

CAPITOLO UNO

L'AEROMOBILE

SOMMARIO – **1.** La definizione di aeromobile – 1.1 La definizione internazionale – 1.2 La definizione italiana precodicistica – 1.3 La definizione del codice della navigazione del 1942 – 1.4 La riforma della parte aerea del codice della navigazione del 2005-2006 – 1.5 La definizione unionale – **2.** Alcune questioni relative alla definizione di aeromobile – 2.1 Il regime giuridico dell'hovercraft – 2.2 Il regime giuridico del paracadute – 2.3 Gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo – 2.4 I veicoli spaziali – 2.5 Gli APR (cenni) – **3.** La classificazione degli aeromobili – 3.1 La classificazione da un punto di vista tecnico – 3.2 La classificazione da un punto di vista giuridico – 3.3 La classificazione degli aeromobili privati – 3.4 Aeromobili maggiori e aeromobili minori – **4.** La natura giuridica dell'aeromobile – 4.1 L'aeromobile come res composita – 4.2 L'aeromobile come bene mobile registrato – **5.** L'ammissione dell'aeromobile alla navigazione e la sua navigabilità

1. La definizione di aeromobile

Nel diritto della navigazione, e più precisamente nel diritto aeronautico, la definizione di aeromobile è fondamentale per individuare

l'oggetto della disciplina che all'aeromobile si riferisce. L'individuazione di una definizione, infatti, è necessaria per identificare e regolamentare gli atti e i fatti giuridici compiuti a bordo di un aeromobile in volo, per determinare la legge applicabile ai diritti reali e di garanzia sull'aeromobile, per determinare il campo di applicazione della disciplina giuridica interna, comunitaria ed internazionale relativa all'aeromobile ed infine, ma non per questo meno importante, per escludere da tale disciplina quegli apparecchi che non possono essere identificati come aeromobili ⁽¹⁾.

1.1 La definizione internazionale

Con riferimento al quadro internazionale, la Convenzione per il regolamento della navigazione aerea stipulata a Parigi il 13 Ottobre 1919 e resa esecutiva in Italia con r.d.l. 24 Dicembre 1922, n. 1878 definiva l'aeromobile come «ogni apparecchio che si può sostenere nell'atmosfera grazie alla reazione dell'aria». In realtà è stata la risoluzione n. 577 della C.I.N.A. (Commission Internationale de Navigation Aérienne) ad integrare l'originario art. 1 dell'Allegato D (Definizioni) della Convenzione citata dando una definizione di aeromobile, prima assente. Originariamente infatti, l'art. 1 si limitava a precisare che «La parola "aeromobile" indica i palloni, frenati o liberi, i cervi-volanti, i dirigibili e i velivoli».

La Convenzione relativa alla aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 Dicembre 1944 nella parte normativa non contiene una

¹ MARINO, *Aeromobile*, in *Enc. dir.*, I, 1958, 642.

definizione di aeromobile, ma con riferimento agli Allegati 6 (Operation of Aircraft), 7 (Aircraft Nationality and Registration Marks) e 8 (Airworthiness of Aircraft) l'aeromobile viene definito come «Any machine that can derive support in the atmosphere from reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface», ricalcando sostanzialmente la definizione di aeromobile della Convenzione di Parigi del 1919.

La dottrina ha criticato le definizioni citate perché prendono in considerazione il solo fatto puramente fisico dell'attitudine al sostentamento dell'aria e di conseguenza sono troppo generiche, permettendo di estendere oltremodo il campo dei mezzi volanti qualificabili come aeromobili ⁽²⁾.

1.2 La definizione italiana precodificistica

In Italia, il r.d.l. 20 Agosto 1923, n. 2207 diede attuazione ai principi contenuti nella Convenzione di Parigi del 1919, disciplinando così, per la prima volta in modo organico, la materia; ma di fatto non introdusse una definizione di aeromobile nel nostro ordinamento. Questa lacuna legislativa rese difficile determinare il campo di applicazione del diritto aeronautico ⁽³⁾.

² NISIO, *Aeromobile*, in *Noviss. Dig. It.*, I, 1957, 344.

³ DONIA, *La definizione di "aeromobile" nel Codice della navigazione*, in *Riv. dir. aeron.*, 1941, I, 5.

Così, il Regolamento per la navigazione aerea, r.d. 11 gennaio 1925, n. 356 per eliminare le incertezze degli anni precedenti, all'art. 1 definiva aeromobile «un meccanismo che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria, sia atto a trasportare cose o persone» e al comma 2 distingueva gli aeromobili in velivoli, cervi-volanti, dirigibili ed aerostati. Inseguito, due successive riforme del 1933 e del 1938 ⁽⁴⁾ modificarono la definizione stabilendo che doveva considerarsi aeromobile «un meccanismo od una qualsiasi struttura che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria, sia atto a trasportare cose o persone». Infine, l'art. 1, r.d. 25 giugno 1940, n. 1370 recante “Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea” modificò la definizione del 1925 stabilendo che era aeromobile «una macchina che, utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria, sia atta a trasportare cose o persone».

Tale definizione ha così affiancato alla componente del fatto puramente fisico, il sostentamento dell'aria, la componente fisica di mezzo tecnico, quella di macchina, entrambe in posizione strumentale rispetto all'attitudine al trasporto di cose e persone.

Peraltro, questa definizione venne criticata da più parti perché ritenuta contraddittoria rispetto alla elencazione dei tipi di aeromobile di cui all'art. 1 comma 2 del Regolamento per la navigazione aerea, che come abbiamo visto conteneva anche i palloni frenati e i cervi-volanti, i quali non erano idonei al trasporto di cose e persone, intendendo il trasporto in senso tecnico, cioè come trasporto orizzontale.

Ambrosini sosteneva inoltre che tale definizione era inidonea ad esprimere il pensiero del legislatore, il quale intendeva limitare il concetto

⁴ Si fa riferimento all'art. 1 del r.d. 18 dicembre 1933, n. 2348 e all'art. 1 r.d. 15 aprile 1938, n. 1350.

di aeromobile soltanto a quelle macchine atte al trasporto inteso in senso tecnico, escludendo quindi i suddetti palloni frenati e i cervi-volanti, e pertanto suggeriva di escludere tali mezzi dalla nozione di aeromobile, in quanto, pur essendo capaci di elevarsi e sostenersi nell'aria, non erano atti al trasporto di persone e cose da un luogo ad un altro ⁽⁵⁾.

Fragali, invece, sosteneva che entrambi gli apparecchi citati fossero aeromobili agli effetti del diritto aeronautico pubblico, ma non agli effetti del diritto privato ⁽⁶⁾; egli infatti riteneva essere aeromobile nel diritto aeronautico pubblico ogni meccanismo atto a elevarsi e circolare nell'aria, mentre nel diritto privato il solo apparecchio capace di trasportare per aria cose e persone. Alla luce di questa considerazione egli ribadiva che, in base all'art. 1 comma 2 del Regolamento per la navigazione aerea, il requisito essenziale degli aeromobili non era il trasporto in senso tecnico, quanto piuttosto la circolazione, comune a tutti agli apparecchi indicati, con la conseguenza che quest'ultima avrebbe costituito l'elemento sul quale costruire la definizione di aeromobile ⁽⁷⁾.

Spasiano aveva opinioni divergenti sia da Ambrosini che da Fragali. Con riferimento al primo egli sosteneva che il legislatore, introducendo l'attitudine a trasportare cose o persone, ha inteso riferirsi tanto al trasporto orizzontale (o proprio) quanto al trasporto verticale, cioè dal suolo ad un punto dell'atmosfera (e quindi sollevamento), con la conseguenza che i cervi-volanti e i palloni frenati possono essere considerati aeromobili, in quanto atti al trasporto verticale ⁽⁸⁾.

⁵ AMBROSINI, *Corso di diritto aeronautico*, vol. II, *L'aeromobile*, 1935, 5.

⁶ FRAGALI, *Principii di diritto aeronautico*, 1930, n.36, 52.

⁷ FRAGALI, *Lezioni di diritto aeronautico*, Milano, 1939, 207.

⁸ SPASIANO, *Natura giuridica del paracadute*, in *Riv. dir. nav.*, 1936, I, 315.

Con riferimento a Fragali, invece, Spasiano ribadiva che le sue affermazioni erano arbitrarie e contrastanti con la lettera e lo spirito dell'art. 1 del Regolamento citato, con il quale il legislatore si è riferito specificamente alle macchine atte a trasportare cose o persone, e non genericamente alle macchine capaci di circolare ⁽⁹⁾.

Di per sé, quanto alla definizione di aeromobile, Spasiano suggeriva di fondare la definizione sull'attitudine al trasporto ma *“dato il significato letterale di questo termine, e date le discussioni sorte nell'ordinamento vigente, il legislatore accogliendo questa soluzione, dovrà chiarire che intende riferirsi all'accezione comune di trasporto (spostamento in senso orizzontale), e non a quello letterale della parola. Un tale intento può raggiungersi richiedendo come requisito essenziale dell'aeromobile in senso giuridico l'attitudine a navigare nello spazio, oltre quella a trasportare persone o cose da un luogo ad un altro”* ⁽¹⁰⁾.

1.3 La definizione del codice della navigazione del 1942

Nei lavori preparatori relativi al codice della navigazione emerse lo stretto legame esistente tra l'attitudine a navigare e a trasportare cose o persone, tanto da ritenerli indissolubili l'un l'altro. Così l'art. 718 del primo codice della navigazione del 1941 così recitava: «Per aeromobile si intende

⁹ SPASIANO, *Natura giuridica del paracadute*, cit., 314.

¹⁰ SPASIANO, *Sulla nozione giuridica di aeromobile*, in *Studii per la codificazione del diritto della navigazione*, IV, 1941, 912.

ogni macchina capace di navigare nello spazio aereo e di trasportare persone e cose da un luogo ad un altro», ricalcando di fatto la definizione suggerita da Spasiano. Con la conseguenza che, ai sensi di questa definizione, si poteva parlare di aeromobile solo con riferimento ad un mezzo attraverso il quale si attuavano la navigazione aerea e il trasporto aereo, considerati cumulativamente ⁽¹¹⁾.

Il Progetto ministeriale intese inoltre fugare i dubbi del passato escludendo che nella definizione di aeromobile potessero essere ricompresi anche i palloni frenati e i cervi-volanti, e ribadendo che al requisito del sostentamento dell'aria si erano sostituiti quello della capacità di sollevarsi e navigare nello spazio. Oltre a questo è stato sostenuto che per essere considerati tali, ai sensi dell'art 718 del codice della navigazione del 1941, gli aeromobili dovevano non soltanto essere capaci di navigare nello spazio ma anche essere capaci di trasportare cose e persone, e, in mancanza di uno dei due, non si sarebbe potuto parlare di aeromobile in senso giuridico; i cervi-volanti e i palloni frenati avrebbero potuto anche effettuare un trasporto verticale ma non avrebbero mai potuto compiere una navigazione aerea propriamente intesa. Donia inoltre ha ribadito che con l'espressione «trasportare da un luogo ad un altro», il legislatore ha stabilito *“il concetto secondo il quale un trasporto aereo, per essere tale, deve poter effettuarsi mediante lo spostamento da un luogo (non di un punto) ad un altro; cioè il luogo di partenza nel quale avviene l'imbarco delle persone ed il caricamento delle merci deve poter essere necessariamente diverso da quello nel quale si compiono le operazioni inverse”* ⁽¹²⁾.

Il codice della navigazione del 1942 ha sostituito, con l'art 743, la definizione introdotta dall'art 718 del precedente codice, così disponendo:

¹¹ DONIA, *La definizione di “aeromobile” nel Codice della navigazione, cit.*, 7.

¹² DONIA, *La definizione di “aeromobile” nel Codice della navigazione, cit.*, 10.

«Per aeromobile si intende ogni macchina atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo all'altro». Da tale definizione emerge che il legislatore del codice del 1942 ha dato rilievo all'elemento dell'attitudine al volo e al trasporto, ma ha escluso il requisito del sostentamento dell'aria. Peraltro, è impossibile considerare come aeromobile una macchina idonea a trasportare cose o persone ma addirittura incapace a sostenersi nell'aria in modo statico o dinamico; con la conseguenza che è necessario integrare la definizione di aeromobile data dal Codice del 1942 con la caratteristica fisica del sostentamento dell'aria (come tra l'altro già indicava il regolamento del 1925 sulla navigazione aerea).

Alla luce di queste riflessioni sono quindi da considerarsi elementi della fattispecie giuridica dell'aeromobile, secondo la definizione data dal codice del 1942, la presenza di una macchina, la capacità di questa macchina di sostenersi e muoversi nell'aria, e da ultimo la attitudine al trasporto in senso tecnico ⁽¹³⁾. Con particolare riferimento a quest'ultimo elemento, si può notare come il legislatore richiedeva la sola attitudine al trasporto e non anche la destinazione al trasporto, come invece richiede per la definizione di nave ⁽¹⁴⁾; pertanto non serviva che un aeromobile fosse anche destinato al trasporto, e se anche lo fosse stato, non sarebbe importato lo scopo prescelto.

Da ultimo alcune considerazioni: l'espressione «ogni macchina atta al trasporto per aria» richiede che la macchina deve essere in grado di sollevarsi dalla superficie e contemporaneamente di spostarsi nell'aria, escludendo così quelle macchine in grado di svolgere solo una delle suddette attività; invece, con riferimento all'espressione «da un luogo

¹³ NISIO, *Aeromobile, cit.*, 345.

¹⁴ L'art 136 c. nav. stabilisce che «Per nave si intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o di altro scopo».

all'altro», la relazione ministeriale al codice, precisamente la numero 468, sottolinea che con questa espressione si «intende riferirsi al trasporto nel senso tecnico del termine, escludendo il semplice spostamento verticale» ed escludendo pertanto dalla definizione di aeromobile i cervi-volanti e i palloni frenati. Peraltro, autori come Marino ritengono che alla luce della predetta espressione può considerarsi aeromobile anche quella macchina che è in grado di effettuare un trasporto da un luogo di partenza a un luogo di arrivo, anche in senso verticale, come un elicottero ⁽¹⁵⁾.

1.4 La riforma della parte aerea del codice della navigazione del 2005-2006

Con l'art 2, comma 2 l. 9 settembre 2004, n.265 il Parlamento ha delegato il Governo all'emanazione di uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione; in base a tale delega sono stati adottati il d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e il d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151 che hanno modificato il quadro normativo relativo. In particolare, è stato modificato, a distanza di oltre cinquanta anni, l'art 743 recante la definizione di aeromobile che ora così recita: «Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose». Emerge dalla lettura della disposizione che il legislatore ha sostituito l'aggettivo «destinata» al precedente termine «atta», optando così per il

¹⁵ MARINO, *Aeromobile*, in *Enc. dir.*, I, 1958, 642.

concetto funzionale di destinazione e abbandonando quello di generica attitudine (¹⁶), e di fatto allineandosi alla previsione dell'art 136 c. nav. con riguardo alla nave. Pertanto, alla luce della vigente definizione di aeromobile non possono essere considerati aeromobili quelle macchine che sono sì atte alla navigazione, ma non ad essa destinate. Inoltre, il legislatore della riforma ha eliminato l'espressione «da un luogo all'altro», permettendo così di includere nella definizione di aeromobile anche i mezzi che compiono solo movimenti verticali, come i palloni frenati.

1.5 La definizione unionale

Negli ultimi decenni l'intervento dell'Unione Europea ha avuto un impatto enorme sul diritto interno, anche in materia di trasporti, tanto che esso prevale in larga parte sulle disposizioni del codice della navigazione.

In merito alla definizione di aeromobile, il Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE)

¹⁶ MASTRANDREA, TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. Marittim.*, 2005, 1217.

n. 3922/91 del Consiglio, all'art 3 (Definizioni) comma 1 n. 28) definisce aeromobile ogni apparecchio che può derivare sostentamento nell'atmosfera da reazioni dell'aria diverse da quelle contro la superficie terrestre, ricalcando sostanzialmente la definizione delle due convenzioni internazionali del 1919 e del 1944.

2. Alcune questioni relative alla definizione di aeromobile

Nei paragrafi precedenti è stata sottolineata l'importanza di una definizione di aeromobile per determinare quale mezzo può essere qualificato come tale e quindi essere destinatario del complesso normativo internazionale, comunitario e nazionale previsto.

Nelle pagine successive verrà trattato, senza pretesa di completezza, il regime giuridico di alcuni mezzi rispetto ai quali si è posto il problema della loro considerazione come aeromobili.

2.1 Il regime giuridico dell'hovercraft

L'hovercraft (¹⁷) o aeroscafo è un veicolo che grazie alle sue caratteristiche può muoversi sia sulla terraferma sia sull'acqua, purché il movimento avvenga su una superficie uniforme. Fin dalla sua creazione nella seconda metà del ventesimo secolo, si è posto il problema di qualificare l'apparecchio come nave o come aeromobile, in modo da individuare la disciplina giuridica ad esso applicabile; infatti l'hovercraft da un punto di vista tecnico e strutturale può essere accostato ad un aeromobile dato che non tocca mai direttamente l'acqua, ma d'altra parte, quanto all'uso, potrebbe essere assimilato ad una nave, perché effettua collegamenti svolti normalmente dalle navi e perché circola prevalentemente sulla superficie marina.

A livello internazionale, la definizione di aeromobile introdotta dalla convenzione di Chicago del 1944, che come abbiamo visto definisce l'aeromobile come qualsiasi macchina che può sostenersi nell'atmosfera grazie a reazioni dell'aria, è stata modificata, con l'aggiunta dell'espressione «diverse dalla reazione dell'aria sulla superficie terrestre», allo scopo precipuo di sottrarre l'hovercraft dall'ambito di applicazione della stessa; in Gran Bretagna invece è stata adottata una definizione precisa di hovercraft, non qualificabile quindi né come una nave né come un aeromobile; negli USA è prevalsa una assimilazione completa

¹⁷ Dal Dizionario Italiano *online Treccani*: “Veicolo che, slittando su un cuscino d'aria, si sposta sul terreno o sull'acqua senza venirne a contatto, schematicamente costituito da una piattaforma sulla quale sono sistemati un abitacolo per il pilota e i passeggeri, un gruppo motopropulsore per la traslazione (a elica o a getto) e una soffiante per produrre sotto la piattaforma il cuscino d'aria compressa che ha lo scopo di esercitare sul veicolo una spinta verticale verso l'alto”, rinvenibile sul sito web <http://treccani.it/vocabolario/hovercraft>.

dell'hovercraft alla nave; da ultimo, in Francia è stata compiuta una assimilazione dell'aerospafo all'aliante, e quindi sostanzialmente ad una nave.

In Italia, prima dell'intervento legislativo del 1972 prima e del 1991 poi, la dottrina ha cercato di individuare l'esatta qualificazione giuridica di tale mezzo; uno dei primi ad intervenire sull'argomento è stato Tullio, il quale ha cercato di risolvere il problema seguendo due opposti procedimenti ⁽¹⁸⁾.

In base al primo, da ritenere però infruttuoso secondo l'Autore, bisognerebbe partire dalla possibilità di assimilare l'hovercraft alla nave o all'aeromobile per individuare poi la disciplina applicabile; alla luce delle definizioni che il codice della navigazione dà di questi due beni emerge che la differenza tra di loro consiste nella destinazione al trasporto per acqua, per la nave, e al trasporto per aria, con riguardo all'aeromobile; e nulla impedisce che l'hovercraft possa navigare sia per acqua sia per aria (a meno che questa venga intesa come atmosfera libera).

Appare quindi preferibile avvalersi del secondo procedimento che invece intende ricostruire la natura giuridica del mezzo in questione sulla base di un esame delle norme giuridiche ad esso applicabili, partendo da istituti relativi alla navigazione marittima e aerea. In particolare, secondo Tullio, quanto al regime amministrativo e all'accertamento dei requisiti necessari per la navigazione del veicolo, per l'aerospafo *“devono ritenersi necessari tutti quei controlli e relativi certificati che sono richiesti in funzione della navigabilità per acqua dell'apparecchio”* ⁽¹⁹⁾. Quanto invece all'equipaggio, dato che la differenza tra disciplina applicabile alla nave e all'aeromobile dipende dalla durata del viaggio, maggiore nella

¹⁸ TULLIO, *La natura giuridica dell'hovercraft*, in *Riv. dir. nav.*, 1970, I, 213.

¹⁹ TULLIO, *La natura giuridica dell'hovercraft*, *cit.*, 218.

navigazione marittima, e tenuto conto che l'hovercraft, in base a questa angolazione, si affianca molto all'aeromobile, si deve ritenere applicabile al mezzo in questione la normativa del lavoro relativa alla navigazione aerea. In relazione ad un altro istituto preso in considerazione da Tullio, quello della responsabilità del vettore⁽²⁰⁾, che nella navigazione aerea è trattato in modo più favorevole rispetto al vettore nella navigazione marittima, per ragioni di impulso e sviluppo della navigazione aerea, bisogna ritenere applicabili all'hovercraft le norme previste in materia di navigazione aerea, proprio per la stessa esigenza di non gravare il vettore di eccessive responsabilità e permettere così l'esercizio commerciale e lo sviluppo della tecnologia relativa all'aerospazio. Infine, con riferimento all'assistenza e al salvataggio prestati da hovercraft, nulla impedisce l'applicazione delle norme relative del codice della navigazione.

Alla luce dell'analisi svolta da Tullio, emerge di fatto che l'hovercraft non può essere assimilato integralmente né alla nave né all'aeromobile e secondo l'autore esso costituisce un "*tertium genus che si inserisce nel diritto della navigazione fra i due veicoli tradizionali*"⁽²¹⁾.

In ogni caso di grande rilevanza è il d.P.R. 14 novembre 1972, n. 1154 (Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) che all'art. 11, nell'indicare i tipi di nave, considera l'aerospazio proprio come una nave.

Oggi, invece, è il d.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 che qualifica, sempre all'art. 11, l'aerospazio come una nave, seppur sempre ai fini della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, qualificazione però condivisa da La Torre, in virtù sia della esposizione ai rischi della

²⁰ TULLIO, *La natura giuridica dell'hovercraft*, cit., 221.

²¹ TULLIO, *La natura giuridica dell'hovercraft*, cit., 234.

navigazione per acqua propri di questo mezzo, sia per le sue caratteristiche e funzioni che sono tipicamente acquatiche ⁽²²⁾.

2.2 Il regime giuridico del paracadute

Altra questione da risolvere, in realtà senza troppe difficoltà, è quella relativa al regime giuridico del paracadute ⁽²³⁾, il quale viene utilizzato in aeronautica principalmente (si ricordano infatti anche il paracadutismo sportivo e bellico) per garantire la sicurezza dell'aviatore che, in caso di incidente, può abbandonare l'aeromobile in volo e raggiungere la terraferma ad una velocità sensibilmente ridotta.

Si deve fin da subito sottolineare che il paracadute non è un aeromobile in senso giuridico; questa conclusione è stata raggiunta dalla dottrina sulla base della definizione di aeromobile introdotta dal Regolamento del 1925 per la navigazione aerea. Sia Mandl ⁽²⁴⁾ che Spasiano ⁽²⁵⁾ hanno concordato sul negare la natura giuridica di aeromobile al paracadute, ma sulla base di argomentazioni differenti.

²² LA TORRE, *I nuovi veicoli volanti*, in *Riv. dir. nav.*, 2011, 555.

²³ Dall'enciclopedia online *Treccani*: "Il paracadute, frutto dell'invenzione di Leonardo da Vinci risalente al XVI secolo, è un apparecchio che ha lo scopo di ridurre la velocità di caduta dall'alto di un oggetto o di una persona, grazie alla resistenza dell'aria", rinvenibile al sito web http://treccani.it/enciclopedia/paracadute_%28Enciclopedia-Italiana%29/.

²⁴ MANDL, *Le parachute*, in *Droit aérien*, 1935, 248, citato da SPASIANO, *Natura giuridica del paracadute*, cit., 311.

²⁵ SPASIANO, *Natura giuridica del paracadute*, cit., 316.

Il primo infatti sostiene il carattere tassativo della elencazione di aeromobili fatta dal legislatore al comma 2 dell'art. 1 del Regolamento citato, nel quale quindi non sono inclusi i paracadute.

Il secondo invece arriva alla stessa conclusione sostenendo che il paracadute “*non sfrutta il sostentamento statico o dinamico dell'aria per trasportare in senso orizzontale o verticale: si avvale solo della resistenza dell'aria per attenuare le conseguenze della legge di gravità nella discesa dell'aviatore*”⁽²⁶⁾. Affermazione che resta valida anche alla luce della più recente definizione di aeromobile, la quale pur non espressamente richiedendo il requisito del sostentamento statico o dinamico dell'aria, sembra sottintenderlo, come precisato in precedenza.

Inoltre, il paracadute non è idoneo al trasporto da un luogo ad un altro, infatti ciò che è da esso sostenuto non si sposta grazie al paracadute ma in virtù della forza di gravità, che, sebbene ridotta sensibilmente, permette comunque di raggiungere la terra. Oltretutto, anche se il paracadute dovesse sollevare o spostare ciò che vi è appeso a causa del vento, questo non attribuisce al suddetto apparecchio il requisito essenziale dell'aeromobile, che propriamente gli manca, in quanto esso deve essere presente sempre e non solo in circostanze imprevedibili e speciali. Queste due considerazioni valgono anche con riferimento alla definizione di aeromobile come modificata recentemente, la quale richiede infatti la destinazione al trasporto della macchina: se il paracadute non è idoneo al trasporto, non si vede come possa essere ad esso destinato.

In conclusione, quanto detto alla luce del Regolamento del 1925 per la navigazione aerea deve valere anche con riferimento alla definizione di aeromobile esistente alla luce della normativa vigente.

²⁶ SPASIANO, *Natura giuridica del paracadute, cit.*, 316.

In ogni caso, ad oggi, l'art. 862 c. nav., qualifica il paracadute come pertinenza dell'aeromobile.

2.3 Gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo

Gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo riguardano la navigazione da diporto, definita, con riferimento alla navigazione marittima, dall'art. 1, comma 2, l. 11 febbraio 1971, n. 50 come attività di navigazione effettuata a scopo sportivo e ricreativo e senza fine di lucro; invece l'art. 2, comma 1 lett. a) del d.P.R. 9 luglio 2010 n. 133 definisce il volo da diporto o sportivo come «l'attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro».

L'art. 743 del codice della navigazione del 1942 non faceva riferimento a questi apparecchi, e in mancanza di qualsiasi riferimento normativo si era posto il problema della natura giuridica di tali mezzi, che la prevalente dottrina e giurisprudenza inquadravano nella categoria degli aeromobili minori, con conseguente applicazione analogica delle disposizioni codicistiche.

La diffusione del fenomeno in questione ha spinto il legislatore ad adottare la l. 25 maggio 1985, n. 106, la quale ha introdotto una disciplina speciale per il volo da diporto e sportivo di apparecchi sia provvisti che non provvisti di motore, individuando tali apparecchi, senza definirli. Tale legge è stata integrata dal regolamento di attuazione, emanato con il d.P.R.

5 agosto 1988 n. 404, abrogato di recente dall'art. 24 del regolamento di attuazione tuttora vigente, il d.P.R. 9 luglio 2010 n. 133, già citato in precedenza, a sua volta integrato dal “Regolamento tecnico – operativo – didattico AeCI per il volo da diporto o sportivo con apparecchi provvisti di motore”, emanato dall'Aero Club e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con d.m. 15 aprile 2011.

Per ciò che ci riguarda, l'art. 1 della l. n. 106/1985 originariamente prevedeva che «gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, ricompresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non sono considerati aeromobili, ai sensi dell'art 743 c. nav.», creando così una nuova species di macchina volante distinta dalla categoria degli aeromobili, quanto al regime giuridico applicabile ⁽²⁷⁾, allo scopo di evitare l'applicazione delle relative complesse norme organizzative e amministrative ⁽²⁸⁾ e favorire così lo sviluppo del comparto diportistico ⁽²⁹⁾; autorevole dottrina ha sostenuto che in realtà si trattava di una mera *factio iuris*, perché il comma 2 dell'art. 1 della l. n. 106/1985 estendeva le disposizioni in materia di aeromobili agli apparecchi eccedenti i limiti indicati nell'allegato annesso alla legge, con ciò avvalorando la tesi che in realtà gli apparecchi in questione dovessero qualificarsi come aeromobili ⁽³⁰⁾.

Nel 2006, dati l'evoluzione e i cambiamenti verificatisi nel corso degli anni nel settore diportistico, il legislatore ha avvertito la necessità di aggiornare la disciplina prevista; pertanto, con la riforma della parte

²⁷ PELLEGRINO, *Gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo alla luce del d.P.R. n. 133/2010*, in *Il diporto come fenomeno diffuso, problemi e prospettive del diritto della navigazione*, Roma, 2015, 346.

²⁸ LOBIANCO, *Il volo da diporto o sportivo*, in *Compendio di diritto aeronautico (a cura di R. Lobianco)*, Milano, 2009, 288.

²⁹ FRANCHI, *La disciplina del volo da diporto o sportivo*, in *Sicurezza navigazione e trasporto*, Milano, 2008, 208.

³⁰ GRIGOLI, *La disciplina del diporto e turismo nautico*, Bari, 2005, 585.

aeronautica del codice della navigazione, c'è stato un intervento anche nell'ambito di cui stiamo trattando.

L'art. 8 del d.lgs. 15 marzo 2006, n. 161 (quindi il secondo decreto legislativo di riforma) ha modificato l'art. 743 c. nav. introducendo un quarto comma, il quale prevede che «Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice». Tale disposizione fa quindi rientrare gli apparecchi per il volo da diporto o sportivi nella definizione di aeromobile, purché rispettino i limiti di peso e potenza previsti dalla legge speciale, e quindi *“eliminando quella forzatura in base alla quale detti apparecchi non venivano considerati giuridicamente aeromobili”* ⁽³¹⁾; il legislatore si è reso consapevole del fatto che questi apparecchi sono idonei al trasporto per aria di persone e cose e quindi, pur non dichiarando espressamente tale loro qualificazione, ha implicitamente riconosciuto la loro natura di aeromobili e li ha sottratti dall'applicazione delle norme del codice della navigazione relative all'ordinamento amministrativo della navigazione aerea, in quanto troppo complesse rispetto all'impiego di tali apparecchi ⁽³²⁾; il legislatore quindi, pur prevedendo nei loro confronti una disciplina speciale ed escludendo parzialmente l'applicazione della parte aerea del codice della navigazione, non ha ritenuto opportuno escluderli ancora dalla nozione di aeromobile.

Parallelamente, sempre l'art. 8 già citato, ha modificato l'originario art. 1 comma 1 l. n. 106/1985 che ora così recita «Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato

³¹ PELLEGRINO, *Gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo alla luce del d.P.R. n. 133/2010*, cit., 348.

³² SEVERONI, *Aeromobile*, in *Dizionari del diritto privato (promossi da Natalino Irti)*, *Diritto della Navigazione* (a cura di Massimo Deiana), Milano, 2010, 2.

annesso alla presente legge, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice». La materia quindi continua ad essere disciplinata dalla legge del 1985, che resta in vigore e continua a costituire la normativa speciale in tema di volo da diporto o sportivo.

Inoltre, il d.lgs. n. 151/2006 ha sostituito all'espressione «utilizzati», di cui all'originario art. 1 della legge n. 106/1986, l'espressione «costruiti», con ciò ribadendo che il requisito alla luce del quale considerare gli apparecchi in questione come aeromobili è quello della rispondenza alle caratteristiche tecniche previste dall'allegato.

In realtà si è sostenuto ⁽³³⁾ che, aldilà della intervenuta modifica legislativa la quale predilige il requisito oggettivo e sembra tralasciare quello teleologico o della tipologia di impiego, resta fondamentale la destinazione al volo diportistico o sportivo; infatti se l'apparecchio, pur essendo costruito per il volo da diporto o sportivo, viene impiegato per finalità commerciali, si applicherà tutto il primo libro della parte seconda del codice della navigazione e non opererà la limitazione menzionata, nel rispetto anche della modifica legislativa che ha riguardato l'art. 743 comma 1 c. nav.

2.4 I veicoli spaziali

Il problema della qualificazione giuridica dei mezzi aerospaziali è stato risolto nel senso della loro esclusione dalla nozione di aeromobile, in

³³ PELLEGRINO, *Gli apparecchi per il volo da diporto e sportivo alla luce del d.P.R. n. 133/2010*, cit., 349.

quanto aventi carattere sperimentale; in ogni caso è stato ribadito che questa conclusione non è destinata ad operare laddove il mezzo venga impiegato per finalità commerciali e sempreché non si tratti di “veicolo militare” o “di Stato” (34).

Una importante disciplina è prevista dalla Convenzione di Londra, Mosca e Washington del 29 marzo 1972, la Convenzione sulla responsabilità internazionale per danni cagionati da oggetti spaziali, la quale prevede un regime diverso rispetto a quello che la Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 stabilisce per i danni a terzi in superficie cagionati da aeromobili; si prevede infatti, all’art. 2, che « Uno Stato di lancio ha la responsabilità assoluta di risarcire il danno cagionato da un suo oggetto spaziale alla superficie terrestre o agli aeromobili in volo », impostazione che riflette l’idea secondo la quale, al momento in cui la convenzione è stata negoziata e stipulata, era ancora impossibile che le attività riguardanti i mezzi aerospaziali potessero essere svolta da privati (35).

Infine, appare utile rilevare come l’art. 1 lett. d) della Convenzione citata così dispone: «L’espressione “oggetto spaziale” designa pure gli elementi costitutivi di un oggetto spaziale, nonché il suo vettore e gli stadi del medesimo».

³⁴ ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, III ed., Cedam, Padova, 2016, 67.

³⁵ ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 68.

2.5 Gli APR (cenni)

Gli APR, velivoli a pilotaggio remoto, sono apparecchi a motore senza pilota, frutto di una tecnologia inizialmente militare, ma ormai in uso costante anche nel settore civile, tanto che secondo la Dichiarazione di Varsavia del 24 novembre 2016 il mercato dei droni civili e dei servizi da loro offerti può raggiungere un ammontare di cento miliardi di euro nei prossimi anni.

Rimandando al capitolo due un'ampia disamina della disciplina relativa agli aeromobili a pilotaggio remoto, basterà qui indicare la previsione dell'art. 743, comma 2 c. nav. come inserito dal d.lgs. 151/2006 che così dispone: «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»; quindi nel nostro ordinamento il legislatore della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ha formalmente esteso la qualificazione di aeromobile anche a questi mezzi, frutto della più recente tecnologia.

3. La classificazione degli aeromobili

Gli aeromobili possono essere sottoposti a molteplici classificazioni: secondo le caratteristiche tecniche; da un punto di vista giuridico, tra aeromobili di Stato e aeromobili privati, e questi ultimi a loro volta possono essere classificati in base al loro impiego; ed infine è stata anche sostenuta una distinzione tra aeromobili maggiori e aeromobili minori.

In realtà, bisogna ribadire fin da subito che queste classificazioni, benché utili, ad oggi possono essere trattate solo a scopo espositivo in quanto, a seguito di molteplici abrogazioni, hanno perso rilievo normativo (eccettuata quella tra aeromobili di Stato e aeromobili privati).

3.1 La classificazione da un punto di vista tecnico

La Convenzione di Chicago del 1944 (³⁶), all'allegato 7, distingue gli aeromobili, in relazione alle caratteristiche tecniche, in due categorie: gli aerostati, che sono aeromobili più leggeri dell'aria, e le aerodine, che sono aeromobili più pesanti dell'aria. I primi a loro volta possono essere o azionati da organo motore (dirigibile) o non azionati da organo motore (pallone libero e frenato); anche i secondi possono essere azionati da

³⁶ La Convenzione di Chicago del 1944 stabilisce che è aeromobile «Any machine that can derive support in the atmosphere from reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface».

organo motore (aeroplano, autogiro, elicottero, ornitottero) o non azionati da organo motore (alianti, cervo volante).

Benché l'art. 743, comma 2 c. nav. (precedente alla riforma del 2005/2006) rinviava ad un emanando regolamento la classificazione degli aeromobili, restava in vigore il Regolamento per la navigazione aerea del 1925, il quale, modificato nel 1940, all'art. 1 riproduceva una classificazione non dissimile da quella convenzionale, con l'esplicazione e la definizione dei singoli tipi.

La dottrina ha notato come, con riferimento alle caratteristiche tecniche, la definizione di aeromobile fosse più estesa nel Regolamento del 1925 che nella previsione codicistica dell'art. 743 c. nav., con la conseguenza che le due discipline andavano coordinate facendo prevalere quella legislativa⁽³⁷⁾; peraltro si riteneva anche che l'elenco indicato fosse meramente esemplificativo⁽³⁸⁾.

Va in ogni caso rilevato che il Regolamento per la navigazione aerea del 1925 è stato abrogato per opera del d.l. 22 dicembre 2008, n. 200, convertito nella l. 18 febbraio 2009, n. 9, ed è venuta meno così, per lo meno a livello interno, anche la relativa classificazione degli aeromobili secondo le caratteristiche tecniche.

³⁷ NISIO, *Aeromobile*, cit., 347.

³⁸ MARINO, *Aeromobile*, cit., 643.

3.2 La classificazione da un punto di vista giuridico

Quando si parla di classificazione da un punto di vista giuridico si fa riferimento alla distinzione tra aeromobili di Stato e aeromobili privati, distinzione rispetto alla quale è necessario ricostruire il quadro evolutivo.

La distinzione tra aeromobili di Stato e aeromobili privati venne accolta dalla Convenzione internazionale di Parigi per la navigazione aerea del 1919 ⁽³⁹⁾, la quale all'art. 30 disponeva che «Saranno considerati aeromobili di Stato: a) gli aeromobili militari; b) gli aeromobili destinati esclusivamente a servizi di Stato, come la posta, le dogane e la polizia. Ogni altro aeromobile sarà reputato aeromobile privato. Tutti gli aeromobili di Stato, eccetto quelli militari, di dogana o di polizia, saranno considerati aeromobili privati e come tali soggetti a tutte le norme della presente Convenzione». Alla luce di questa previsione, parte della dottrina ⁽⁴⁰⁾ ha ritenuto che la qualità di proprietario o esercente dell'aeromobile non avrebbe influito sulla determinazione della qualifica di Stato dell'aeromobile, ma che, d'altro canto, non fosse neanche determinante, per attribuire quella qualifica, il criterio della destinazione esclusiva, per lo meno per gli aeromobili militari.

La distinzione tra aeromobili di Stato e aeromobili privati venne introdotta nel nostro ordinamento dapprima con l'art. 3 r.d.l. 20 agosto 1923, n. 2207 e inseguito con l'art. 4, comma 3 del Regolamento per la navigazione aerea del 1925, con una previsione diversa da quella

³⁹ Cfr. GAETA, *La distinzione fra aeromobili di Stato e aeromobili privati*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, I, 273, 274 il quale effettua una attenta digressione sullo sviluppo della questione prima della Convenzione di Parigi del 1919.

⁴⁰ GAETA, *La distinzione fra aeromobili di Stato e aeromobili privati*, cit., 275.

convenzionale; al criterio individuato a livello internazionale si sostituiva quello della natura pubblica o privata della persona fisica o giuridica gestore dell'aeromobile; pertanto, erano di Stato gli aeromobili «eserciti da amministrazioni statali (militari o civili); sono aeromobili privati tutti gli altri». Al comma 4 dello stesso articolo si aggiungeva da un lato che potevano essere considerati aeromobili di Stato, mediante una deliberazione dell'alto commissario della aeronautica, quelli che compivano un servizio per conto dello Stato anche se appartenenti a privati o a società, e dall'altro che erano altresì aeromobili di Stato quelli che erano di proprietà dello Stato ma eserciti da privati nell'interesse dello Stato e affidati per il tramite di un rapporto di locazione.

Completando l'aspetto internazionale, la Convenzione di Chicago del 1944, in precedenza più volte citata, all'art. 3 distingue tra aeromobili civili e aeromobili di Stato, stabilendo innanzitutto che le norme della Convenzione possono essere applicate soltanto agli aeromobili civili, peraltro non definiti dalla stessa, e che agli aeromobili di Stato sono assimilati quelli impiegati in servizi militari, doganali e di polizia.

Da questa previsione la dottrina ha concluso che il criterio utilizzato per la qualificazione di un aeromobile come aeromobile di Stato sia quello del servizio a cui è adibito l'aeromobile ⁽⁴¹⁾, o anche quello della “*normale destinazione*” ⁽⁴²⁾; con la conseguenza che gli aeromobili normalmente impiegati in attività statali diverse da quelle militari, doganali e di polizia devono essere considerati, alla luce della Convenzione in questione, come

⁴¹ MARINO, *Aeromobile*, cit., 645.

⁴² GAETA, *La distinzione fra aeromobili di Stato e aeromobili privati*, cit., 277.

aeromobili civili e pertanto destinatari delle norme della Convenzione stessa ⁽⁴³⁾.

Il legislatore italiano del codice del 1942, innovando rispetto alla disciplina regolamentare del passato, ha previsto all'art. 744, commi 1 e 2 c. nav., nella formulazione originaria, che «Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, destinati esclusivamente alla polizia, alla dogana, alla posta o ad altro servizio di Stato. Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati». Alla luce di queste prime disposizioni è stato notato che per individuare un aeromobile di Stato fosse necessaria l'esistenza sia della appartenenza allo Stato, sia della destinazione esclusiva ad una pubblica funzione ⁽⁴⁴⁾, peraltro individuata dalla norma solo in via esemplificativa ⁽⁴⁵⁾. Di fondamentale importanza è anche l'originario art. 744, comma 3, il quale stabiliva che «salvo che non sia diversamente stabilito da Convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia», ribadendo così che la qualificazione statale dell'aeromobile avesse effetti ai soli fini dell'ordinamento interno, e uniformandosi alla previsione dell'art. 3 della Convenzione di Chicago ⁽⁴⁶⁾.

Peraltro, l'art. 746 c. nav. originario prevedeva altresì che gli aeromobili appartenenti a privati o da questi esercitati potessero essere equiparati a quelli di Stato, con provvedimento del ministro per

⁴³ Lo stesso Gaeta, in *La distinzione fra aeromobili di Stato e aeromobili privati*, cit., afferma che il criterio della normale destinazione assume rilevanza solo ai fini della applicazione delle norme della Convenzione e “*nulla ha a che vedere con la distinzione tra aeromobili privati e aeromobili pubblici*”.

⁴⁴ NISIO, *Aeromobile*, cit., 348.

⁴⁵ MARINO, *Aeromobile*, cit., 645.

⁴⁶ MASTRANDREA, TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit., 1218.

l'aeronautica, qualora fossero adibiti ad un servizio di Stato di carattere non commerciale.

La principale conseguenza della qualificazione dell'aeromobile come aeromobile di Stato, oltre alla non applicabilità di molte Convenzioni internazionali, era prevista dall'art 748 c. nav., il quale modificato con la l. 17 ottobre 1986, n. 732, così recitava: «Salvo diversa disposizione, agli aeromobili militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco non si applicano le norme del presente codice»⁽⁴⁷⁾.

La riforma degli anni 2005 e 2006, che ha interessato la parte aeronautica del codice della navigazione, è intervenuta anche sull'argomento in discorso, modificando, per quel che qui interessa, gli artt. 744, 746 e 748 c. nav.

Nella definizione di aeromobile di Stato di cui all'art 744, comma 1 c. nav. attualmente in vigore si stabilisce che «Sono aeromobili di Stato 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 dello Stato»; quindi, per prima cosa, al criterio della destinazione è stato sostituito quello dell'impiego in servizi istituzionali⁽⁴⁸⁾, e, in secondo luogo, sono stati esclusi dalla categoria degli aeromobili di Stato quelli destinati alla posta, dato che il servizio postale è stato privatizzato, mentre sono stati inseriti quelli impiegati in servizi di protezione civile.

⁴⁷ La legge 17 ottobre 1986, n. 732 aveva anche modificato l'originario articolo 744, comma 1 c. nav. che quindi così stabiliva: «Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, destinati esclusivamente alla polizia, alla dogana, al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, alla posta o ad altro servizio di Stato».

⁴⁸ MATRANDREA, TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, 716.

Il secondo comma della disposizione in esame è rimasto immutato, mentre il terzo comma ha subito solo una riformulazione con l'aggiunta dell'espressione «e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco».

In sede di revisione è stato invece aggiunto un quarto comma all'art. 744 c. nav., il quale introduce la categoria degli aeromobili equiparati a quelli di Stato (ma in modo diverso dall'equiparazione di cui all'art. 746 c. nav.), cioè gli aeromobili «utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale», per i quali quindi si prescinde dal requisito della proprietà pubblica ⁽⁴⁹⁾.

L'art. 746 c. nav. è rimasto nella sua prima parte immutato ed è stato peraltro interpretato dalla giurisprudenza amministrativa nel senso che è irrilevante la natura giuridica, pubblica o privata, del gestore dell'aeromobile, essendo rilevante la sola natura commerciale del servizio cui l'aeromobile equiparato è adibito ⁽⁵⁰⁾.

Peraltro, all'articolo in questione è stato aggiunto un quarto comma, il quale stabilisce che un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri deve stabilire i criteri e le modalità per attribuire la «qualifica di volo di Stato dell'attività di volo esercitata nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche»; puntualmente, in attuazione della disposizione in esame è stato adottato il d.P.C.M. 23 gennaio 2008.

Infine, l'art. 748, comma 1 c. nav., come modificato dalla riforma citata, conferma l'esclusione dell'applicabilità delle norme del codice agli aeromobili di cui all'art. 744, comma 1, ma estende tale regime anche agli aeromobili equiparati a quelli di Stato, di cui all'art. 744, comma 4.

In aggiunta, al comma 2 prevede che «l'utilizzazione degli aeromobili di cui all'art 744, comma 4, e 746, c. nav. comporta l'esenzione da qualsiasi

⁴⁹ SEVERONI, *Aeromobile*, cit., 3.

⁵⁰ Consiglio di Stato, sez. VI, 4 febbraio 2003.

tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali»; peraltro, non è senza critiche la non applicabilità delle norme del codice agli aeromobili di cui all'art. 744, comma 4 in ragione dell'espressione "attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale" che potrebbe essere oggetto di interpretazioni lontane dalla ratio della norma (⁵¹).

Si deve aggiungere inoltre che il comma 3 dell'art. 748 attualmente in vigore si preoccupa di garantire un adeguato livello di sicurezza per le operazioni di volo effettuate con gli aeromobili di Stato e quelli equiparati ai sensi dell'art. 744, comma 4.

3.3 La classificazione degli aeromobili privati

L'art. 747 c. nav. del codice della navigazione del 1942 prevedeva una classificazione degli aeromobili privati in base al loro impiego, ma è stato abrogato con la riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.

In particolare, si distingueva tra aeromobili da trasporto pubblico, destinati a trasportare persone o cose mediante compenso, o anche senza compenso, se il trasporto era effettuato da una impresa di trasporti aerei; aeromobili da lavoro aereo, destinati a scopi industriali e commerciali o ad altra utilizzazione con compenso, eccettuato il trasporto di persone o cose;

⁵¹ MATRANDREA, TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit., 718.

aeromobili da turismo, destinati a scopo diverso da quelli indicati con riferimento alle altre categorie e senza compenso.

Con riferimento all'aeromobile da turismo, è stato osservato che la definizione era piuttosto ampia e comprensiva anche di quegli aeromobili non propriamente da turismo, purché esercitati senza scopo di lucro (⁵²).

L'ultimo comma dell'art. 747 c. nav. rimandava al regolamento la determinazione di ulteriori categorie di aeromobili in relazione al loro impiego e il Regolamento per la navigazione aerea del 1925, agli artt. 140 e 141, ne indicava due ulteriori: gli aeromobili da corsa o da campionato; gli aeromobili da studio o di prova.

Il Regolamento del 1925 inoltre classificava gli aeromobili in tre categorie: categoria normale, categoria speciale, categoria acrobatica. Nella prima erano ricompresi gli aeromobili di cui all'art. 747 c. nav., la seconda comprendeva gli aeromobili da corsa e da campionato e, in ultimo, la terza poteva comprendere le suddivisioni delle altre due categorie.

Le distinzioni citate avevano rilevanza per l'applicazione delle disposizioni riguardanti la composizione dell'equipaggio, i titoli professionali del personale di volo e *“in una parola, di tutte le disposizioni di polizia, di controllo e sicurezza sugli aeromobili”* (⁵³); inoltre le distinzioni indicate servivano al Registro Aeronautico Italiano R.A.I. (⁵⁴), il quale con il certificato di navigabilità, assegnava gli aeromobili ad una di quelle categorie in base all'idoneità dell'aeromobile stesso ad un impiego, uso o servizio, nonché all'idoneità al volo (⁵⁵).

⁵² MEDINA, *Aeromobile*, in *Digesto Disc. Priv. (sez. comm.)*, Torino, 1987, 27.

⁵³ MARINO, *Aeromobile*, cit., 644.

⁵⁴ Il R.A.I. è stato inglobato dall'E.N.A.C., al momento della sua istituzione nel 1997, ad opera del d.lgs. 25 luglio 1997, n. 250 “Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.)”.

⁵⁵ MARINO, *Aeromobile*, cit., 644.

3.4 Aeromobili maggiori e aeromobili minori

Quanto alla classificazione in esame, tra aeromobili maggiori e aeromobili minori, è opportuno fin da subito ribadire che si tratta di una distinzione non accolta in modo esplicito dal legislatore, a differenza di quanto accade per le navi, rispetto alle quali l'art. 136 c. nav. distingue tra navi maggiori e navi minori (⁵⁶).

In particolare, le navi minori vengono solitamente distinte in minori per natura, cioè destinate alla navigazione in uno spazio limitato in ragione delle loro caratteristiche tecniche, e minori per destinazione (quindi non per dimensioni), cioè destinate per scelta del proprietario a navigare in spazi limitati, pur potendo navigare in una estensione più ampia (⁵⁷).

Da un punto di vista giuridico questa distinzione è importante perché le navi minori sono sottoposte ad un regime agevolato rispetto a quelle maggiori, le quali sono gravate da oneri e obblighi più stringenti.

Parte della dottrina ha sostenuto che questa distinzione potesse essere applicata anche agli aeromobili e ha ritenuto di considerare aeromobili minori per natura gli alianti, mentre aeromobili minori per destinazione gli aeromobili da turismo (⁵⁸), alla luce delle loro caratteristiche e della disciplina positiva più favorevole prevista in quel determinato contesto storico, in riferimento a quegli aeromobili. Si tratta peraltro di considerazioni fatte alla luce delle norme regolamentari precodificistiche e al momento di redazione del codice del 1942, nell'auspicio di un intervento

⁵⁶ NISIO, *Aeromobile*, cit., 349.

⁵⁷ SPASIANO, *Sulla nozione giuridica di aeromobile*, cit., 920.

⁵⁸ SPASIANO, *Sulla nozione giuridica di aeromobile*, cit., 920.

più attento e coraggioso del legislatore in materia ⁽⁵⁹⁾, che però non si verificò.

4. La natura giuridica dell'aeromobile

4.1 L'aeromobile come res composita

L'aeromobile, da un punto di vista strutturale, rientra nella categoria delle res compositae, cioè delle cose composte; si tratta quindi di un'entità autonoma rispetto alle parti che lo compongono, le quali sono “*fisicamente congiunte e organicamente collegate da una comune destinazione*” ⁽⁶⁰⁾.

In particolare, l'aeromobile è formato da parti costitutive, cioè parti senza le quali non integrerebbe la sua conformazione tipica ⁽⁶¹⁾, che possono essere separabili o non separabili, le prime comportando, in caso di separazione, il deterioramento della funzionalità del bene e le seconde essendo imprescindibili per il bene stesso ⁽⁶²⁾; da pertinenze, le quali, ai sensi dell'art. 817 c.c., sono cose destinate in modo durevole a servizio o ad ornamento di un'altra cosa, e “*non partecipano organicamente alla*

⁵⁹ Cfr. SPASIANO, *Gli aeromobili minori*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 121, 122.

⁶⁰ LOBIANCO, *L'aeromobile*, in *Compendio di diritto aeronautico*, Giuffrè, Milano, 2009, 104.

⁶¹ PESCATORE, *Aeromobile*, I, *Diritto della Navigazione*, in *Enc. giur. Treccani*, I, Roma, 1988, 6.

⁶² LOBIANCO, *L'aeromobile*, cit., 104.

costituzione della cosa composta”⁽⁶³⁾, sono cioè estranee alla struttura della cosa composta, alla quale sono però legate da un rapporto economico strumentale e durevole; da accessori, i quali pur essendo destinati al servizio o all’ornamento della cosa, come le pertinenze, a differenza di queste non conservano la loro individualità, ma sono unite con la cosa da un punto di vista materiale, pur mantenendo una “*vita giuridica autonoma*”⁽⁶⁴⁾.

Con riferimento alle pertinenze, l’art. 862 c. nav., al primo comma, introduce una elencazione esemplificativa⁽⁶⁵⁾ di pertinenze dell’aeromobile (paracadute, attrezzi, strumenti ed arredi), mentre al secondo comma introduce una deroga alla regola generale di cui all’art. 817 c.c. statuendo che la destinazione pertinenziale può essere effettuata anche da chi non è né proprietario dell’aeromobile né ha un diritto reale sullo stesso⁽⁶⁶⁾.

Il terzo comma dello stesso articolo considera il motore dell’aeromobile come parte costitutiva separabile e tale qualificazione viene giustificata nella Relazione ministeriale al Codice della Navigazione n. 535⁽⁶⁷⁾. In particolare, Grigoli ha messo in luce che questo regime dipendeva dalla necessità, al momento della redazione del codice, di sostituire i motori dell’aeromobile per la revisione periodica, senza però

⁶³ PESCATORE, *Aeromobile*, cit., 6.

⁶⁴ GRIGOLI, *L’esercizio dell’aeromobile*, Giuffrè, Milano, 1988, 150.

⁶⁵ Ex multis GRIGOLI, *L’esercizio dell’aeromobile*, cit., 149.

⁶⁶ L’art. 817, comma 2 stabilisce che «La destinazione può essere effettuata dal proprietario della cosa principale o da chi ha un diritto reale sulla medesima».

⁶⁷ Nella relazione citata si evince che «il gruppo motopropulsore, pur integrando una parte costitutiva dell’aeromobile, può essere staccata dalla cellula senza che ne consegua un’alterazione distruttiva dei singoli elementi che compongono l’aeromobile come cosa complessa», concependo il deterioramento in senso fisico e non operativo, come invece evidenziato dalla dottrina, ex multis GRIGOLI, *L’esercizio dell’aeromobile*, cit., 149.

immobilizzare l'aeromobile stesso nel suo complesso (⁶⁸). In ogni caso, evidenzia lo stesso Autore, questa esigenza è venuta meno a seguito dell'innovazione tecnologica, la quale ha introdotto dei motori (c.d. turboreattori) dotati di turbina difficilmente separabile dalla cellula senza pregiudicarne l'autonomia funzionale (⁶⁹); per questo, conclude Grigoli, il regime indicato dall'art. 862, comma 3 deve essere inteso come normale e non assoluto (⁷⁰).

Fondamentale con riguardo alle pertinenze è anche l'art. 863 c. nav., che richiama la disciplina che gli artt. 247 e 248 c. nav. dettano per la nave; alla luce del richiamo si può sostenere che la destinazione pertinenziale di una cosa non pregiudica i diritti sulla stessa preesistenti a favore di terzi, ma tali diritti non possono essere opposti a terzi di buona fede se non risultano da scrittura avente data certa anteriore o dal certificato di immatricolazione; inoltre «ai terzi di buona fede, che hanno acquistato diritti sulla nave, la proprietà aliena della pertinenza può essere opposta solo quando risulta da scrittura avente data certa anteriore» o dal certificato di immatricolazione; invece «la cessazione della qualità di pertinenza di una cosa, la cui proprietà aliena non risultava da scrittura avente data certa anteriore», o dal certificato di immatricolazione, «non è opponibile ai terzi i quali abbiano anteriormente acquistato diritti sulla nave».

⁶⁸ GRIGOLI, *L'esercizio dell'aeromobile*, cit., 148.

⁶⁹ GRIGOLI, *L'esercizio dell'aeromobile*, cit., 148.

⁷⁰ GRIGOLI, *L'esercizio dell'aeromobile*, cit., 148.

4.2 L'aeromobile come bene mobile registrato

L'aeromobile è un bene mobile registrato di cui agli artt. 815 e 2683 c.c. Questa scelta del legislatore, dettata dall'importanza socio-economica dello stesso ⁽⁷¹⁾, comporta la sua iscrizione in pubblici registri e l'applicazione del regime di circolazione controllata ⁽⁷²⁾. Tuttavia, essendo un bene mobile, l'art. 861 c. nav. stabilisce che se non è diversamente stabilito, l'aeromobile è soggetto alla disciplina dei beni mobili.

La prima conseguenza del regime cui è sottoposto l'aeromobile è prevista dall'art. 864 c. nav., il quale dispone che gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali sull'aeromobile o sue quote devono, a pena di nullità, essere fatti per iscritto.

Allo stesso modo l'art. 865 c. nav. stabilisce che «gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili o loro quote sono resi pubblici mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale, ed annotazione sul certificato di immatricolazione». Questa pubblicità ha valore dichiarativo e non costitutivo ⁽⁷³⁾, in quanto necessaria affinché gli atti indicati possano produrre effetti verso terzi ⁽⁷⁴⁾.

La natura di bene mobile registrato dell'aeromobile comporta inoltre la non applicazione del principio del “possesso vale titolo” di cui all'art. 1153 c.c.; quindi un acquirente in buona fede, se dovesse acquistare da chi non è proprietario del bene, resterebbe soggetto ad una eventuale azione di

⁷¹ LOBIANCO, *L'aeromobile*, cit., 105.

⁷² ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 64.

⁷³ MEDINA, *Aeromobile*, cit., 27.

⁷⁴ MARINO, *Aeromobile*, cit., 650.

rivendicazione del vero proprietario ⁽⁷⁵⁾, in quanto il semplice possesso in buona fede non è sufficiente a far acquistare la proprietà.

Infine, in conseguenza della natura di bene mobile iscritto in pubblici registri, l'aeromobile può essere oggetto di ipoteca, ma ai sensi dell'art. 1027 c. nav., l'ipoteca può essere solo volontaria.

Questo permette l'accesso al credito, ma consente allo stesso tempo al debitore di mantenere la disponibilità del bene ⁽⁷⁶⁾.

L'art. 1028 c. nav., invece, stabilisce che l'ipoteca può essere concessa anche su un aeromobile in costruzione, però solo a partire dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle costruzioni.

Questa possibilità dimostrerebbe la sensibilità del legislatore speciale, il quale nell'intento di favorire lo sviluppo del settore, ha permesso la concessione di questa garanzia anche su un bene che non è ancora venuto ad esistenza ⁽⁷⁷⁾.

La dottrina ha dibattuto sulla possibilità di sottoporre ad ipoteca anche i materiali preposti alla costruzione dell'aeromobile; in particolare è stato ribadito che *“qualora sussista il fatto obiettivo della concreta trasformazione della res in elemento strutturalmente predisposto per il processo di lavorazione del bene in costruzione, [...] si dovrà ritenere ammissibile la ipotecabilità dei materiali cui si ha riguardo”* ⁽⁷⁸⁾.

Da ultimo, gli artt. 1029 e 1030 c. nav. stabiliscono da un lato che l'ipoteca ha per oggetto l'aeromobile, le sue pertinenze e parti separabili anche se separate, e dall'altro che «Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca sull'aeromobile deve essere resa pubblica, mediante trascrizione

⁷⁵ LOBIANCO, *L'aeromobile*, cit., 105.

⁷⁶ ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 65.

⁷⁷ ZUNARELLI, COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 65.

⁷⁸ GRIGOLI, *L'esercizio dell'aeromobile*, cit., 159.

nel registro aeronautico nazionale e annotazione sul certificato di immatricolazione».

5. L'ammissione dell'aeromobile alla navigazione e la sua navigabilità

L'art. 749, comma 1 c. nav. attualmente vigente stabilisce che l'ammissione dell'aeromobile alla navigazione è sottoposta da un lato all'immatricolazione mediante iscrizione nel registro aeronautico nazionale, e dall'altro alla abilitazione alla navigazione aerea (⁷⁹).

L'aeromobile viene ad esistenza giuridica proprio al momento dell'immatricolazione (⁸⁰), in quanto identificato, ai sensi dell'art. 750, comma 3 c. nav., dalla marca di nazionalità e dalla marca di immatricolazione; la prima è costituita dalla lettera I (Italia), mentre la seconda è composta da un gruppo di quattro lettere e deve essere diversa per ciascun aeromobile. Esse sono considerate come lo "*stato civile*" dell'aeromobile in quanto ne permettono in ogni momento la sua individuazione (⁸¹), tanto che l'art. 796 c. nav. impedisce all'aeromobile di circolare se non porta impresse le marche di nazionalità e di immatricolazione.

⁷⁹ L'art. 749, comma 2 invece stabilisce che «Sono altresì ammessi alla navigazione gli aeromobili non immatricolati, nonché quelli già immatricolati di cui all'articolo 744, quarto comma, muniti di marche temporanee ai sensi dell'articolo 754».

⁸⁰ MARINO, *Aeromobile*, cit., 647.

⁸¹ MARINO, *Aeromobile*, cit., 647.

L'art. 754, comma 1 c. nav. permette altresì l'assegnazione di marche temporanee, a richiesta del costruttore, «per identificare aeromobili non immatricolati, di sua proprietà o nella sua disponibilità, che siano già iscritti nel registro delle costruzioni, allo scopo di effettuare l'attività di volo per prove, esperimenti, dimostrazioni, nonché consegna ad acquirenti». Il comma 2 dello stesso articolo invece permette l'assegnazione di marche temporanee «agli aeromobili, non ancora immatricolati, di proprietà di soggetti rispondenti ai requisiti previsti dall'art. 756, che ne dispongono a scopo di vendita, nonché per esigenze di sicurezza nazionale, agli aeromobili di cui all'art. 744, quarto comma, anche se già immatricolati». In ogni caso è l'ENAC che, all'atto dell'assegnazione, stabilisce il periodo di utilizzabilità delle marche temporanee.

L'immatricolazione dell'aeromobile presso un determinato Stato ne determina la nazionalità, come si evince dall'art. 17 della Convenzione di Chicago del 1944 relativa all'aviazione civile internazionale. Questo determina un collegamento tra lo Stato d'iscrizione e l'aeromobile, in virtù del quale l'aeromobile stesso è assoggettato al diritto interno di quello Stato e alle convenzioni internazionali da quest'ultimo ratificate, ma *“non beneficia della extraterritorialità all'estero ed è soggetto alla giurisdizione dello Stato in cui si trova”* ⁽⁸²⁾; infine la nazionalità dell'aeromobile funge da criterio di collegamento di diritto internazionale privato per l'individuazione delle norme da applicare alle fattispecie in rilievo ⁽⁸³⁾.

Sia l'ordinamento internazionale (art. 18 Convenzione di Chicago del 1944), sia l'ordinamento nazionale (art. 751 c. nav.) vietano la doppia immatricolazione, cioè un aeromobile già validamente immatricolato in un

⁸² SEVERONI, *Aeromobile*, cit., 6.

⁸³ MEDINA, *Aeromobile*, cit., 30.

altro Stato non può ottenere l'immatricolazione anche in Italia, ma può eventualmente chiedere il trasferimento della immatricolazione da uno Stato ad un altro, ai sensi dallo stesso art. 18 della Convenzione di Chicago del 1944.

Gli aeromobili, a richiesta del proprietario, sono iscritti nel registro aeronautico nazionale, tenuto dall'ENAC, se rispettano i requisiti di nazionalità previsti dall'art. 756 c. nav., il quale ha subito grandi modifiche con la riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione.

In particolare, sono nazionali gli aeromobili che appartengono in tutto o in parte maggioritaria: a) allo Stato, alle regioni, alle province, ai comuni e ad 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 una sede in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione europea il cui capitale appartenga in tutto od in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea, ovvero a persone giuridiche italiane o di altro Stato membro dell'Unione europea aventi le stesse caratteristiche di compagine societaria e il cui presidente, la maggioranza degli amministratori e l'amministratore delegato siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea; si evince quindi l'equiparazione non solo dei cittadini degli Stati membri dell'UE ai cittadini italiani, ma anche tra società aventi sede in uno Stato membro e società aventi sede in Italia, nel rispetto del principio di non discriminazione e nel perseguimento del mercato interno comune ⁽⁸⁴⁾.

L'art. 756, comma 2 aggiunge che «L'ENAC, in deroga a quanto previsto dal primo comma, può, con provvedimento motivato, consentire

⁸⁴ MASUTTI, *Il diritto aeronautico, Lezioni casi e materiali*, Giappichelli, Torino, 214, 215.

l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali le società titolari di una licenza di esercizio abbiano l'effettiva disponibilità, ancorché non ne siano proprietarie».

Valutata la rispondenza dei requisiti di nazionalità, l'ENAC, da cui è tenuto il registro di iscrizione degli aeromobili ⁽⁸⁵⁾, rilascia il certificato di immatricolazione, il quale enuncia i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, le generalità del proprietario, nonché le altre indicazioni richieste dai regolamenti dell'ENAC, e su di esso sono annotate anche le variazioni che comportano una modificazione dei dati poc'anzi indicati.

A differenza del passato il certificato di immatricolazione non ha più la capacità di abilitare alla navigazione, compito che oggi spetta al certificato di navigabilità ⁽⁸⁶⁾.

Infine, va evidenziato da un lato che l'iscrizione dell'aeromobile costituisce presupposto giuridico degli istituti della proprietà, esercizio, ipoteca, sequestro ecc. dell'aeromobile ⁽⁸⁷⁾ e dall'altro che le indicazioni risultanti dal R.A.N. fanno fede fino a prova contraria, come risulta anche dall'art. 770 c. nav.

Se in materia di immatricolazione i singoli Stati hanno una loro autonomia nell'individuare i criteri in base ai quali consentire l'immatricolazione degli aeromobili nei registri nazionali ⁽⁸⁸⁾, in materia di navigabilità risalta la competenza dell'Unione europea e delle sue istituzioni.

⁸⁵ Il registro di iscrizione degli apparecchi per il volo da diporto e sportivo è tenuto dall'Aero Club d'Italia.

⁸⁶ MASTRANDREA, TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, cit.,

⁸⁷ MARINO, *Aeromobile*, cit., 648.

⁸⁸ MEDINA, *Aeromobile*, cit., 29.

La navigabilità dell'aeromobile indica l'attitudine dell'aeromobile alla navigazione e la sua idoneità ad un determinato impiego o servizio; in particolare, così dispone l'art. 763 c. nav.: «L'aeromobile che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente attrezzato e atto all'impiego al quale è destinato».

Dagli artt. 764 e 765 c. nav. emerge che l'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea è attestata dal certificato di navigabilità, il quale abilita l'aeromobile alla navigazione, in riferimento al servizio o all'impiego che gli è assegnato dal certificato stesso.

L'art. 766 c. nav. prevede che il certificato di navigabilità è rilasciato dall'ENAC conformemente alla normativa comunitaria.

Ad oggi il punto di riferimento è il Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio. L'intervento del legislatore unionale mira principalmente a stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, garantendo così regole di progettazione degli aeromobili che proteggano la salute e la sicurezza dei passeggeri e adottando misure volte a garantire che i prodotti⁽⁸⁹⁾, le persone e le organizzazioni nella Unione europea rispettino le regole previste. Il regolamento citato intende tra l'altro contribuire al miglioramento delle prestazioni complessive del settore dell'aviazione

⁸⁹ L'art. 3 par. 1 n. 3) definisce «prodotto» un aeromobile, un motore o un'elica.

civile e contribuire a un livello elevato ed uniforme di protezione dell'ambiente ⁽⁹⁰⁾.

L'art. 9, paragrafo 1 del Regolamento 1139/2018, rubricato "Aeronavigabilità e protezione dell'ambiente", stabilisce che gli aeromobili nei cui confronti trova applicazione il regolamento, eccettuati gli aeromobili senza equipaggio, e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati devono soddisfare i requisiti essenziali di aeronavigabilità di cui all'allegato II del regolamento stesso; il paragrafo 2 dello stesso articolo dispone, in riferimento al rumore e alle emissioni, che gli aeromobili e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati devono soddisfare i requisiti per la protezione dell'ambiente stabiliti a livello internazionale dalla Convenzione di Chicago del 1944, prevedendo tuttavia che i requisiti essenziali in materia di compatibilità ambientale di cui all'allegato III del regolamento si applicano ai prodotti, alle parti e agli equipaggiamenti non installati la convenzione di Chicago del 1944 non preveda requisiti per la protezione dell'ambiente. Conseguentemente, gli articoli successivi del regolamento prevedono un complesso sistema di certificazioni (si parla sia di certificati di omologazione, sia di certificati di aeronavigabilità) e approvazioni, la cui disciplina dettagliata è delegata alla Commissione europea, nel rispetto dei principi di cui all'art. 4 e degli obiettivi di cui all'art. 1 del regolamento, nonché delle norme e pratiche raccomandate internazionali.

In questo quadro assume fondamentale importanza l'European aviation safety agency (EASA), istituita con Regolamento del 15 luglio 2002, n. 1592 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, per superare e sovrapporsi funzionalmente alle JAA

⁹⁰ Cfr. l'art. 1 del Regolamento citato, il quale è rubricato "Principi".

(Joint Aviation Authorities), cioè una organizzazione europea che raggruppava le autorità nazionali dell'aviazione civile e che realizzava disposizioni tecniche in materia di sicurezza ed innovazioni tecnologiche, le quali però non erano vincolanti; scopo dell'EASA è quindi quello di realizzare un'autorità europea che ha principalmente competenze in materia di regolamentazione e di certificazione in riferimento alla aeronavigabilità e protezione ambientale ⁽⁹¹⁾.

⁹¹ MASUTTI, *Il diritto aeronautico, Lezioni casi e materiali*, cit., 219.