

CAPITOLO I

NOZIONE GIURIDICA DI AEROMOBILE

1.1 La nozione di aeromobile nel diritto internazionale e in quello italiano

L'aeromobile si sviluppò in modo prodigioso a seguito del primo conflitto mondiale e se, all'inizio, poteva essere considerato uno strumento di guerra, ora è considerato uno strumento di pace. E' riuscito a rivoluzionare il mondo dei traffici e dei trasporti ed é un veicolo importante per l'attività e per gli scambi.

Nell'ambito dello studio del diritto della navigazione, l'analisi della nozione tecnico-giuridica dell'aeromobile ha rilievo essenziale; in particolare, ai fini della attuale trattazione, é importante per delimitare il campo di applicazione della disciplina giuridica interna e internazionale propria degli aeromobili e per

escludere da tale disciplina tutti quegli apparecchi aerei che non si possono considerare aeromobili.

La Convenzione di Parigi del 3 ottobre 1919, nell'allegato D definiva l'aeromobile come "ogni apparecchio che si può sostenere nell'atmosfera grazie alla reazione dell'aria".

Questa definizione appare esatta sotto l'aspetto fisico, ma non dal punto di vista giuridico: è sicuro, infatti, che gli aeromobili sono apparecchi che possono sostenersi nell'atmosfera grazie alle reazioni dell'aria, ma non tutti gli apparecchi che hanno queste caratteristiche sono aeromobili.

Due eccellenti autori, lo Scialoja¹⁾ e il Marino,²⁾ ritengono, dunque, tale nozione insufficiente dato che, a rigori, dovrebbero essere assoggettati alle leggi aeronautiche anche i palloni frenati o, addirittura, "gli aquiloni e palloncini per ragazzi!"

1) SCIALOJA, *"Corso di diritto della navigazione"*, Roma, 1943, 57.

2) MARINO, *"Aeromobile"*, Enc. dir., I, Milano, Giuffrè, 1958, 64.

Nel 1944 alcuni allegati tecnici alla Convenzione di Chicago qualificarono l'aeromobile come *"any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air"*.

Come si può notare la definizione é sostanzialmente identica a quella contenuta nella Convenzione di Parigi.

Sotto l'aspetto tecnico-giuridico sembrerebbe più esatta la definizione che viene data dal Regolamento italiano sulla navigazione aerea, approvato con r.d. 11 gennaio 1925, n.356, il quale per aeromobile intende "un meccanismo od una qualsiasi struttura che utilizzando il sostentamento statico o quello dinamico dell'aria sia atto a trasportare cose o persone".

Un autore³⁾, tuttavia, ha affermato che questa definizione é incompleta, dal momento che descrive solo una delle attitudini dell'aeromobile, cioè il trasporto, e non comprende tutti quegli apparecchi che si alzano semplicemente in aria, senza occuparsi di trasportare di cose o persone.

³⁾ FRAGALI, *"Principi di diritto aeronautico"*, Padova, Cedam, 1930, 52.

La definizione, di conseguenza, potrebbe essere esauriente solo se la si integrasse con la precisazione che l'aeromobile é un apparecchio capace di innalzarsi e di *circolare* in aria, oppure se si considerasse il concetto di trasporto come comprendente la possibilità di un sollevamento dal suolo, dato che anche questo é trasporto da un punto all'altro dell'atmosfera.

In questo modo non sfuggirebbero ad una regolamentazione adeguata le attività che, pur non avendo l'attitudine al trasporto, comportano però una navigazione aerea.

Secondo la Scialoja⁴⁾, invece, pur essendo la definizione non inesatta, ritiene che il requisito dell'attitudine al trasporto sia insufficiente: il trasporto, se applicato ad una "qualsiasi struttura", comporta non solo il trasferimento da un luogo ad un altro, ma anche il sollevamento.

Lo stesso Regolamento, perciò, nell'elencare i vari tipi di velivoli ricompresi nella definizione di cui sopra, stabiliva che anche i palloni frenati e i cervi volanti fossero aeromobili, quando

⁴⁾ SCIALOJA, *Op. cit.*, 57.

in realtà questi apparecchi sono atti al solo trasporto verticale. Il concetto di aeromobile si allargò, così, oltre misura.

Nel nostro attuale codice della navigazione l'art. 743 definisce l'aeromobile "ogni macchina atta al trasporto per aria di persone o cose da un luogo ad un altro".

Si cercherà di analizzare in modo sistematico quanto stabilito dal legislatore: innanzitutto l'aeromobile é una *macchina*, cioè una costruzione realizzata attraverso l'unione di elementi materiali tali da determinare una struttura unitaria capace di solcare i cieli.

Non importa che l'aeromobile abbia un mezzo di propulsione proprio: rientrano nella definizione anche quegli apparecchi che si avvalgono per il loro movimento di reazioni aerodinamiche, come gli alianti.⁵⁾

L'aeromobile, poi, deve essere anche atto *al trasporto per aria di cose o persone*.

⁵⁾ Secondo GRIGOLI, "Il diritto della navigazione tra codificazione e decodificazione", tomo I, Napoli, Edizione scientifica italiana, l'uso del sostantivo "macchina", é atto a ricomprendere qualsiasi prodotto della tecnica; il legislatore non ha qualificato l'aeromobile in relazione ad uno specifico procedimento costruttivo, ma si é limitato ad indicare un termine in grado di riassumere il risultato dell'opera costruttiva.

Il Dominedò⁶⁾ ritiene che il codice abbia voluto mettere in evidenza il fatto del trasporto, guardando al momento essenziale della **navigabilità**.

Secondo questo autore ciò che rileva é la possibilità per l'aeromobile di spostare le cose e le persone da un luogo ad un altro: rientrano, perciò, nella definizione del codice tanto le macchine destinate al trasferimento quanto quelle che realizzano un semplice sollevamento dato che tutte producono uno spostamento da un luogo ad un altro.

In conclusione, rientrano nel concetto di aeromobile così delineato anche i cervi volanti e gli aerostati frenati.

Lo Scialoja⁷⁾, al contrario, mette in luce che il legislatore con la formula del trasporto, ha voluto escludere lo spostamento nel senso solo verticale; ritiene, perciò, che ai palloni frenati e ai cervi volanti, benché non abbiano caratteristiche del tutto incompatibili con quelle degli aeromobili, non siano da applicarsi le norme che

⁶⁾ DOMINEDO', *"Principi del diritto della navigazione"*, II, Padova, Cedam, 1963, 112.

⁷⁾ SCIALOJA, *Op. cit.*, 57.

riguardano proprio gli aeromobili (per esempio le norme che si riferiscono al regime dei beni mobili registrati).

Altri autori⁸⁾ rilevano che la relazione ministeriale al codice (n.468) esclude il semplice spostamento in senso verticale; anche per loro i cervi volanti e gli aerostati frenati non sarebbero da considerare come aeromobili.

Il Marino⁹⁾ analizza molto lucidamente la disposizione del codice e sostiene che la norma vada riferita alle sole macchine capaci sì di sollevarsi sulla superficie, ma che possano pure spostarsi nello spazio aereo.

L'espressione "*da un luogo ad un altro*" ci rivela che essa è riferibile anche al trasporto realizzato dagli elicotteri che, oltre al volo verticale, hanno l'attitudine allo spostamento orizzontale.¹⁰⁾

⁸⁾ LEFEBVRE-PESCATORE-TULLIO, *"Manuale di diritto della navigazione"*, Milano, Giuffrè, 1996, 290.

⁹⁾ MARINO, *Op cit.*, 64-65.

¹⁰⁾ Su queste caratteristiche degli elicotteri è d'accordo SPASIANO, *"Gli aeromobili minori (A proposito delle aerodine con elevazione verticale)"*, in Riv. Dir. Nav., 1950, I, 120.

Rispetto alla definizione data dal Regolamento del 1925 sulla navigazione aerea, nell'attuale codice non si indica il requisito del sostentamento statico o dinamico dell'aria.

Questa, tuttavia, non sembra una grave lacuna, dato che tale caratteristica deve ritenersi presupposta per due motivi:

- non si possono annoverare fra gli aeromobili quelle strutture che pur trasportando cose o persone, non utilizzano il sostentamento dell'aria (per esempio le teleferiche che si spostano seguendo l'andamento naturale della superficie terrestre in costante contatto fisico con la terra stessa);¹¹⁾
- eliminando la caratteristica sopraddetta la nozione é adatta per ricomprendere mezzi di trasporto che traggono il loro sostentamento dallo sfruttamento di mezzi di propulsione e di altre energie che non richiedono il sostentamento dinamico dell'aria.¹²⁾

¹¹⁾ Le conclusioni sono valide anche in merito alla configurazione del cuscino d'aria utilizzato nel sistema dei trasporti ferroviari (i cd. autotreni), e, in genere, dei trasporti di superficie, soggetti a seguire un dato percorso fisso.

¹²⁾ D'accordo é il MEDINA, "*Aeromobile*", in *Digesto Discipline priv.*, I, Sez. comm., Torino, UTET, 1987, 26.

1.2 La natura giuridica dell'hovercraft

Per un certo periodo é stata discussa la questione inerente alla natura giuridica dell'aeroscafo o hovercraft (in inglese da *to hover*, librarsi e *aircraft*, aeroplano) in relazione al requisito del trasporto per aria.

E' un veicolo che genera sotto di sé un cuscino d'aria capace di sollevarlo su di una superficie.¹³⁾

La definizione di aeromobile contenuta nella convenzione di Chicago del 1944¹⁴⁾ é stata modificata con l'aggiunta della frase "diverse dalla reazione dell'aria sulla superficie terrestre", proprio allo scopo di escludervi l'aeroscafo.

¹³⁾ Le particolari caratteristiche dell'aeroscafo consentono, rispetto a quella degli altri mezzi impiegati sulla superficie acquee, una velocità di crociera nettamente superiore, nonché la sua utilizzazione anche in particolari condizioni ambientali, quali bassi fondali, formazioni coralline, scogliere affioranti in superficie, etc.

¹⁴⁾ Riportata a pagina 2 della presente trattazione. Per precisione rileviamo che la Convenzione di Chicago del 1944 sulla navigazione aerea consta di quattro parti relative, rispettivamente, alla navigazione aerea e alla navigazione civile internazionale, all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), ai trasporti aerei e adisposizioni generali varie. Essa é, da un lato, un accordo normativo che crea, cioè, per gli Stati reciproci diritti e obblighi nel campo della navigazione aerea e della navigazione civile e, dall'altro, l'atto istitutivo dell'ICAO.

La classificazione dell'aerospafo ci permetterà di valutare se esso é da ricomprendersi tra le navi o tra gli aeromobili e, contemporaneamente, di verificare l'esattezza della nozione giuridica di aeromobile fin qui delineata.

Per poter individuare un bene é necessario porre attenzione alla sua struttura e alla sua destinazione in relazione allo svolgimento di determinate attività.

Secondo l'art 136 cod. nav., nave é "qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di diporto o ad altro scopo".

Il codice ha usato la parola attitudine per l'aeromobile e quella di destinazione per la nave. Un autore¹⁵⁾ ha acutamente rilevato che non c'è differenza tra le due norme, in quanto una costruzione é una nave o un galleggiante anche quando la destinazione alla navigazione é solo potenziale, cioè pura attitudine la quale rappresenterebbe un momento anteriore

¹⁵⁾ SCIALOJA, *Op. cit.*, 56.

all'impiego; le due definizioni sono diverse solo perché la legge ha voluto indicare per la nave i vari scopi del trasporto.

Per il legislatore, quindi, è importante il momento teleologico riferito alla destinazione al movimento per acqua e non il modo con cui si raggiunge il risultato.¹⁶⁾

Sarebbe restrittivo dare rilievo essenziale alla necessità del contatto materiale del veicolo con l'acqua, mentre è sufficiente che, per la realizzazione degli scopi elencati dall'art. 136 cod. nav., l'aerospafo utilizzi l'ambiente della navigazione per acqua al fine di attendere alla propria destinazione.

Non dobbiamo dimenticare che l'hovercraft viene impiegato anche nel trasporto terrestre: perciò se è l'impiego del mezzo, cioè la funzione economico-sociale svolta, che ci permette di classificare l'aerospafo come nave e non come "tertium genus"¹⁷⁾, il quale si dovrebbe collocare tra i veicoli della nave e

¹⁶⁾ GRIGOLI, *"In merito alla natura giuridica dell'aerospafo"*, in D. A., 1974, 30. L'autore rileva che non si può fare riferimento all'elemento tecnico per individuare la chiave di volta per la soluzione dei problemi posti dalla fattispecie considerata; occorre invece vagliare adeguatamente l'insieme degli elementi prescelti dalla norma per enucleare il dato di qualificazione del fatto regolato.

¹⁷⁾ TULLIO, *"La natura giuridica dell'hovercraft"*, Riv. dir. nav., 1970, I 205.

dell'aeromobile¹⁸⁾, dal momento che le sue particolari caratteristiche strutturali permetterebbero di richiamare le norme tipiche della navigazione aerea¹⁹⁾, non si può ignorare che tale classificazione riguarda proprio l'ambiente della navigazione per acqua e per aria.

Possiamo concludere ricordando che oramai sono praticamente superati i dubbi circa l'inquadramento dell'hovercraft tra le navi, grazie al D.P.R. 14 novembre 1972, n.1154, che lo definisce come "nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare",

¹⁸⁾ DU PONTAVICE, *"Le statut de l'aéroglesseur"*, Rev. gén. air, 1970, 136 ss. Questo autore francese ha ritenuto che l'aéroglesseur (l'aeroscafo in lingua francese) non sia né una nave né un aeromobile, ma un mezzo nuovo. Non c'è, tuttavia, necessità di creare un nuovo istituto giuridico: basterà attingere ai diritti conosciuti, quello marittimo, quello aereo e quello fluviale, per disciplinare questo mezzo, e adattare le norme alla navigazione dell'aeroscafo, procedendo caso per caso, senza preconcetti e con realismo.

¹⁹⁾ Contrario a questa tesi è ROMANELLI, *"I danni da aeromobile sulla superficie"*, Milano, 1970, 73. L'autore puntualmente rileva che l'esercizio di un veicolo diverso dall'aeromobile, anche se eventualmente capace di arrecare danni astrattamente classificabili come danni sulla "superficie", è inidoneo non solo a far sorgere l'obbligazione risarcitoria in base alla normativa relativa ai danni a terzi in superficie, ma non può nemmeno procedersi all'applicazione analogica della normativa stessa.

rappresentando, perciò, una sicura conferma e un riscontro importante da parte del legislatore.²⁰⁾

²⁰⁾ Un emendamento all'allegato 7 alla Convenzione di Chicago (marche di nazionalità e di immatricolazione degli aeromobili) adottato dal Consiglio dell'ICAO l'8 novembre 1987, ha escluso dalla categoria degli aeromobili il veicolo a cuscino d'aria. Interessante è notare che una delle funzioni di maggior rilievo del Consiglio dell'ICAO è proprio quello di adottare delle norme e delle pratiche raccomandate internazionali. Ciascuno Stato contraente è giuridicamente libero di conformarsi o meno alla normativa ICAO. La conseguenza della scelta negativa, infatti, è non già la violazione della Convenzione (la Convenzione di cui si tratta è quella di Chicago del 1944), bensì solamente l'inesistenza in capo agli Stati contraenti, dell'obbligo di riconoscere i certificati e le licenze che non rispondano alle condizioni stabilite nel quadro ICAO e di ammettere, quindi, gli aerei e il personale sul proprio territorio, ciò che, indirettamente rafforza l'obbligo di conformità in questa materia. In generale per l'ICAO vedi la nota 25 della presente tesi.

ROMANELLI-COMENALE PINTO, *"Il recepimento degli annessi ICAO in Italia: un obiettivo raggiunto?"*, in Dir. trasp., 1994, II, 441 ss. Gli autori si chiedono se possa parlarsi di un vero e proprio obbligo di recepimento degli annessi. In realtà si tratterebbe di un problema più teorico che pratico dato che l'applicazione di fatto di lunga durata viene ad escludere quanto meno in linea tradizionale la probabilità che si verifichi effettivamente l'esigenza di derogare agli annessi.

1.3 Le distinzioni legislative tra i vari tipi di aeromobili

Vorremmo, ora, tornare allo studio della nozione giuridica dell'aeromobile, analizzando alcune distinzioni che il nostro legislatore ha ritenuto opportuno realizzare: la prima si basa sulle caratteristiche tecniche del mezzo aereo.

L'art. 743 cod. nav. al 2° comma così recita: "Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche, sono stabilite dal regolamento".

Occorre a questo punto risolvere una questione preliminare, ossia la sopravvivenza o meno al codice della navigazione del Regolamento del 1925 della navigazione aerea.

L'attuale codice della navigazione prevede l'emanazione del regolamento di esecuzione del codice stesso (art. 1328).

Fino ad oggi non é stato ancora emanato il regolamento per la navigazione aerea; esigenze concrete dell'attività amministrativa comportano l'applicazione di fatto da parte delle autorità

amministrative del Regolamento del 1925 che non sia in contrasto con le norme del codice .

Una parte della dottrina²¹⁾ conclude per l'odierna vigenza delle norme regolamentari del 1925. L'art. 1328 cod. nav., infatti, impedisce l'entrata in vigore di disposizioni del codice che per la loro applicazione richiedono particolari norme regolamentari, segnando un limite all'efficacia abrogativa dei regolamenti prevista nel successivo art.1329; poiché l'abrogazione del Regolamento per la navigazione aerea presuppone l'emaneazione di un nuovo regolamento, l'art. 1329 sarebbe privo di efficacia fino all'entrata in vigore di tale nuovo regolamento.²²⁾

Secondo una diversa opinione, il Regolamento del 1925 rimarrebbe in vigore per la parte non contraria o incompatibile con le norme del codice.

²¹⁾ LEFEVBRE-PESCATORE-TULLIO, *Op. cit.*, 21-23.

²²⁾ Cfn. BALLARINO-BUSTI, *"Diritto aeronautico e spaziale"*, Milano, Giuffrè, 1988, 29-31.