

## Organizzazione giuridica della navigazione

Riassunto pag 129 a 231

### Il diritto della navigazione aerea

#### Nozioni introduttive – definizioni

**Navigazione** = ogni attività che ha come obiettivo l'utilizzo del mezzo aereo

Elementi che qualificano la navigazione:

1. **Mezzi** (aeromobili, veicolo spaziale)
2. **L'ambiente** (spazio aereo, spazio extra atmosferico)
3. **Finalità** (trasporto privato o pubblico, commerciale di diporto, ecc.)

I termini “navigazione aerea” e “aeromobile” includono l'attività di esercizio come figura dell'esercente che conduce tale attività

**Impresa aeroportuale** = insieme delle risorse materiali, tecnologiche, umane e organizzative necessarie per la navigazione aerea.

Il concetto di navigazione, oltre al mezzo e all'ambiente, comprende anche l'infrastruttura che insiste su un'area specifica destinata alle operazioni di decollo e atterraggio, sosta e ricovero degli aeromobili, cioè l'AEROPORTO.

#### Le fonti

##### Generalità

**Diritto civile** = applicabile solamente nel caso in cui non ci sono altre norme speciali applicabili e non sia neppure fattibile fare ricorso

**Fonti primarie** = subordinate solo alle fonti costituzionali

**Fonti secondarie** = subordinate alle leggi e operano nell'ambito di esse

1. La Costituzione
2. Regolamenti e Direttive dell'Unione Europea
3. Codice della navigazione
4. Leggi speciali, Decreti e Convenzioni internazionali
5. Regolamenti governativi, ministeriali e Regolamenti emanati da enti propri della navigazione es. ENAV
6. Usi e consuetudini
7. Diritto comune

## Il codice della navigazione

Prevede:

- Norme comuni
- Norme riservate alla navigazione marittima
- Norme riservate alla navigazione aerea

In materia di navigazione marittima interna ed aerea si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, (le norme corporative e gli usi ad esse relativi). Ove manchino le disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili, si applica il “diritto civile.”

Il codice della navigazione, promulgato con R.D. 30 marzo 1942 n.327 è così composto:

- Disposizioni preliminari (primi 14 articoli) fonti della navigazione e dei limiti di efficacia delle relative norme nello spazio
- I Parte (artt. 15-686) navigazione marittima ed interna 4 libri
- II Parte (artt. 687-1079) navigazione aerea (divisa in 4 libri)
  1. Ordinamento amministrativo della navigazione (artt. 687-847)
  2. Proprietà ed esercizio degli aeromobili (artt.848-938)
  3. Disciplina delle obbligazioni relative all’esercizio della navigazione (artt. 939-1037)
  4. Delle disposizioni processuali (artt.1038-1079)
- III Parte (artt. 1080-1265) Disposizioni penali e disciplinari 2 libri
- IV Parte (artt. 1266-1331) disposizioni transitorie e complementari

Il D.Lgs. n.96 del 9/5/2005 emanato su legge delega n.237 del 9/11/2004 ha modificato in parte il codice nelle parti più desuete. L’opera di ammodernamento è stata portata a termine con il D.Lgs. n.151 del 15/3/2006

## Leggi ed i regolamenti

Fonti secondarie del diritto della navigazione:

- Regolamenti governativi
- Regolamenti ministeriali
- Regolamenti emanati da enti

## Usi e consuetudini

Secondo l’articolo 1 l’applicazione della consuetudine praeter legem precederà il ricorso al diritto comune

## Diritto comune

Norme di diritto amministrativo, privato, processuale, internazionale, penale che costituiscono la normativa generale.

## Le Convenzioni internazionali

Per evitare che ogni Stato regolamenti in modo differente i vari istituti giuridici, i vari Governi (ma anche enti privati) sin dagli inizi del novecento hanno stipulato convenzioni internazionali volte ad uniformare i rapporti e le normative in materia di navigazione aerea.

Le Convenzioni per diventare parte del nostro ordinamento giuridico devono essere rese esecutive mediante una legge del Parlamento detta legge di ratifica.

- Convenzione di Parigi (1919). Questa Convenzione istituì per la prima volta il principio di piena sovranità dello Stato sullo spazio atmosferico sovrastante il suo territorio. Sancì l'obbligo per gli Stati contraenti di immatricolare gli aeromobili in un solo registro.
- Convenzione di Varsavia (1929). In parte modificata dai Protocolli dell'Aja (1955), di Guatemala (1971) e di Montreal (1975) disciplinò il contratto del trasporto aereo prevedendo un limite alla risarcibilità dei danni a cose e persone e regolamentò in modo uniforme i titoli di trasporto aereo.
- Convenzioni di Roma (1933 e 1952). Disciplinano la responsabilità per danni ai terzi sulla superficie e il sequestro conservativo degli aeromobili.
- Convenzione di Bruxelles (1938). Disciplina l'istituto dell'assistenza e del salvataggio di aeromobili in mare. Ad essa si è ispirato il codice della navigazione.
- Convenzione di Chicago (1944). Sostituì di fatto la Convenzione di Parigi e disciplinò le seguenti materie;

1. Istituì l'ICAO (International Civil Aviation Organization) quale emanazione dell'ONU;
2. Definì l'accordo sul transito dei servizi aerei internazionali;
3. Definì l'accordo sul trasporto aereo internazionale

“L'Organizzazione ha per scopi e obiettivi di elaborare i principi e la tecnica della navigazione aerea internazionale e di promuovere la pianificazione e lo sviluppo dei trasporti aerei internazionali in modo da:

- a) garantire lo sviluppo ordinato e sicuro dell'aviazione civile internazionale nel mondo intero;
- b) promuovere le tecniche di costruzione e di utilizzazione degli aeromobili a scopi pacifici;
- c) incoraggiare lo sviluppo delle avioilinee, degli aeroporti, degli impianti e dei servizi di navigazione aerea destinati all'aviazione civile internazionale;
- d) mettere a disposizione dei popoli del mondo trasporti aerei sicuri, regolari, efficaci ed economici di cui hanno bisogno;
- e) evitare lo sperpero economico derivante da una smodata concorrenza;
- f) garantire il pieno rispetto dei diritti degli Stati contraenti e un'equa possibilità, per tutti questi Stati, di accedere all'esercizio delle imprese di trasporti aerei internazionali;
- g) evitare qualsiasi discriminazione tra Stati contraenti;
- h) promuovere la sicurezza del volo nella navigazione aerea internazionale;
- i) favorire, in modo generale, lo sviluppo dell'aeronautica civile internazionale, sotto tutte le forme.” (art. 44 Convenzione di Chicago)

- Convenzione di Ginevra (1948).
- Convenzione di Bruxelles (1960). Istituì l'EUROCONTROL con lo scopo di intensificare la collaborazione nel settore del controllo del traffico aereo.
- Convenzione di Guadalajara (1961). Disciplinò la responsabilità del vettore di fatto (actual carrier)
- Convenzione di Tokio (1963). Disciplina i poteri del Comandante.
- Convenzione dell'Aja (1970). Si occupa della repressione di atti illeciti di sequestro o di esercizio del controllo di aeromobili in volo che compromettano la sicurezza di persone e beni.
- Convenzione di Montreal (1971). Riguarda la repressione degli atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile.

# Il regime giuridico dello spazio aereo

## Lo spazio aereo

### **Giuridicamente**

Lo spazio aereo deve essere sottoposto al diritto aeronautico di ciascuno Stato e al diritto internazionale aeronautico.

### **Storico**

Prima trattazione risale al Congresso internazionale di Verona 1910

### **Confini**

Sono di carattere giuridico e non naturale

**Zone permanentemente vietate** = rese note da ogni stato tramite AIP nazionale

**Zone temporaneamente riservate** = comunicate attraverso NOTAM

**Servizi aerei internazionali registrati** = servizi di linea regolari, per sorvolare un territorio di Stato diverso da quello di bandiera non necessitano di particolari autorizzazioni

**Gli aeromobili non impiegati nei servizi registrati** = Non necessitano di un permesso preventivo solo se impiegati per scopi non commerciali (merci, persone, posta)

Controllo di traffico aereo sotto la giurisdizione italiana:

- Spazio aereo posto sopra le acque internazionali
- Parti di spazio aereo extraterritoriale in base ad accordi internazionali

## La legge imperante a bordo degli aeromobili

Gli avvenimenti di particolare importanza devono essere annotati dal comandante sul giornale di bordo.

**Legge della bandiera:** regolati dalla proprietà, diritti reali di godimento, garanzia, responsabilità, poteri e doveri, contratti di lavoro e di locazione, noleggio.

## Le 5 libertà dell'aria

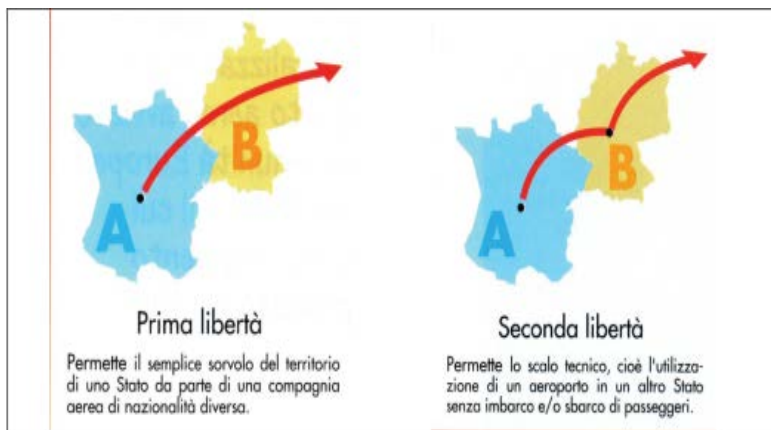
Il forte sviluppo del mezzo aereo per il trasporto di persone e merci aveva, già prima della 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale, evidenziato una serie di problemi tecnici e politici relativamente all'attraversamento delle frontiere, al sorvolo e all'atterraggio sul territorio degli altri Stati. La Conferenza di Chicago, convocata al termine della Seconda Guerra Mondiale (1944), cercò di risolvere questi problemi, ai quali aveva dato molta importanza, ma non riuscì a concludere un accordo fra gli Stati che fosse soddisfacente per tutti, visti gli interessi economici in gioco. Allo scopo di ottenere i massimi consensi, la decisione finale della Conferenza fu quella di definire i rapporti commerciali riguardanti i servizi aerei internazionali regolari con due Accordi separati, elaborati contestualmente alla Convenzione ma posti al di fuori di essa, di modo che ogni Stato partecipante potesse sottoscrivere la sola Convenzione e, liberamente, gli altri due accordi, o uno solo dei due.

I due accordi, noti come Accordo sui servizi aerei di transito e Accordo sul trasporto aereo internazionale, definiscono alcune fondamentali libertà per il trasporto aereo.

## Le cinque libertà dell'aria

I due accordi sul trasporto aereo regolare di linea codificano quelle che sono state chiamate "le cinque libertà dell'aria"; di queste, le prime due (sul transito) sono di carattere "tecnico" mentre le altre tre (sul trasporto aereo) sono di carattere "commerciale".

L'accordo sui "Servizi aerei internazionali di transito" prevede che ogni Stato riconosca agli altri Stati contraenti, per quel che riguarda i servizi aerei internazionali regolari, le seguenti libertà "tecniche":



### **1. Prima libertà:**

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di sorvolare il territorio di un altro Stato contraente senza atterrare;

### **2. Seconda libertà:**

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di atterrare nel territorio di un altro Stato contraente per ragioni non commerciali (quindi solo per motivi tecnici).

L'Accordo sul "Trasporto aereo internazionale" prevede che ogni Stato contraente riconosca agli altri Stati contraenti, per quel che riguarda i servizi aerei internazionali regolari, oltre alle due libertà previste nell'altro accordo, le ulteriori tre seguenti libertà commerciali:



### **3. Terza libertà:**

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di sbarcare nel territorio di un altro stato contraente passeggeri, merci e posta imbarcati nel territorio nel quale l'aeromobile ha la nazionalità;

### **4. Quarta libertà**

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di imbarcare passeggeri, porta o merci nel territorio di uno Stato contraente, con destinazione nel territorio dello Stato di nazionalità dell'aeromobile;



### **5. Quinta libertà:**

Il diritto degli aeromobili di uno Stato contraente di imbarcare nel territorio dello Stato contraente passeggeri, posta o merci, con destinazione nel territorio di qualsiasi altro Stato contraente e sbarcare passeggeri, posta o merci, provenienti dal territorio di qualsiasi altro Stato contraente.

## **Quattro nuove libertà dell'aria in Europa**

Il processo di liberalizzazione ha portato nel 1997 al riconoscimento di ulteriori quattro libertà dell'aria, che si aggiungono alle cinque codificate dalla Conferenza di Chicago. Queste sono:

### **6. Sesta libertà:**

Le compagnie dell'Unione Europea possono trasportare passeggeri all'interno di un altro Stato della Comunità o da questo verso un terzo Stato purché il volo abbia origine nel Paese di appartenenza.

### **7. Settima libertà:**

Le compagnie dell'Unione Europea possono trasportare passeggeri tra due Paesi diversi dal proprio purché le due tratte abbiano connessione nel proprio Paese.

### **8. Ottava libertà:**

Le compagnie dell'Unione Europea possono trasportare passeggeri tra due Paesi diversi dal proprio (Questa libertà, denominata Cabotaggio, è utilizzata solo dalle grandi compagnie per gli elevati costi di gestione/manutenzione fuori sede)

### **9. Nona libertà:**

Le compagnie dell'Unione Europea possono operare voli all'interno di un Paese e vendere la sola tratta domestica, con origine e/o destinazione nel Paese di appartenenza (Cabotaggio totale).

## **L'organizzazione amministrativa della navigazione aerea**

### L'amministrazione della navigazione

#### **Diretta**

Costituita da enti titolari delle funzioni amministrative (Stato, Regione, Province e Comuni)

#### **Indiretta**

Enti di carattere pubblico, istituiti dallo Stato grazie a leggi proprie che hanno l'esercizio di funzioni amministrative (ENAC, ENAV...)

### ICAO

Novembre 1944 "Conferenza di Chicago"

#### Costituzione:

#### **Assemblea**

Composta da rappresentanti di tutti gli stati membri

Si riunisce ogni 3 anni per

- Esaminare il lavoro svolto
- Stabilire le politiche ed approvare i bilancio successivo
- Eleggere i membri del nuovo consiglio



## Consiglio

Organo esecutivo eletto dall'Assemblea ogni 3 anni

Costituito da 33 membri scelti tra i rappresentanti degli Stati più importanti nel trasporto aereo, che:

1. Rendono disponibili le attrezzature per la navigazione aerea
2. Rappresentano aree maggiori del mondo

Il consiglio riferisce all'assemblea degli Stati contraenti sulle violazioni della convenzione; adotta gli standard e le pratiche raccomandate da inserire negli Annessi.

I cinque organi tecnici:

- Commissione della **navigazione aerea**
- Comitato del **trasporto aereo**
- Comitato **giuridico**
- Comitato delle **assistenza collettiva** per i servizi di navigazione aerea
- Comitato delle **finanze**

## Segretario generale

Svolge le funzioni di collegamento tra assemblea e consiglio per studiare risolvere più agevolmente i problemi di carattere regionale.

## La convenzione di Chicago e gli obiettivi dell'ICAO

Parti della convenzione:

- Navigazione
- Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale
- Trasporti aerei internazionali
- Disposizioni finali

Principi sanciti:

- a) **Assicurare** la crescita sicure ordinarie dell'aviazione civile internazionale in ogni parte del mondo
- b) **Incoraggiare la progettazione** e l'impiego degli aeromobili per scopi pacifici
- c) **Incoraggiare lo sviluppo di aerovie**, trasporti e attrezzature per l'aviazione civile internazionale
- d) **Soddisfare i bisogni** dei popoli del mondo
- e) **Prevenire gli sprechi** economici
- f) Ogni Stato abbia la giusta opportunità di operare linea aerei internazionali
- g) **Evitare le discriminazioni** tra gli Stati contraenti
- h) **Promuovere la sicurezza** della navigazione
- i) **Promuovere lo sviluppo** generale di tutti gli aspetti dell'aviazione civile internazionale

## Documentazione emessa dall'ICAO

Pubblicazioni tecniche economiche e legali:

- Annessi alla convenzione
- Procedure per i servizi della navigazione aerea
- Circolari e manuali tecnici
- Raccolte degli incidenti aerei
- Statistiche
- Documenti verbali del comitato legale

Suddivisione delle categorie

- 1. Annessi**
- 2. Documenti**
- 3. Circolari**

Questi atti nascono per garantire che la navigazione aerea civile si svolga in modo sicuro, regolare ed efficiente.

Si occupa quindi della:

1. Condotta e aereo navigabilità degli aeromobili
2. Al funzionamento dei servizi
3. Attrezzature richieste (aeroporti),
4. Telecomunicazioni,
5. Aiuti alla delegazione,
6. Metrologia, servizi al traffico aereo,
7. Ricerca soccorso,
8. Servizi di informazioni, eccetera.

La convenzione di Chicago adotta a tal fine 15 allegati tecnici denominati anche annessi che uniformano le norme e procedure in tutti i paesi facenti parte dell'ICAO.

Questa regolamentazione tecnico-giuridica comprende le norme standard e le pratiche raccomandate (SARPS).

### **Norme standard**

L'osservanza e l'adeguamento è ritenuto necessarie per la sicurezza e la regolarità della navigazione aerea internazionale

### **SARPS**

Esse sono **pratiche raccomandate** per la sicurezza della regolarità della navigazione aerea, sono ritenute come desiderabili.

### **Commissione per la navigazione aerea**

Formula anche procedure per i servizi della navigazione aerea (PANS).

### **SUPPS**

Esse sono **procedure per i servizi di navigazione** aerea approvate dal consiglio, che hanno un'applicazione solo in ambito regionale.



## IATA

L'associazione internazionale del traffico aereo, fondata nel 1919.

Lo **scopo** è quello di attuare l'unità di criteri nell'esercizio delle linee aeree delle società aderenti il cui traffico rappresenti l'interesse internazionale.

Tra i criteri vengono citate le condizioni generali del trasporto passeggeri, bagagli, merci, biglietti.

Essa ha due sedi ed è un organismo tecnico di collegamento fra le compagnie aeree, e priva di riconoscimenti giuridici, le risoluzioni di questo ente devono essere approvate dagli singoli Stati.



## CEAC

Essa ha lo scopo di promuovere lo sviluppo sicuro ed efficace del sistema di trasporto aereo in Europa.

Nasce nel 1954, ed ha sede a Salisburgo.

Essa provvede a favorire il coordinamento, lo sviluppo ordinato e la sicurezza dell'aviazione civile e esaminare ogni specifico problema che potrebbe nascere nel settore del trasporto aereo.

L'attività della commissione ha carattere consultivo e consiste nella emanazione di "risoluzioni raccomandazioni" che devono essere approvate dai governi degli Stati membri.

## Eurocontrol

È l'organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita a Bruxelles nel 1960.

Esso ha il compito di gestire il traffico aereo (ATC).

L'**obiettivo** è quello di promuovere e adottare misure e installare mezzi idonei ad assicurare la circolazione aerea garantendo lo sviluppo disciplinato.

Essa si **occupa** dell'impostazione degli aiuti radioelettrici a terra e della tipologia degli equipaggiamenti di bordo, delle telecomunicazioni in generale, determina la configurazione dello spazio aereo.

Composizione:

- Commissione permanente: per la sicurezza della navigazione aerea, formula la politica dell'organizzazione attraverso l'emanazione di raccomandazioni
- Sicurezza della navigazione aerea: organismo esecutivo incaricato di svolgere i compiti stabiliti dalla commissione permanente

L'ufficio centrale dei pedaggi diretto ha il compito di raccogliere il denaro che serve a coprire i costi dei servizi prestati agli aerei dai vari Stati e viene quindi ridistribuito in proporzione al traffico interessato



## EASA

È l'azienda dell'unione europea istituita dal "Regolamento basico". Essa ha compiti specifici regolari ed esecutivi sulla sicurezza rea.



I compiti sono:

- **Di consulenza tecnica:** consulenza nella stesura dei regolamenti e nella conclusione di accordi internazionali
- **Operativi:** omologazione di prodotti aeronautici e l'emissione delle prescrizioni di aeronavi credibilità prima svolte dall'autorità aeronautiche dei paesi membri
- Approvazione degli operatori commerciali da trasporto che impiegano velivoli
- Le operazioni di operatori esteri sul territorio comunitario delle licenze di pilotaggio commerciali

### **Implementation Rules (IRs)**

Esse sono strutturate come un preambolo dove viene indicato il campo di applicazione della regola, le relative modalità attuativa, le date di entrata in vigore e di periodo di transizione con la normativa vigente.

### **Parti (Parts)**

Vengono emanate subito dopo le Implementation Rules.

Divisa in due sezioni:

- Requisiti che devono essere soddisfatti dai soggetti aeronautici
- Procedura che devono essere eseguite dall'autorità aeronautiche nazionali

### L'organizzazione dell'aviazione civile italiana

Suddivisione:

- **Divisione amministrativa:** certificazione del personale e delle compagnie di trasporto commerciale e lavoro aereo, costruzione e manutenzione degli aeroporti
- **Divisione tecnica:** costruzione, alla manutenzione e alla certificazione degli aeromobili, formazione e certificazione del personale a terra
- **Divisione di assistenza al volo:** fornisce servizi del traffico aereo e provvede al mantenimento degli impianti e delle necessaria attrezzatura

Esse vengono affidate attraenti separati:

- Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia)
- RAI
- ENAV

## Ministero delle infrastrutture dei trasporti

Si occupa di tutte le infrastrutture e dei lavori pubblici di competenza nazionale.

Competenza:

- **Emanare le direttive** generali per l'attività dell'ente
- **Stabilire indirizzi** generali di materia politica tariffaria
- **Approvare le proposte**
- **Vigilare**
- **Sciogliere gli organi di amministrazione e nominare un commissario straordinario**

## Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC)

È stato istituito nel 1997 ed ha il **compito di regolamentare e sorvegliare** per la sicurezza dell'attività aeronautiche civili nazionali, disciplinare gli aspetti economico-amministrativi delle attività di **trasporto aereo** e della **gestione degli aeroporti**.

Esso agisce come unica autorità di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza del settore dell'aviazione civile.



Esso nasce dalla fusione di tre organizzazioni:

- La direzione generale dell'aviazione civile (CIVILAVIA)
- Il registro aeronautico italiano (RAI)
- Ente nazionale generale dell'aria (ENGA)

Compiti:

- **Regolamentazione** tecnica ed attività **ispettiva**
- Regolamentazione **modifica**
- Attività di **vigilanza**
- **Rapporti con gli enti**
- **Istruttoria**
- **Definizione e controllo**
- **Regolamentazione**
- Attività di regolamentazione e controllo derivante
- **Attività attuativa**

L'ENAC provvede al **rilascio** e alla rinnovo del **certificato di navigabilità**.

L'ENAC esercita il **controllo sull'esercizio delle aeromobili civili**, avverte ad oggetto l'organizzazione tecnica dell'esercente per quanto riguarda il personale.

L'ENAC effetto le **visite periodiche** degli apparati **radio elettrici di bordo** per il rinnovo delle licenze di stazione radio.

Provvede alla **certificazione del personale tecnico**.

La gente dell'aria si suddivide in due categorie:

### **Personale di volo**

- Addetto al **comando**
- Addetto al **controllo degli apparati motore** e degli altri impianti di bordo
- Addetto ai **servizi complementari di bordo**

### **Personale non di volo**

- Addetto ai **servizi del traffico aereo**
- Non di volo, **delle imprese di trasporto aereo**
- Servizi di **assistenza a terra** #
- Addetto ai **servizi di manutenzione**
- Addetto ai **controlli di sicurezza**

# = **figura del caposcalo**: ha la funzione di rappresentare negli aeroporti il buon andamento dei servizi di scalo e di assistenza a terra per la compagnia (*flight dispatcher officer* e *coordinatore dei servizi di rampa*)

**Flight operations officer** = comandante a cui è affidata la direzione generale operativo di volo

**Flight dispatcher officer** = delegato della compagnia ad organizzare ed attuare le procedure operative a terra

**Coordinatore dei servizi di rampa** = delegato della compagnia gestire le operazioni che si svolgono durante la sosta dell'aeromobile da quando vengono spenti i motori del velivolo ed iniziano le operazioni di sbarco dei passeggeri e delle merci fino al successivo decollo. Eseguo i controlli del centraggio dell'aeromobile.

**Safety**: manutenzione, progettazione

**Security**: sicurezza a terra e a bordo

### Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV S.p.A)

Ha il compito di consentire che tutte le operazioni inerenti al volo (da quando si muove dall'area di parcheggio, fino a quando giunge al parcheggio dell'aeroporto di arrivo) si verificano nei limiti della massima sicurezza.



I servizi della navigazione aerea si distinguono in:

- Servizi del **traffico aereo** (servizi di controllo di aria, avvicinamento, informazioni volo, servizi consultivi sul traffico aereo, servizi d'allarme)
- Servizi di **metrologia aeronautica**
- Servizi di **informazione aeronautiche**
- Servizi di **comunicazione, navigazione sorveglianza**

AIP

Esso contiene le informazioni aeronautiche di carattere permanente riguardanti la disciplina della circolazione aerea in Italia

## Agenzia nazionale per la sicurezza del volo

L'ente ha compiti in materia di incidenti e di inconvenienti di volo nel settore dell'aviazione civile.

Essa conduce le inchieste tecniche, con l'obiettivo di prevenire gli inconvenienti incidenti.

Queste inchieste portano alla formulazione di raccomandazioni e proposte dirette a garantire la sicurezza della navigazione aerea e a prevenire gli incidenti e inconvenienti aeronautici.

## Aero club d'Italia (AeCI)

Esso prevede il rilascio dell'attestato VDS, della relativa abilitazione al trasporto passeggeri, e dei certificati di identificazione degli aeromobili che hanno come identificativo la I e da un numero di quattro cifre.



È l'unico ente rappresenta l'Italia presso la federazione aeronautica internazionale.

Esso allo scopo di promuovere, disciplinare e inquadrare le varie attività svolte nel campo aeronautico e turistico sportivo.

Promuove la formazione aeronautica della gioventù, favorisce la diffusione della cultura aeronautica ed incoraggia lo studio dei problemi relativi.

**Enti federarti:** associazioni che esplicano l'attività sportive, turistiche, didattiche nel settore del volo a motore, a vela e sportivo.

**Enti aggregati:** comprendono associazioni senza scopo di lucro di persone che si interessano di questione aeronautiche, le imprese di navigazione aerea e di lavoro aereo, le imprese industriali e commerciali che hanno interesse in campo aeronautico fra cui enti turistici e imprese alberghiere.

## **Gli aeromobili**

### Descrizione dell'aeromobile-Bene mobile registrato

Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose.

La parola "aeromobile" non serve per distinguere le varie macchine volanti tra di loro ma per le necessarie suddivisioni per raggruppare tutte quelle che sono simili.

L'aeromobile è un bene mobile registrato. Esso risponde di requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico.

L'ENAC consente l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali la società titolari di una licenza di esercizio abbiano l'effettiva disponibilità, ancorché non ne siano proprietari.

La cancellazione dal registro avviene quando l'aeromobile viene **demolito, distrutto o venduto all'estero.**

### Le parti dell'aeromobile-Pertinenze accessori

L'aeromobile formato da più beni uniti tra di loro in una comune destinazione economica.

L'aeromobile è formato da:

- Parti così sottili materialmente inseparabili
- Parti costitutive materialmente separabili
- Pertinenze
- Accessori

Parti costitutive:

Carlinga, cabina, fusoliera, cellula, motore, ali e l'elica.

Esse concorrono alla formazione di strutture del mezzo che si distinguono in separabili e inseparabili.

#### **Parti separabili**

Possono essere smontate o distaccate senza determinare un notevole deterioramento fisico del mezzo

#### **Parti costitutive inseparabili**

Non possono essere divise dalle altre senza alterare la struttura fisico-meccanica del mezzo

#### **Pertinenze**

Paracadute, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi e in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio od ornamento dell'aeromobile.

### Classificazione delle aeromobili

Classificate secondo del loro scopo:

1. Giuridica
2. Tecnica
3. Secondo l'impiego
4. In base alla lunghezza della pista

1. Essi vengono suddivise in due categorie:

- **Aeromobili di Stato:** aeromobili militari e quelle di proprietà dello Stato

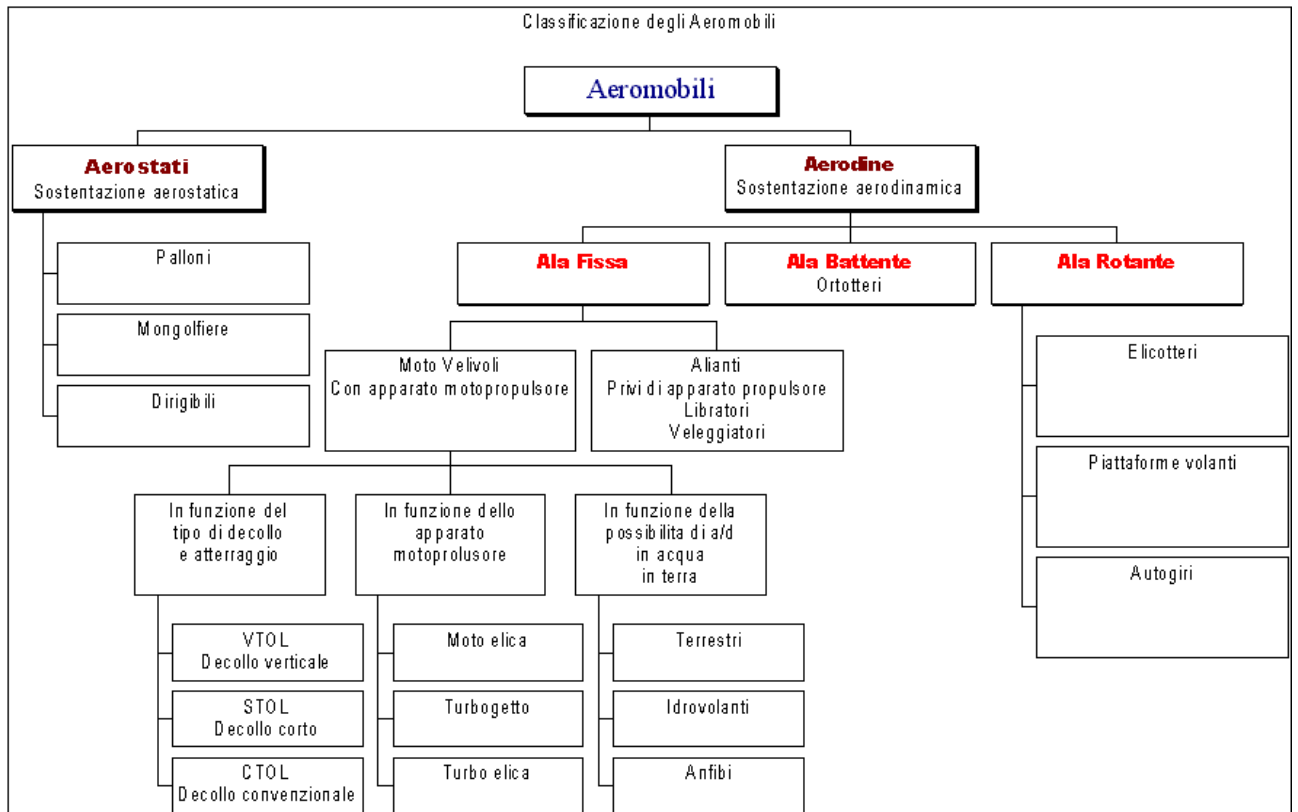
Essi sono impiegati in servizi istituzionali delle forze di polizia dello Stato, della dogana, del corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Dipartimento della Protezione civile o in altro servizio di Stato

Militari: considerati tali dalle leggi speciali e comunque secondo caratteristiche costruttive di tipo militare

Aeromobili di Stato: soggetti pubblici o privati utilizzati per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale

- **Aeromobili privati:** essi sono costituiti da tutti gli altri aeromobili per la navigazione aerea

## 2. Immagine della suddivisione Tecnica

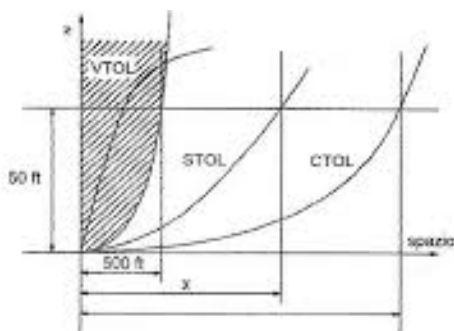


3. Gli aeromobili a seconda del loro impiego vengono classificati in:

1. **Aeromobili era trasporto pubblico**
2. **Aeromobili da lavoro aereo**
3. **Aeromobili del turismo**

1. Trasportare cose persone sia mediante compenso
2. A scopi industriali o commerciali con compenso, ma non sono adibiti al trasporto di persone cose
3. Scopi diversi da quelli previsti nei punti precedenti e senza compenso

4. I velivoli possono essere classificati in base alla lunghezza di pista necessaria per il decollo e l'atterraggio, essi si suddividono in:



- **CTOL** (decollo e atterraggio convenzionale)
- **STOL** (atterraggio e decollo corto)
- **VTOL** (decollo e atterraggio verticale): devono essere forniti di particolari sistemi propulsivi per il decollo l'atterraggio

## La proprietà dell'aeromobile

L'acquisto della proprietà aeronautica può avvenire:

1. **A titolo originario**
2. **A titolo derivato**

1. Una persona acquista la proprietà di un bene in modo autonomo indipendente dalla presenza di un precedente proprietario.
2. Una persona acquista la proprietà di un bene da un'altra persona, che ne era precedentemente proprietaria.

### Metodi di acquisto a titolo originario 1

Previsti dal diritto comune:

- **L'usucapione:** possesso continuato ed ininterrotto del bene per un certo tempo stabilito dalla legge. Acquisto in buona fede di un bene mobile iscritto in pubblici registri attraverso il trasferimento della proprietà e attraverso la trascrizione. Ne consegue l'usucapione con il decorso di 3 anni dalla data di transizione. Tali condizioni devono essere rispettati altrimenti bisogna aspettare 10 anni
- **La confisca penale:** lo Stato diventa proprietario di un bene in seguito alla sanzione della sua attività illecita

Previsti dal diritto speciale:

- **La costruzione:** chiunque intraprende la costruzione deve farne preventiva dichiarazione del ministero dei trasporti e della navigazione. La dichiarazione è presa nota nel registro delle costruzioni, tenuta presso il ministero dei trasporti della navigazione, in cui deve essere anche trascritto il contratto di costruzione.  
Il costruttore entro 10 giorni dall'inizio dei lavori deve denunciare all'ENAC l'intrapresa della costruzione dell'aeromobile, presentandola relativo progetto.  
Prima dell'inizio di modificazioni e le riparazioni da eseguirsi sulle aeromobile devono essere denunciate. #
- **L'acquisto da parte dello Stato di un aeromobile sommerso in acque di transito:** in località del mare territoriale nelle quale giudizio l'autorità marittima, l'autorità pubblica può di ordinare al proprietario di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto. Se il proprietario non esegue l'ordine al termine fissato, l'autorità prevede d'ufficio alla rimozione e alla vendita di venire lì per conto dello Stato
- **Requisizione da parte dello Stato:** motivi di pubblico interesse lo stato con un atto unilaterale può acquisire la proprietà di un aeromobile
- **Preda bellica:** soggetti alla cattura e confisca degli aeromobili nemici di Stato o privati e gli aeromobili che non hanno contrassegni di nazionalità
- **Confisca penale:** nel caso in cui l' esercente in piedi un aeromobile non abilitato alla navigazione, ovvero, con certificato di navigabilità che non sia in vigore
- **Ritrovamento dei relitti:** entro tre giorni dalle ritrovamento bisogna farne denuncia all'autorità aeronautica del luogo oppure ritrovare il proprietario



# la costruzione può essere effettuata:

- **Con materiale di proprietà del costruttore:** il costruttore acquisisce la proprietà a titolo originario e il committente la acquisisce a titolo derivativo nel momento della consegna (cosa propria)
- **Con materiali forniti dal committente:** si acquista la proprietà del bene a titolo originario durante la costruzione (cosa altrui)

### Metodi di acquisto derivato 2

Previsti dal diritto comune:

- **Successione per causa di morte:** sostituzione degli eredi a una persona defunta in tutti i rapporti attivi e passivi
- **Il legato:** acquisto causa di morte di un diritto patrimoniale determinato
- **Contratti traslati vivi a titolo particolare:** trasferiscono la proprietà di 1 o più beni determinati come per esempio la vendita, permuta o donazione
- **La vendita forzata giudiziale:** strumento mediante il quale si vendono i beni pignorati del debitore, per soddisfare i creditori con il ricavo

Previsti dal diritto speciale:

- **L'abbandono dell'aeromobile agli assicuratori:** l'assicurato abbandona l'assicuratore l'aeromobile ed esige l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

1. Perduto o inabile alla navigazione e non riparabile
2. L'aeromobile si presume perito
3. L'aeromobile raggiunge i quattro quinti del suo valore assicurabile

### La comproprietà dell'aeromobile

**Il diritto di godere:** ciascun proprietario si deve rilevare che non è possibile una utilizzazione frazionata dell'aeromobile dato che la gestione di questo non può essere oggetto di attuazione pro-quota.

L'aeromobile potrebbe essere utilizzato separatamente dal singolo partecipante per un certo periodo di tempo.

## **La costruzione dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione**

### L'attività normativa degli Stati

Un **primo controllo** viene effettuato sul materiale, materiali grezzi naturali, a tutte le lavorazioni e in generale tutto ciò che viene impiegato nella costruzione dell'aeromobile.

**Registri di classificazione:** gli assicuratori avevano una base certa concreta per stabilire lo stato d'uso e le caratteristiche di navigabilità, ciò permetteva di stabilire il suo effettivo valore commerciale (Lloyd's Register: primo registro)

Un **secondo controllo** che fa parte dell'attività normativa riguarda la costruzione del mezzo aereo e i relativi collaudi. Esse vengono eseguite secondo un programma ben preciso, sono svolte con lo scopo di accertare la rispondenza alle norme delle varie partite di materiali provenienti sia delle officine di produzione e costruzione, sia da quelli di lavorazione. Tutti i materiali devono aver superato delle prove di collaudo ed ottenere il rilascio di un apposito documento (certificato di collaudo).

Le operazioni di assemblaggio devono essere sottoposte ad un controllo che dà luogo sempre ad un'un'emissione di certificato di collaudo.

### La costruzione dell'aeromobile

#### L'evento giuridico

La costruzione è un evento giuridico complesso in quanto i due eventi, costruzione e identificazione, aeromobile sono collegati a due iscrizioni.

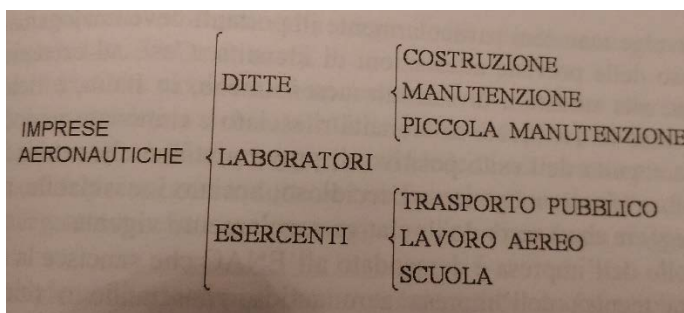
1. **La prima registrazione** all'obiettivo di consentire alla pubblica amministrazione il costante controllo della costruzione.
2. **La seconda registrazione** serve a far riconoscere l'aeromobile dall'ordinamento giuridico come bene **mobile registrato** e quindi identificato con nome, numero, luogo di iscrizione.
  - **Interesse pubblico:** è quello di garantire una costruzione tecnicamente corretta di un aeromobile.
  - **Interesse privato:** deriva dal fatto che la costruzione è un modo di acquisto della proprietà privata.

La progettazione e l'esistenza alla costruzione devono essere svolte da ingegneri aeronautici iscritti all'albo del personale tecnico delle costruzioni aeronautiche (approvata dall'ENAC).

### Le imprese aeronautiche-il personale

Ogni impresa aeronautica deve essere riconosciuta e soggetta al controllo tecnico dell'ENAC che tiene un albo dell'impresa aeronautica.

Si sono divise in tre classi come in figura



**Personale:** il complesso di tutte quelle persone che in qualche modo con la loro attività partecipano e contribuiscono direttamente alla costruzione all'impiego dell'aeromobile.

## Rilascio del certificato di navigabilità

Esso consiste nel sintetizzare le conseguenze relative alle situazioni che l'esperienza ha mostrato soddisfacenti. I provvedimenti adottati nella progettazione di un velivolo sono basati sulla intelligente estrapolazione di passate esperienze.

Nella formulazione delle norme si segue il seguente schema:

1. **Requisiti** relativi alle **caratteristiche di volo**
2. Requisiti relativi alla **resistenza strutturale**
3. Requisiti relativi al **progetto e alla costruzione**
4. Requisiti relativi all'**impianto molto propulsore**
5. Requisiti relativi agli **impianti**
6. **Limitazioni operative**

Un gran successo si ebbe con l'unificazione dei vari regolamenti nel campo dei velivoli da trasporto con l'annesso otto della convenzione di Chicago a cura dell'organizzazione internazionale per l'aviazione civile.

Le due grandi classi a cui si riferiscono gli standard sono: velivoli ad ala fissa e velivoli ad ala rotante.

## Immatricolazione dell'aeromobile

### Marche di identificazione dell'aeromobile

Le marche di un aeromobile conferiscono all'aeromobile una individualità che vale a distinguerlo dagli altri.

Queste sono composte da cinque lettere, dove la prima indica la marca di nazionalità ed è seguito da un gruppo di altre quattro lettere che indica la marca di immatricolazione.

Su richiesta del costruttore sono assegnate al costruttore medesimo marche temporanee per identificare aeromobili non immatricolati.

### Iscrizione nei registri

Il codice della navigazione prevede che gli aeromobili, per essere ammessi alla navigazione, devono essere iscritti al registro tenuto dagli uffici competenti e abilitati.

Le loro finalità sono:

- Amministrativa: quella che deve sapere dove si trova attualmente all'aeromobile per eseguire le ispezioni o essere a conoscenza dell'eventuale presenza della figura di un esercente;
- Privatistica: i privati, attraverso la pubblicità, avere notizie dei fatti relativi all'aeromobile.

Gli uffici competenti abilitati sono: il registro aeronautico nazionale, tenuto dall'ENAC per quanto riguarda gli aeromobili, mentre, gli alianti vibratori sono iscritti nel registro matricolare tenuto presso la rocca vitale.



L'ufficio da cui è diretta la richiesta RAN deve accettare che il mezzo abbia i requisiti necessari per l'iscrizione per poi passare all'iscrizione e il rilascio del certificato di immatricolazione. Questo è il documento che attesta la naturalità dell'aeromobile a di attribuire all'aeromobile le marche di nazionalità.

### Cancellazione dal RAN

I casi di cancellazione dell'aeromobile dai registri si possono riassumere in:

1. Perimento
2. Demolizione
3. Perdita dei requisiti di nazionalità
4. Iscrizione in un registro di un altro Stato
5. Domanda del proprietario di iscrivere aeromobile nel registro di un altro Stato membro dell'unione europea.

1. **Perimento o presunto perimento:** essa sia quando non si hanno notizie dell'aeromobile da tre mesi.

L'agenzia nazionale condurrà un'inchiesta tecnica redigerà una relazione conclusiva. Esso si presume perito il giorno dopo a quello al quale risale l'ultima notizia.

2. **Demolizione:** essa sia quando il proprietario ne fa preventiva comunicazione all'ENAC, il quale provvederà alla pubblicazione di un avviso che invita gli interessati a far valere entro 60 giorni dall'annotazione i loro diritti; i creditori potranno opporsi alla demolizione (articolo 759 del codice della navigazione).

In caso di particolare urgenza l'ENAC può su richiesta motivata del proprietario eseguire alla demolizione.

L'autorizzazione non viene rilasciata se la demolizione non può pregiudicare lo svolgimento di attività di analisi e indagini per la sicurezza era.

3. **Perdita dei requisiti di nazionalità:** essa sia quando la proprietà dell'aeromobile passa ad un soggetto straniero (non membro dell'Unione Europea)

4. **Iscrizione in un registro di un altro Stato:** esso avviene quando c'è il passaggio di proprietà del velivolo a un cittadino di un altro Stato che non sia membro dell'Unione Europea.

La domanda del proprietario di iscrivere l'aeromobile nel registro di altro Stato membro dell'unione europea: essa viene rivolta all'ENAC nei casi in cui c'è l'assenza, avvenuto soddisfacimento, l'estinzione dei crediti, dei diritti reali, garanzia risultati del registro aeronautico nazionale, esso procede alla cancellazione dell'aeromobile.

L'ENAC svolge le funzioni relative alla gestione degli Albi e del Registro del personale di volo, secondo quanto previsto dal Regolamento per le iscrizioni negli Albi e nel Registro del personale di volo e precisamente:

- Riceve le istanze degli interessati per l'iscrizione agli Albi (piloti italiani, piloti stranieri, tecnici di volo) e al Registro del personale di volo (assistenti di volo);
- Controlla i requisiti richiesti per l'iscrizione;
- Iscrive gli interessati agli Albi e al Registro del personale di volo e rilascia il relativo estratto di iscrizione in bollo;

- Verifica i requisiti previsti per l'iscrizione dei piloti nell'albo con il titolo di Comandante a seguito della nomina da parte dell'esercente di trasporto aereo, rilasciando il relativo estratto;
- Per gli anni successivi a quello di iscrizione, a domanda degli iscritti agli Albi e al Registro, permanendo i requisiti, rilascia gli estratti di iscrizione;
- Cura i rapporti con l'utenza fornendo costantemente specifiche informazioni;
- Cancella dagli Albi e dal Registro del personale di volo gli iscritti che hanno perso i requisiti;
- Aggiorna la banca dati degli iscritti;
- Verifica costantemente licenze ed abilitazioni dei piloti;
- Accerta l'avvenuto versamento annuale di iscrizione agli Albi e al Registro;
- Recupera crediti per il personale iscritto in posizione di morosità con calcolo dei relativi interessi di mora.

# I documenti dell'aeromobile

## Classificazione dei documenti

I documenti dell'aeromobile si classificano in:

1. Documentazione tecnica
2. Documentazione di bordo
3. Documentazione di manutenzione

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

La documentazione è:

1. Manuale di pilotaggio
2. Manuale d'impiego
3. Manuale di manutenzione
4. Manuale di revisione
5. Catalogo nomenclatore

La documentazione di bordo per essere portata a bordo dell'aeromobile (secondo l'articolo 771)

Essa è costituita da:

1. Certificato di immatricolazione
2. Certificato di navigabilità
3. Giornale di bordo
4. Nota di assicurazione
5. Documenti doganali e sanitari
6. Altri documenti ove prescritti da leggi e regolamenti (certificato acustico, licenza radio, certificato di operatore radio, foglio di carico e centraggio)

La documentazione di manutenzione raccoglie tutti gli interventi di ispezione, riparazione manutenzione ordinaria e straordinaria a cui l'aeromobile viene sottoposto nel corso di tutta la sua esistenza.

La documentazione costituita da:

1. Libretto dell'aeromobile
2. Libretto del motore
3. Libretto dell'elica
4. Quaderno tecnico di bordo (QTB, interventi sugli aerei, anomalie, deve essere firmato dal comandante prima del volo)

## 1 La documentazione tecnica dell'automobile

### Il manuale di pilotaggio

Esso contiene le norme che l'equipaggio deve attenersi per impiegare correttamente le. Esso viene redatto dalla casa costruttrice nella lingua originale.

Esso è diviso in sezioni, che raggruppano le caratteristiche dell'aeromobile e le prestazioni che si possono tenere in condizioni normali e particolari:

1. Descrizione generale dell'aeromobile
2. Descrizione dei gruppi funzionali, degli impianti e degli strumenti
3. Procedura normali e di emergenza
4. Limitazioni di impiego
5. Istruzioni per la verifica del corretto caricamento dell'aeromobile
6. Tabelle di prestazione
7. Mantenimento, assistenza e manutenzione

Se l'aeromobile viene acquistato da un privato lente di sorveglianza del paese in cui esso risiede nel controllare il manuale del nuovo velivolo.

### Il manuale d'impiego

Esso viene redatto dalla compagnia aerea che esercisce il velivolo; i dati necessari alla sua stesura vengono ricavati dal manuale di pilotaggio ampliando le informazioni utili ai piloti.

Rispetto al manuale di volo viene aggiunto:

- La descrizione del impianti e dell'equipaggiamento televisivo
- Tutta la documentazione di consultazione atta a ricavare i dati di collo, atterraggio, di rifornimento, di imbarco
- Sono riportate le parti dedicate la tecnica di pilotaggio, alle procedure normali e a normali d'impiego, alle liste di controllo, alle emergenze

### Il manuale di manutenzione

Esso contiene le norme relative alle operazioni da effettuare sul aeromobile, alle previste scadenze di funzionamento, per mantenere valido il certificato di navigabilità.

I funzionari dell'ente preposto al controllo sorvegliano la manutenzione e l'approvano, autorizzano l'impiego del velivolo fino alla manutenzione successiva.

### Il manuale di revisione

Esso contiene le norme per la revisione e rimette in efficienza i vari particolari che compongono l'aereo, dal motore fino al più semplice nodo o cavo.

Essere diviso in più volumi ed è utilizzato per ricavare le norme di lavoro da consegnare agli specialisti addetti alla revisione.

### Il catalogo nomenclatore

Essere l'elenco dettagliato di ogni singolo pezzo del velivolo, un numero di particolare assegnatogli dal costruttore, contenendo una completa serie di "viste esplose" che permettono di individuare i singoli pezzi attraverso il numero indicato.

## 2 La documentazione di bordo

### I certificati di immatricolazione

Ogni aeromobile deve essere accompagnato da un certificato di immatricolazione rilasciato dal RAN che attestano nazionalità dell'aereo e ne permette la circolazione.

L'immatricolazione è formata da cinque lettere di cui la prima indica la nazionalità e le ultime indicano l'aeromobile.

Su questo documento si trova:

1. Il nominativo dell'aeromobile
2. L'uso al quale è destinato
3. La sua descrizione sommaria
4. L'aeroporto abituale di ricovero
5. I dati del proprietario

In questo documento vanno annotati gli eventuali assaggi di proprietà, i cambi di base, le eventuali ipoteche accese e le dichiarazioni di esercizio.

Questo documento cessa di avere validità nel caso di:

- Distruzione
- Demolizione dell'aeromobile
- Vendita all'estero
- Cessazione di requisiti di nazionalità

Esso non può essere concesso per gli aeromobili che risultano iscritti in un registro aeronautico straniero.

### Certificato di navigabilità (CN)

Esso attesta l'idoneità del volo dell'aeromobile e la sua idoneità ad un determinato impiego.

Esso è di natura tecnica e contiene tutte le caratteristiche:

- Gruppo motopropulsore
- Peso a vuoto
- Carico utile
- Peso totale
- Peso massimo

Il periodo di validità è a discrezione dell'autorità aeronautica competente.

In Italia sono validi per tre anni e vengono rinnovati dai funzionari dell'ENAC a seguito di ispezioni tecniche.

Esso decade in caso di:

- Atterraggio fuori campo
- In caso di avaria
- Incidente di volo
- Acrobazia con aeromobile non classificato acrobatico



### Giornale di bordo

In questo devono essere registrati tutti i fogli compiuti dall'aeroplano, rilevamenti eseguiti, gli incidenti occorsi e in genere vanno segnalati tutti gli avvenimenti straordinari verificatosi durante il volo.

Questo documento viene tenuto dal pilota comandante.

Gli aeromobili non impiegati in attività di trasporto pubblico sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di bordo.

### Nota di assicurazione

Esso è un estratto della polizza di assicurazione ed attesta che l'aeromobile è provvisto di assicurazione per i danni a terzi in superficie.

L'assicurazione obbligatoria per ogni aeroplano essa non copre i rischi del pilota dei passeggeri trasportati.

La scadenza della nota di assicurazione si basa sui limiti di tempo fissati nel contratto di assicurazione.

### Documenti doganali e sanitari

Tutti gli aeromobili che viaggiano, diretti o provenienti dall'estero, devono essere muniti di manifesto di carico.

Esso deve indicare:

- La marca di nazionalità e di immatricolazione
- Il nome e cognome del comandante e degli altri membri dell'equipaggio
- Luogo di provenienza di destinazione
- Indicazione sommaria del carico
- Descrizione delle provviste di bordo compreso il carburante
- Bolle di accompagnamento delle merci
- Firma del comandante e visto dello Stato estero quando prescritto

Esso non deve avere cancellature od alterazioni e deve essere sottoscritto dal comandante dell'aeromobile.

L'autorità sanitaria richiederà alla consegna dei documenti se l'aeromobile proviene delle zone segnalate osso correrà segnalare notizie rilevanti dal punto di vista sanitario.

### Certificato acustico

È un documento rilasciato dall'ENAC ed attesta le emissioni sonore del velivolo rientrino nei limiti previsti della direttiva CEE.

### Licenze di stazione radio

Questo è un documento rilasciato in Italia dal ministero delle poste e delle telecomunicazioni d'intesa con il ministero infrastrutture dei trasporti che autorizza l'esercizio delle telecomunicazioni del servizio mobile aeronautico.

Essere subordinato alle esito favorevole della visita di collaudo delle stazioni radio da parte dell'ENAC.

Questa licenza ha validità di cinque anni ed è rinnovata su domanda almeno tre mesi prima della scadenza.

Il pilota deve essere in possesso dell'abilitazione alla radiofonia che permette di effettuare solo comunicazione riguardante la sicurezza della regolarità del volo.

### 3 Libri dell'aeromobile

I libri dell'aeromobile sono:

1. Libretto dell'aeromobile
2. Libretto del motore
3. Libretto dell'elica
4. Quaderno tecnico di bordo

Essi non devono essere portati bordo dell'aeromobile onde evitare la loro distruzione in caso di incidente.

Gli interventi possono essere effettuati solo da officine certificate dalla retorica tecnica.

#### 1 Il libretto dell'aeromobile

Questo è un documento sul quale sono registrati gli interventi a cui è sottoposta la cellula.

Essi vengono firmati dal capo controllo dell'officina di manutenzione. Vengono registrate le ore di volo effettuate sulla base delle quali il velivolo viene sottoposto ad ispezioni periodiche.

#### 2 Libretto del motore

Esso riporta gli interventi a cui è sottoposto il motore e le relative ore di volo.

#### 3 Il libretto dell'elica

Esso ha le stesse modalità descritte per il motore oltre al montaggio dell'elica su differenti motori.

#### 4 I quaderno tecnico di bordo

Ogni velivolo che svolge un'attività di trasporto pubblico deve possedere il quaderno tecnico di bordo.

Esso viene emesso dall' esercente ed è visitato dall'ENAC mediante polso. In esso vengono annotati i difetti, i malfunzionamenti o le anomalie negli impianti e negli apparati dell'aeromobile che il pilota riscontri.

Nel manuale vengono riportate le seguenti annotazioni:

- Le dichiarazioni della manutenzione
- Rifornimenti effettuati
- Inconvenienti riscontrati durante il periodo in cui l'aeromobile opera

Esso viene visitato dal comandante, prima di ogni volo, per accettazione dei rifornimenti ed accettazione dell'assistenza tecnica. È visitato, inoltre, al termine di ogni tratto come benessere di eventuali rilievi tecnici riportati.