aeronavigabilità dell'aeromobile;
- quando non venga applicata, nei limiti fissati, una prescrizione di aeronavigabilità dell'aeromobile;
- quando l'aeromobile venga impiegato oltre i limiti prescritti;
- quando non sia mantenuto in stato di aeronavigabilità secondo le procedure approvate;
- quando venga sospeso dall'ENAC.

C) CERTIFICATI DI NAVIGABILITÀ PROVVISORI

È facoltà dell'ENAC rilasciare ai costruttori, certificati di navigabilità provvisori per aeromobili nuovi da essi costruiti e non ancora registrati ma ritenuti idonei dall'ENAC ad ottenere un certificato di navigabilità. Le marche da porre sull'aeromobile e sul certificato di navigabilità provvisorio sono assegnate dall'ENAC.

Il certificato di navigabilità provvisorio abilita l'aeromobile ad effettuare unicamente voli di presentazione e di trasferimento in territorio nazionale o in territorio estero, dietro specifica autorizzazione degli stati sorvolati nel rispetto di tutte le altre limitazioni fissate dall'ENAC.

Ha validità massima di tre mesi e non può essere rinnovato. Qualora l'interessato, scaduto tale termine abbia ancora necessità di detto tipo di certificato, l'ENAC, condotti i necessari accertamenti, può procedere ad una nuova emissione.

Attività ispettive su aeromobili in ordine all'idoneità all'impiego cui è adibito

Dopo il rilascio del certificato di navigabilità o collaudo da parte dell' ENAC, non possono essere apportate modifiche all'aeromobile senza la preventiva autorizzazione di quest'ultimo, il quale avrà anche il compito di effettuare ispezioni per accertare le condizioni di navigabilità e impiego (art. 768 cod. nav.).

Se l'aeromobile iscritto al RAN si trova all'estero, le ispezioni periodiche sono comunque effettuate dall'ENAC o, se esistono accordi con gli altri Stati esteri, dagli istituti stranieri competenti.

L'ispezione di rampa programmata è prevista dall'art. 16 della convenzione di Chicago e mira a verificare le condizioni generali dell'aeromobile (eventuale presenza di evidenti anomalie tecniche od operative) e il rispetto degli standard ICAO da parte dell'operatore e degli equipaggi. Questa ispezione viene effettuata preavvisando il comandante dell'aeromobile, il quale potrà assistere all'attività ispettiva interferendo però il meno possibile.

L'ENAC vieta la partenza qualora emergano situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultino violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa in materia sanitaria e doganale.

L'ENAC può effettuare anche **ispezioni non programmate** e vietare la partenza qualora vi siano palesi compromissioni che possano pregiudicare la sicurezza del volo, o se su segnalazione del gestore aeroportuale o della società ENAV, risultano violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe, anche di pertinenza di ENAV S.p.A.

3) IMMATRICOLAZIONE DELL'AEROMOBILE

L'aeromobile come entità giuridica nasce al momento della sua immatricolazione, ovvero nel momento della iscrizione nei suoi registri. Il codice della navigazione prevede infatti che gli aeromobili, per essere ammessi alla navigazione debbano essere iscritti in un registro, RAN (Registro Aeronautico Nazionale), tenuto dall'ENAC, mentre per gli alianti liberatori occorre l'attestazione dell'avvenuta iscrizione nel Registro matricolare tenuto dall'Aero Club d'Italia. L'aeromobile è individuato dalla marca di nazionalità contraddistinta dalla lettera "I" seguita da un trattino e da un gruppo di altre quattro lettere assegnate dall'Enac (es. I-LOVE). Se si tratta di alianti oltre alla lettera "I" viene assegnato un numero dall'Aero club d'Italia (es. I-1234). Le marche di individuazione conferiscono all'aeromobile una individualità che vale a distinguerlo dagli altri.

Quanto ai requisiti di nazionalità, gli aeromobili, per poter acquisire la nazionalità italiana mediante l'iscrizione nel RAN o nel Registro Matricolare devono appartenere:

- Allo Stato, alle province, ai comuni ed ad ogni altro ente pubblico e privato italiano o di altro stato membro dell'Unione Europea;
- Ai cittadini italiani o di altro stato membro dell'unione europea;
- A società costituite o aventi sedi in Italia o in altro stato membro dell'UE controllate in tutto o in parte maggioritaria da cittadini italiani (o altre società) o di altro membro dell'UE.

L'immatricolazione nei registri ha una duplice finalità:

Amministrativa: L'ENAC deve sapere, per esempio, dove si trova abitualmente un aeromobile per procedere alle necessarie ispezioni o essere a conoscenza dell'eventuale presenza del proprietario o dell'esercente;

Privatistica: I privati possono, attraverso la "pubblicità" del registro avere notizia dei fatti relativi all'aeromobile.

Nel registro devono sempre risultare:

- La data di immatricolazione, la serie ed il numero d'ordine del certificato; le marche di immatricolazione;
- L'indicazione dell'aeroporto nel cui territorio l'aeromobile ricovera abitualmente;
- L'uso al quale l'aeromobile è destinato (Trasporto pubblico, lavoro aereo, turismo);
- L'indicazione dei numeri e dei contrassegni di identificazione dati dal costruttore;
- L'indicazione del nome, del domicilio e della nazionalità del proprietario;
- La trascrizione di eventuali ipoteche, sequestri giudiziari o conservativi;
- La trascrizione degli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà;
- Le variazioni o riparazioni di tale importanza da portare notevoli cambiamenti nel tipo e nel valore dell'aeromobile.

Cancellazione dai Registri

Così come il codice della navigazione aerea disciplina l'ammissione dell'aeromobile alla navigazione, analogamente sono disciplinati i casi di cancellazione dell'aeromobile dai registri (art. 760 cod. nav.) che si possono riassumere in:

perimento; demolizione; perdita dei requisiti di nazionalità; iscrizione in un registro di un altro Stato;

Il perimento o presunto perimento. Il presunto perimento si ha quando non si hanno notizie dell'aeromobile da tre mesi (artt. 828 e 761 cod. nav.). L'agenzia nazionale per la sicurezza del volo dovrà condurre un'inchiesta tecnica e redigere una relazione conclusiva (art. 12 D. lgs. n. 66/99). L'aeromobile si presume perito il giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia.

La demolizione si ha quando il proprietario ne fa preventiva comunicazione all'ENAC; questo provvederà alla pubblicazione, secondo le modalità stabilite con proprio regolamento e mediante annotazione nel registro aeronautico nazionale, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni dall'annotazione i loro diritti: i creditori del proprietario potranno quindi opporsi alla demolizione (art. 759 cod. nav.).

La perdita dei requisiti di nazionalità si ha quando la proprietà dell'aeromobile passa ad un soggetto straniero (extra UE) a causa di vendita, donazione, successione ereditaria.

L'iscrizione in un registro di un altro Stato avviene per il passaggio di proprietà del velivolo ad un cittadino di un altro Stato che non sia membro dell'UE.

Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo

Il codice della navigazione sancisce l'importanza della corretta tenuta ed aggiornamento dei documenti dell'aeromobile, oltre che naturalmente della veridicità di quanto ivi indicato; sono previste sanzioni sia a carico del comandante che dell'esercente. In particolare, il comandante di aeromobile che naviga senza avere i documenti prescritti, o tiene irregolarmente i documenti, o non vi esegue le prescritte annotazioni, è punito con sanzioni amministrative pecuniarie. Anche l'esercente che non rinnova tempestivamente i documenti di bordo è punito con sanzioni amministrative pecuniarie. Per quanto riguarda la registrazione delle attività di volo, nel caso in cui tali registrazioni concorrono a determinare gli stralci di volo ufficiali tenuti dagli uffici controllo traffico, la dichiarazione falsa può configurare il reato di falso in atto pubblico, con le conseguenze previste a norma del codice penale.