

SIMONE VERNIZZI

**LA CERTIFICAZIONE
DEI PRODOTTI AERONAUTICI
NELLA LEGISLAZIONE INTERNA,
INTERNAZIONALE ED EUROPEA**

Estratto da:

**RIVISTA
DEL
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2018 – Numero 2

ISSN 0035-5895



Aracne

LA CERTIFICAZIONE DEI PRODOTTI AERONAUTICI NELLA LEGISLAZIONE INTERNA, INTERNAZIONALE ED EUROPEA

SOMMARIO: 1. La produzione in serie: l'aeromobile come «prodotto». – 2. L'impostazione di cui all'annesso 8 (*Airworthiness of Aircraft*) ICAO: aeromobile come prodotto (*Type Certificate*) ed aeromobile come macchina idonea all'esercizio sicuro della navigazione aerea (*Certificate of Airworthiness*). – 3. La diversa impostazione del legislatore del codice della navigazione del 1942: la navigabilità dell'aeromobile e l'abilitazione alla navigazione. – 4. Aeronavigabilità e legislazione comunitaria: in particolare, l'istituzione di EASA e le competenze di tale ente ai sensi di cui al reg. Ce n. 1592/2002 ed al successivo reg. Ce n. 216/2008. – 5. La revisione della parte aeronautica e la certificazione degli aeromobili: le (residue) competenze di ENAC. – 6. *Segue*. La proposta di revisione del regolamento «basico». Il progressivo declino del ruolo delle Autorità nazionali.

1. *La produzione in serie: l'aeromobile come «prodotto».*

È senz'altro concettualmente agevole concepire l'aeromobile come bene e come cosa. Di certo non è usuale né immediato pensare invece all'aeromobile e/o alle sue parti come «prodotto», vale a dire, in prima approssimazione, quale bene mobile oggetto di una produzione industriale ⁽¹⁾.

(1) Tale è la definizione che si ricava dalla dir. 85/374/Cee del Consiglio del 25 luglio 1985 relativa al ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danni da prodotti difettosi (in G.U.C.E. L 210 del 7 agosto 1985), in part., al III considerando ed all'art. 2. La letteratura, italiana e straniera, in materia di responsabilità del produttore è estremamente vasta: volendo fornire soltanto alcune indicazioni di massima e limitandosi alla letteratura domestica non può non farsi rinvio a U. CARNEVALI, *La responsabilità del produttore*, Milano, 1979 (rist. agg. ed. 1974); C. CASTRONOVO, *Problema e sistema nel danno da prodotti*, Milano, 1979; G. ALPA, M. BESSONE (a cura di), *Danno da prodotti e responsabilità dell'impresa. Diritto italiano ed esperienze straniere*, Milano, 1980. Per un commento al provvedimento in questione si rinvia, tra i tanti, a: F. GALGANO, *Responsabilità del produttore*, in *Contr. impr.*, 1986, 995 ss.; P. TRIMARCHI, *La responsabilità del fabbricante nella direttiva comunitaria*, in *Riv. soc.*, 1986, 593 ss. Con riferimento all'attuazione della direttiva in Italia, avvenuta per mezzo del d.P.R. 24 maggio 1988 n. 224: G. ALPA, *L'attuazione della*

Invero, dopo che il fenomeno aviatorio ha cessato di essere concepito quale esperienza pionieristica, il periodo bellico ha favorito la nascita e la crescita dell'industria aeronautica. Con la fine del secondo conflitto mondiale ed il progresso dell'aviazione civile a livello internazionale, poi, il trasporto aereo è divenuto sempre più parte integrante e fondamentale della vita economica e sociale di ciascun Paese: l'esperienza maturata in campo bellico si è quindi trasferita e riconvertita in quello civile e le imprese costruttrici hanno intrapreso una produzione industriale in serie di ciascun tipo di aeromobile e delle sue componenti, tanto che, ad oggi, e fatta comunque salva l'attività di customizzazione richiesta dal committente/cliente, la produzione non in serie, di singoli esemplari, deve ritenersi una eccezione ⁽²⁾.

Come si osserverà nel prosieguo, la considerazione dell'aeromobile, e delle sue parti, come «prodotto», non sembra invero appartenere al legislatore del codice della navigazione del 1942, evidentemente rimasto fermo alla considerazione del mezzo quale (unico) esemplare costruito su richiesta: tale impostazione si riversava in modo evidente nelle disposizioni codicistiche dedicate al tema dell'abilitazione degli aeromobili alla navigazione, ove nessun cenno veniva compiuto in riferimento, ad esempio, ai profili di conformità ad un «tipo» o ad un progetto dato, così come neppure a quelli relativi all'omologazione dell'aeromobile o di sue singole parti.

Assai diversa è invece l'ottica sul piano internazionale: all'interno degli Annessi ICAO infatti l'aeromobile e le sue parti sono inseriti nell'ambito di procedimenti di omologazione e di certificazione di conformità al tipo, in tal modo sottolineando la effettiva e totale presa di coscienza, da parte della normativa tecnica, della concreta esperienza dell'industria aeronautica e delle esigenze della produzione su larga scala, le quali componenti non possono tuttavia in ogni caso pregiudicare il perseguimento degli obiettivi di *safety* stabiliti a livello internazionale.

Tale mutata considerazione dell'aeromobile e delle sue parti come «prodotti aeronautici» è infine penetrata nel nostro ordinamento e accol-

direttiva comunitaria sulla responsabilità del produttore. Tecniche e modelli a confronto, in *Contr. e impr.*, 1988, 573 ss.; C. CASTRONOVO, *La legge europea sul danno da prodotti. Una interpretazione alternativa del D.p.r. n. 224/1988*, in *Dir. comm. internaz.*, 1990, 3 ss.

⁽²⁾ Alcune tipologie potrebbero eventualmente essere individuate all'interno dell'allegato II al reg. Ce n. 1592/2002, su cui leggasi più diffusamente *infra*, ai §§ successivi.

ta nel lessico del nostro legislatore, anche e soprattutto in conseguenza della sempre più incisiva ingerenza del legislatore unionale. La stessa pertanto non può non spiegare i propri effetti, oltre che sugli aspetti amministrativi della navigazione aerea, altresì nell'ambito della responsabilità (per danno da prodotto difettoso) dei soggetti coinvolti nelle differenti fasi della progettazione, della produzione, della fornitura ed assemblaggio dell'aeromobile, di singoli componenti e ricambi, ma anche nelle attività di ispezione e controllo e di manutenzione di ciascun aeromobile.

2. *L'impostazione di cui all'annesso 8 (Airworthiness of Aircraft) ICAO: aeromobile come prodotto (Type Certificate) ed aeromobile come macchina idonea all'esercizio sicuro della navigazione aerea (Certificate of Airworthiness).*

Come accennato nel paragrafo introduttivo, la normativa tecnica internazionale contenuta all'interno degli annessi ICAO ha fin da subito compreso le caratteristiche e recepito le esigenze dell'industria aeronautica, preoccupandosi di coordinare tali aspetti con quelli inerenti la necessità di assicurare e garantire il rispetto di comuni standard di sicurezza aeronautica (*safety*).

La stessa si occupa pertanto del tema della certificazione degli aeromobili e delle loro parti nell'ambito dell'annesso 8 (*Airworthiness of Aircraft*), dedicato alla (aero)navigabilità dell'aeromobile, assicurando che i procedimenti di certificazione e di omologazione di cui si occupa l'allegato tecnico in questione siano finalizzati a garantire l'esercizio sicuro della navigazione aerea da parte del singolo aeromobile.

Tale obiettivo viene perseguito attraverso l'effettuazione di verifiche iniziali e controlli, nonché ispezioni periodiche, volti a verificare il possesso ed il mantenimento dei requisiti e delle condizioni prescritti, necessari per assicurare la presenza iniziale e la permanenza dell'idoneità dell'aeromobile, del motore, del propulsore e delle sue parti ad un impiego operativo sicuro («*Continuing Airworthiness*») ⁽³⁾, e, dunque, alla sicurezza della navigazione aerea.

⁽³⁾ Ai sensi dell'annesso 8, per «*Continuing Airworthiness*» si intende: «*The set of processes by which an aircraft, engine, propeller or part complies with the applicable airworthiness requirements and remains in a condition for safe operation throughout its operating life*».

Il sistema delineato dall'Annesso si basa su una duplice certificazione: l'una, relativa al progetto del modello di aeromobile (il «tipo»), che deve rispondere ai codici di aeronavigabilità previsti per tale classe di aeromobili (la c.d. «*Type Certification*») ⁽⁴⁾ (*Chapter 1*); l'altra, concernente ogni singolo esemplare di aeromobile prodotto, la quale attesta che lo stesso è concretamente in grado di svolgere l'attività di navigazione aerea per la quale è stato costruito, e per la quale è o sarà impiegato, in condizioni di sicurezza (*Chapter 3*), la quale altro non è che quel «*Certificate of Airworthiness*», richiesto dall'art. 31 della convenzione di Chicago 1944 ⁽⁵⁾.

Il primo certificato riguarda dunque il progetto, ed è rilasciato, di norma, a fronte della richiesta di un soggetto (*Manufacturer*) di voler procedere alla produzione in serie di tale modello certificato ⁽⁶⁾.

Il secondo concerne invece ogni singolo aeromobile, il quale, una volta che sia risultato conforme al tipo certificato nel *Type Certificate*, dimostra inoltre, all'esito di prove ed ispezioni, di poter intraprendere l'attività di navigazione aerea cui è destinato in condizioni di sicurezza (*Airworthiness*); tale secondo certificato dev'essere inoltre mantenuto in costante validità, per rispondere ai riferiti principi della *Continuing Airworthiness*.

Tra l'emissione del primo e del secondo certificato si concretizza la produzione (in serie) dell'aeromobile (*Production, Chapter 2*), attività per la quale l'annesso in questione prevede l'insorgenza di una specifica responsabilità in capo allo Stato di costruzione, il quale è chiamato ad assicurare che l'aeromobile e le sue parti siano idonee alla navigazione aerea (*airworthy*) e realizzate in conformità del progetto certificato ⁽⁷⁾.

Emerge di tutta evidenza, pertanto, quanto accennato nel paragrafo introduttivo, a proposito della duplice considerazione dell'aeromobile come «prodotto» (il *Type Certificate* è infatti finalizzato, come già rilevato, alla successiva produzione seriale degli aeromobili in conformità al tipo certifi-

⁽⁴⁾ All'interno delle definizioni racchiuse nell'annesso 8 il *Type Certificate* è indicata come «*A document issued by a Contracting State to define the design of an aircraft type and to certify that this design meets the appropriate airworthiness requirements of that State*».

⁽⁵⁾ A mente della disposizione di diritto internazionale uniforme di cui al testo, «*Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered*».

⁽⁶⁾ A riprova di quanto osservato nel testo, in nota al *Chapter 1.1* dell'annesso 8 così si osserva: «*Normally, a request for a Type Certificate is submitted by the aircraft manufacturer when the aircraft is intended for serial production*».

⁽⁷⁾ Cfr., annesso 8, Ch. 2, §§ 2.2 e 2.3.

cato) e, ulteriormente, relativamente al singolo esemplare, quale «mezzo idoneo allo svolgimento in sicurezza dell'attività di navigazione aerea» (attestata, quest'ultima, tramite il rilascio del *Certificate of Airworthiness*).

Tale impostazione, che ben individua gli *standard* richiesti dalla legislazione tecnica internazionale, sarà poi ripresa, e ulteriormente precisata, dal legislatore comunitario e, infine, da quello della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

3. *La diversa impostazione del legislatore del codice della navigazione del 1942: la navigabilità dell'aeromobile e l'abilitazione alla navigazione.*

Come ricordato nel paragrafo introduttivo, il legislatore del codice della navigazione del 1942 ha invece tralasciato di considerare l'aspetto che vede l'aeromobile un «prodotto», concentrandosi pressoché esclusivamente, ed in ogni caso per linee assai generali ⁽⁸⁾, sull'attestazione circa l'idoneità del mezzo alla navigazione aerea.

La versione originaria del capo III del titolo V del libro I, infatti, si occupava sì della navigabilità dell'aeromobile, concetto che, nelle sue due declinazioni di navigabilità generica e specifica (cfr., art. 764, testo originario, c. nav.), è senz'altro compatibile con la nozione di *Airworthiness* di cui alla (di poco) successiva normativa tecnica internazionale ⁽⁹⁾; così come, d'altra parte, l'emissione del certificato di navigabilità attesta a tutti gli effetti l'idoneità (tecnica) dell'aeromobile alla navigazione aerea, alla stregua di quanto accade per il rilascio del *Certificate of Airworthiness*.

Pur tuttavia, il capo in questione non menziona in alcun modo i profili, antecedenti, inerenti la progettazione e la produzione dell'aeromobile.

Tale tema non è invero del tutto avulso dal codice: l'art. 756 c. nav., ad esempio, ci informa che il certificato di immatricolazione enun-

⁽⁸⁾ Si legge infatti nella rel. n. 486 al c. nav. che alla materia si è data «una disciplina che, essendo intesa a segnare soltanto le linee generali, lasciasse alle norme regolamentari ampio campo di sviluppo in relazione alle esigenze concrete».

⁽⁹⁾ A tal proposito, sempre la rel. n. 486 al c. nav., afferma che la nozione di navigabilità generica è quella relativa alla navigazione, mentre quella specifica fa riferimento all'impiego dell'aeromobile; dato che l'accertamento della seconda presuppone quello dell'idoneità alla navigazione, è parso più aderente alle esigenze concrete rispetto al passato «disporre che il certificato di navigabilità attesti ad un tempo l'idoneità alla navigazione e quella ad un determinato impiego o servizio».

zia, tra le altre informazioni inerenti l'aeromobile, «il tipo e le caratteristiche principali».

Pur tuttavia ad un «certificato di omologazione del tipo» si accenna in modo invero affatto fugace e, per giunta, in tutt'altro contesto: nell'ambito del titolo I del libro II, in materia di costruzione (si badi bene, non «produzione») dell'aeromobile, l'art. 858 c. nav. si occupa infatti del collaudo, chiosando nel senso che, per gli aeromobili di nuovo tipo, il costruttore o il proprietario devono richiedere al registro aeronautico italiano «il certificato di omologazione del tipo».

Di modo che, in definitiva: non soltanto i due profili sono affrontati in modo pressoché del tutto indipendente l'uno dall'altro, non soltanto collaudo e certificato di omologazione del tipo sono trattati in modo avulso rispetto al contesto della navigabilità, ma, altresì, l'approccio alla certificazione ed alla omologazione del tipo è condotto in modo del tutto disomogeneo: tra l'altro, nell'ottica e nella prospettiva della «costruzione» dell'aeromobile, e non in quella, diversa, della sua «produzione» in serie.

4. *Aeronavigabilità e legislazione comunitaria: in particolare, l'istituzione di EASA e le competenze di tale ente ai sensi di cui al reg. Ce n. 1592/2002 ed al successivo reg. Ce n. 216/2008.*

In ambito europeo, se la nozione di «prodotto», con riferimento ad un aeromobile, un motore, un'elica (e, inizialmente, anche a un'attrezzatura dell'aviazione civile) compariva già nel reg. Cee n. 3922/91, in materia di armonizzazione di regole tecniche e procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile ⁽¹⁰⁾, è tuttavia con il regolamento istitutivo dell'EASA, che l'impostazione di cui all'annesso 8 ICAO riceve una coerente sistemazione normativa da parte del legislatore comunitario.

⁽¹⁰⁾ Cfr., reg. Cee n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile: tale provvedimento, in seguito aggiornato con reg. Ce n. 1069/99, prescrive l'adozione dei *Joint Aviation Requirements* (JARs), adottati dalle JAA, su cui leggesi più diffusamente *infra*, in part., nt. (17). Le JARs si compongono di due parti: nella prima sono contenute le regole tecniche; nella seconda il materiale supplementare ad esse, composte dalle *Acceptable Means of Compliance* (AMCs), dalle *Advisory Circulars Joint* (ACJs) e dall'*Interpretive and Explanatory Material* (IEMs).

Il reg. Ce n. 1592/2002 ⁽¹⁾, infatti, nel capo II, relativo ai requisiti sostanziali, si occupa, con riferimento agli aeromobili indicati nell'ambito dell'art. 4 (principi fondamentali e applicabilità) dell'Aeronavigabilità (in particolare, art. 5), materia ricondotta fin dai primi considerando del provvedimento in questione al concetto e alla nozione di *safety* aeronautica ⁽²⁾, cui il legislatore affianca inoltre la protezione ambientale, in linea con le previsioni della normativa tecnica internazionale ⁽³⁾.

Aeronavigabilità, dunque, come strumento o insieme di procedure volte a garantire: *i*) che un prodotto aeronautico sia conforme alle regole comuni in materia di sicurezza e di protezione ambientale; e, allo stesso tempo, *ii*) che ogni aeromobile conforme alla base di certificazione sia altresì un mezzo idoneo a condurre in sicurezza le operazioni di volo.

Ciò, peraltro, non riguarda soltanto la fase iniziale, poiché l'aeronavigabilità è un requisito che deve accompagnare il mezzo durante tutto l'arco della sua vita operativa; di conseguenza il regolamento recepisce altresì il concetto di sorveglianza continua circa il mantenimento dei requisiti di navigabilità («*Continuing Airworthiness*»), proprio della normativa tecnica internazionale ⁽⁴⁾.

Alla stregua della regolamentazione ICAO, il sistema predisposto all'interno del regolamento affronta la materia dell'aeronavigabilità: in generale, in relazione al tipo, ed in particolare, vale a dire con riferimento al singolo aeromobile.

Relativamente al primo aspetto, per il legislatore comunitario il prodotto deve essere conforme alla base di certificazione del tipo, che consiste nel codice di aeronavigabilità applicabile e nelle altre specifiche

⁽¹⁾ Cfr., reg. Ce n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

⁽²⁾ Cfr., ad esempio, i considerando da 1 a 6, con particolare enfasi nel 2 e nel 6.

⁽³⁾ Come previsto nell'ambito dell'art. 6 del regolamento in questione, rubricato «Requisiti essenziali per la protezione ambientale», «I prodotti, le parti e le pertinenze sono conformi ai requisiti per la protezione ambientale previsti nell'annesso 16 della convenzione di Chicago nella versione del novembre 1999, fatte salve le appendici».

⁽⁴⁾ Ai sensi dell'art. 3, lett. *a*), la *Continuing Airworthiness* (espressione tradotta in italiano come «Sorveglianza continua») è definita come l'insieme dei compiti da svolgere «per verificare che le condizioni in base alle quali è stato emesso un certificato siano soddisfatte durante tutto il suo periodo di validità, nonché l'adozione di qualsiasi misura di salvaguardia».

previste agli artt. 14 e 15 ⁽¹⁵⁾.

Con riferimento al secondo aspetto, il singolo aeromobile, come prodotto, è dotato del proprio certificato di omologazione del tipo, ma diviene *airworthy* («mezzo idoneo alla navigazione aerea in condizioni di sicurezza») nel momento in cui sia stato dimostrato che lo stesso è conforme al progetto approvato nel suo certificato di omologazione del tipo (conformità del prodotto al tipo) e che «la pertinente documentazione, le ispezioni e le prove dimostrino che l'aeromobile è in condizioni di condurre in sicurezza le operazioni di volo» (idoneità del mezzo all'impiego), attraverso il rilascio di un certificato di aeronavigabilità (*certificate of airworthiness*).

Come si può notare, pertanto, con il regolamento in questione il legislatore comunitario ha inteso riprodurre e precisare i contenuti ed i principi di cui alla normativa tecnica internazionale, provvedendo inoltre a stabilire le specifiche competenze di EASA e il rapporto tra l'Agenzia e le Autorità dell'aviazione civile dei singoli Stati membri in relazione alle procedure di certificazione.

Rispetto agli aeromobili, ai prodotti, alle parti ed alle pertinenze individuabili in base al combinato disposto di cui agli artt. 1 e 4, tenuto conto delle specifiche esenzioni, previste dal § 2 dell'art. 1 ⁽¹⁶⁾, nonché all'allegato II ⁽¹⁷⁾, l'Agenzia europea – la quale, in sostituzione delle JAA

⁽¹⁵⁾ L'Agenzia europea elabora infatti, ai sensi di cui all'art. 14, § 2, lett. a), «specifiche di certificazione, tra cui codici di aeronavigabilità e metodi accettabili di conformità», nonché (lett. b) «materiale esplicativo da usare nel processo di certificazione». Ai sensi del successivo art. 15, § 1, lett. a), inoltre, EASA «per ogni prodotto per cui è richiesto un certificato del tipo o una modifica del certificato di omologazione del tipo, stabilisce e notifica la base di certificazione del tipo. Detta base di certificazione consiste nel codice di aeronavigabilità applicabile, nelle disposizioni per cui è stato accettato un equivalente livello di sicurezza e nelle specifiche tecniche particolareggiate speciali necessarie quando le caratteristiche di progettazione di un particolare prodotto o l'esperienza operativa rendono una qualsiasi disposizione del codice di aeronavigabilità inadeguata o inappropriata a garantire la conformità ai requisiti essenziali».

⁽¹⁶⁾ Secondo la disposizione di cui al testo, «il presente regolamento non si applica quando prodotti, parti e pertinenze, personale e organizzazioni di cui al paragrafo 1 siano impegnati in operazioni militari, doganali, di polizia o servizi analoghi».

⁽¹⁷⁾ L'allegato II (Aeromobili di cui all'articolo 4, § 2), concerne quegli aeromobili per i quali non sono stati emessi certificati del tipo o certificati di aeronavigabilità ai sensi del regolamento in esame e delle relative regole di attuazione, provvedendo ad elencarne le tipologie.

(¹⁸), provvede, secondo le modalità di cui all'art. 14, ad emanare le specifiche di certificazione – interviene in tutte le fasi dei processi certificativi: seppur nei limiti indicati all'art. 15. Infatti, l'Agenzia «assolve a nome degli Stati membri funzioni e compiti dello Stato di progettazione, produzione o registrazione, quando connessi all'approvazione della progettazione», vuoi direttamente, rilasciando il certificato del tipo ed i certificati ambientali [cfr., lett. *f*) e *b*)]; vuoi indirettamente, stabilendo e notificando le specifiche di aeronavigabilità ed ambientali [lett. *a*) e *d*)], oppure servendosi delle autorità aeronautiche nazionali, ai fini dell'effettuazione delle ispezioni [cfr., lett. *e*)], ovvero, infine, assicurando comunque le funzioni connesse all'aeronavigabilità continua «per i prodotti, le parti e le pertinenze che ha certificato» [lett. *j*)].

Il c.d. «regolamento basico» si compendia inoltre di apposite misure attuative dettagliate, contenute all'interno di regolamenti di secondo livello, adottati dalla Commissione europea e costituenti le c.d. «regole di implementazione» (¹⁹).

Il successivo reg. Ce n. 216/2008 (e sue successive modificazioni ed integrazioni) si pone nella prospettiva di un progressivo ampliamento delle competenze e dei poteri dell'Agenzia, che non si limitano più soltanto ai

(¹⁸) Le *Joint Aviation Authorities* (JAA), sono una associazione delle autorità dell'aviazione civile degli Stati europei, i quali hanno convenuto di cooperare, su base unicamente volontaria, allo sviluppo e all'attuazione di normative e procedure comuni nel campo della sicurezza aerea, allo scopo di fornire livelli di sicurezza elevati e costanti ed armonizzare le norme JAA con le regole in vigore negli USA; le competenze proprie di tale ente sono state definitivamente assorbite da EASA a far tempo dal 2009, e, tuttavia, le JAA operano tuttora, coordinandosi e cooperando con l'Agenzia, principalmente allo scopo di mantenere un'omogeneizzazione dei regolamenti su scala pan-europea.

(¹⁹) Tra queste assumono primario rilievo quelle contenenti i requisiti per il rilascio delle certificazioni individuali di aeronavigabilità, inizialmente contenute nell'annesso (parte 21) al reg. Ce n. 1702/2003 [successivamente più volte emendato e poi sostituito dall'attuale reg. Ue n. 748/2012 e successive modificazioni], quelle concernenti alle *Additional Airworthiness Specifications* (ora contenute nel reg. Ue n. 640/2015) e quelle relative ai requisiti per la verifica periodica delle suddette certificazioni individuali, racchiuse nell'annesso I (parte M) al reg. Ce n. 2042/2003 (anch'esso in seguito più volte modificato ed attualmente sostituito dal reg. Ue n. 1321/2014 e successivi emendamenti). In dottrina, sul punto, si rinvia a M. GRIGOLI, *Un proficuo intervento del legislatore comunitario in tema di mantenimento della navigabilità dell'aeromobile*, in *Dir. trasp.*, 2004, 785; G. MARCHIAFAVA, *La disciplina delle operazioni degli aeromobili*, in *Libro dell'anno del diritto 2014*, Roma, 2014; P. NOVEMBRE, *Le specifiche di aeronavigabilità supplementari dell'aviazione civile europea. Il Regolamento (Ue) n. 640/2015*, on line nel sito web www.filodiritto.com, 11 maggio 2017.

prodotti (compresi il personale e le organizzazioni coinvolti) ed alle operazioni di volo, ma coinvolgono altresì gli aeroporti, gli ATM/ANS e i controllori del traffico aereo ⁽²⁰⁾.

Pur abrogando il precedente regolamento basico, tuttavia, con riferimento ai prodotti aeronautici esso non si discosta dall'impostazione contenuta in tale provvedimento, di cui provvede a precisare alcuni aspetti – specie con riferimento all'ambito di applicazione nonché relativamente alle competenze, i poteri e i controlli relativi agli aeromobili registrati nei Paesi terzi (cfr., in part., artt. 1, 4, 9 e 12) – senza alterarne peraltro l'architettura generale.

Anch'esso costruisce le proprie fondamenta sulla normativa tecnica internazionale e sul rispetto della stessa attraverso l'osservanza dei requisiti essenziali in materia di aeronavigabilità, contenuti negli allegati al regolamento (in part., all. 1) e specificati nella base di certificazione (art. 20), verificati attraverso i procedimenti di certificazione ovvero, per quel che concerne gli aeromobili riconducibili alla categoria delineata dall'art. 4, § 1, lett. *d*), anche tramite il riconoscimento dei certificati (cfr., art. 9).

5. *La revisione della parte aeronautica e la certificazione degli aeromobili: le (residue) competenze di ENAC.*

Nell'ambito del doppio intervento che ha dato corpo alla revisione della parte aeronautica del codice della navigazione ⁽²¹⁾, il legislatore na-

⁽²⁰⁾ Reg. Ce n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/Cee del Consiglio, il regolamento Ce n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/Ce. In particolare si confrontino, per quanto riferito nel testo, gli artt. 8 *bis*, *ter* e *quater*, aggiunti all'impianto originario del provvedimento in questione ad opera del reg. Ce n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009.

⁽²¹⁾ La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione è stata dapprima attuata con d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, in G.U. 8 giugno 2005, 131: per un primo commento, si rinvia a G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1201 ss. Successivamente, con d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151, il legislatore, nell'esercizio della facoltà prevista al comma 3 dell'art. 2 della l. n. 265/2004, ha dettato *Disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*: anch'esso è commentato da G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aereo-*

zionale ha infine ricondotto la disciplina relativa ai processi di certificazione e di omologazione all'interno dei confini tracciati dalla normativa tecnica internazionale e dal legislatore comunitario ⁽²²⁾.

Come già nell'impostazione originaria, infatti, l'attuale capo III (della navigabilità dell'aeromobile) del titolo V, ribadisce che l'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea «è attestata dal certificato di navigabilità» – che, oggi come allora, abilita il mezzo alla navigazione (art. 764 c. nav.) – il quale è peraltro ora rilasciato «conformemente alla normativa comunitaria» (art. 766 c. nav.); all'art. 767 c. nav., inoltre, il codice menziona il certificato di omologazione del tipo, provvedendo in tal modo a riunire sotto il medesimo capo e, quindi, a collegare anche funzionalmente tale documento a quello di navigabilità.

Così come in ambito europeo ed internazionale, pertanto, anche l'ordinamento interno riconosce ora l'aeromobile come (presumibile) frutto di produzione seriale e, d'altra parte, l'intento del legislatore della revisione, a giudicare dal disposto degli attuali artt. 766, 767 c. nav. – così come quello di cui agli artt. 768 e 769, in materia di visite ed ispezioni – sembra, invero, essere quello di non volersi in alcun modo discostare dalla normativa comunitaria di riferimento, nonché dai regolamenti di sicurezza emanati in applicazione degli obblighi internazionali derivanti dalla convenzione di Chicago, fonti alle quali attualmente il codice fa ampio rinvio.

In tal modo ENAC, al quale spettano istituzionalmente, all'interno del nostro ordinamento, le funzioni certificative nell'ambito dell'aviazione civile ⁽²³⁾, riceve senz'altro adeguati riferimenti per orientare la sua azione nella materia in questione: dalla normativa richiamata, peraltro, tale ente subisce altresì un significativo ridimensionamento delle proprie competenze ed una progressiva riduzione delle proprie prerogative, in favore dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA).

Successivamente all'emanazione del reg. Ce n. 1592/2002, infatti, e, in particolare, a far tempo dal 28 settembre 2003, EASA è andata pro-

nautica del codice della navigazione, in *Dir. maritt.*, 2006, 699 ss.; cfr., altresì, E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione parte aerea*, in *Nuove leggi civili*, 2006, 1341 ss.; ci sia permesso inoltre di rinviare a B. FRANCHI, S. VERNIZZI (a cura di), *Il diritto aeronautico tra ricodificazione e disciplina comunitaria*, Milano, 2007, per l'analisi degli aspetti più problematici della normativa a seguito della revisione.

⁽²²⁾ Sul punto, si rinvia a A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XIV, Milano, 2016, in part., 280 ss.

⁽²³⁾ Cfr., in proposito, il disposto dell'art. 2, comma 1, lett. a), del d. lgs. 25 luglio 1997 n. 250.

gressivamente sostituendosi alle singole autorità nazionali dei singoli Paesi membri, assumendo alcune funzioni operative in precedenza svolte dalle stesse, quali, ad esempio, l'omologazione dei prodotti aeronautici e l'emissione delle prescrizioni di aeronavigabilità.

Quanto invece ad altre attività (principalmente, il rilascio dei certificati individuali di navigabilità; l'approvazione delle imprese di produzione e manutenzione; il rilascio delle licenze al personale di manutenzione; l'approvazione delle organizzazioni di addestramento), la responsabilità è rimasta in capo alle singole autorità, in ogni caso sotto la supervisione ed il controllo di EASA.

Di conseguenza, per quanto concerne, nello specifico, l'emissione dei certificati che ci hanno occupati nei precedenti paragrafi: con riferimento al rilascio della certificazione di tipo, tale procedura è attualmente curata da EASA, rispetto a quegli aeromobili che rientrano nel campo di applicazione delineato dall'attuale reg. Ce n. 216/2008 e successive modifiche ed integrazioni ⁽²⁴⁾, mentre ENAC (e, allo stesso modo, ciascuna autorità nazionale) provvede con riferimento agli aeromobili compresi nell'allegato II del regolamento basico ⁽²⁵⁾; il rilascio del certificato individuale di aeronavigabilità è invece di competenza di ogni singola autorità nazionale (e, dunque, di ENAC, per quel che concerne l'Italia), la quale tuttavia, dal 28 settembre 2004, vi provvede esclusivamente utilizzando i modelli predisposti da EASA ⁽²⁶⁾.

6. *Segue. La (proposta di) revisione del regolamento «basico». Il progressivo declino del ruolo delle Autorità nazionali.*

La tendenza evidenziata in chiosa al paragrafo che precede, che vede il progressivo restringimento delle competenze delle singole autorità

⁽²⁴⁾ E ciò, direttamente, ovvero servendosi delle singole autorità nazionali, che vi provvedono in nome e per conto dell'Agenzia. In ogni caso la certificazione di tipo è richiesta dall'interessato con apposite domanda inoltrata all'Agenzia attraverso il modulo EASA Form 30.

⁽²⁵⁾ ENAC provvede in base alle disposizioni contenute nel proprio regolamento tecnico.

⁽²⁶⁾ Dal sito istituzionale di ENAC (www.enac.gov.it) si apprende che i certificati degli aeromobili emessi precedentemente a tale data, utilizzando il preesistente formato nazionale, sono progressivamente sostituiti utilizzando i corrispondenti modelli EASA, «secondo modalità definite da apposite disposizioni ENAC».

nazionali in favore del loro accentramento in capo ad EASA (ed alla Commissione Europea) non sembra invero destinata ad arrestarsi: ciò appare evidente, sol che si esamini il testo della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio COM (2015) 613 formulata dalla Commissione europea allo scopo di pervenire all'adozione di un nuovo regolamento basico che si sostituisca all'attuale reg. Ce n. 216/2008 ⁽²⁷⁾.

La proposta si pone l'obiettivo di adeguare il contesto normativo europeo in materia di sicurezza aerea alle sfide del prossimo quindicennio, cercando di favorire la competitività e l'innovazione (leggasi, in particolare, impiego degli aeromobili senza equipaggio) nel campo dell'industria aeronautica, ed intendendo semplificare e razionalizzare il sistema di regolamentazione senza pregiudicare gli elevati livelli di sicurezza raggiunti.

Al di là delle enunciazioni di tipo programmatico, la citata proposta si segnala, per quel che concerne il tema specifico dell'aeronavigabilità e protezione dell'ambiente, per una sistemazione più lineare e semplificata delle disposizioni concernenti i processi certificativi relativi agli aeromobili (cfr., in part., artt. 9-16), delineando un sistema che non innova rispetto a quanto previsto dalla legislazione attualmente in vigore, e tuttavia organizza la materia in modo più razionale rispetto ai requisiti essenziali di aeronavigabilità (in part., art. 9, che rinvia all'allegato II ed all'allegato III, quest'ultimo a proposito dei requisiti essenziali per la compatibilità ambientale dei prodotti), del concetto di conformità (in part., art. 10) e del rilascio del certificato di aeronavigabilità per i singoli aeromobili (art. 14).

A tale positivo riassetto si accompagna tuttavia un ulteriore ampliamento dei poteri dell'Agenzia europea (specie nell'ambito del capo IV, relativo al «Sistema comune di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme», artt. da 51 a 63, nonché, per la materia che ci occupa, all'art. 66, con riferimento ai compiti dell'Agenzia in relazione alle certificazioni di aeronavigabilità e ambientale), a scapito delle competenze delle autorità aeronautiche dei singoli Stati membri, ed un eccessivo ricorso al meccanismo della delega di potere in favore della Commissione (si con-

⁽²⁷⁾ Cfr., COM (2015) 613 final, Bruxelles 7 dicembre 2015, proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il reg. Ce n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

fronti, in particolare, il disposto dell'art. 18 della proposta)⁽²⁸⁾, soluzione

(28) Art. 18 «Delega di potere»: «Per quanto riguarda gli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere *a*) e *b*), e i loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 117 al fine di definire norme dettagliate per quanto riguarda: *a*) le condizioni in presenza delle quali l'Agenzia stabilisce e notifica al richiedente, conformemente all'articolo 66: *i*) la base di certificazione applicabile a un prodotto ai fini dell'omologazione del tipo di cui all'articolo 11 e all'articolo 17, paragrafo 1, lettera *b*); *ii*) la base di certificazione applicabile a una parte o a un equipaggiamento non installato ai fini della certificazione di cui agli articoli 12 e 13; *iii*) le specifiche particolari di aeronavigabilità e di compatibilità ambientale applicabili agli aeromobili cui può essere rilasciato un certificato ristretto di aeronavigabilità o un certificato ristretto delle emissioni sonore di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera *a*); *b*) le condizioni in presenza delle quali l'Agenzia rilascia e diffonde informazioni obbligatorie, a norma dell'articolo 66, al fine di garantire il mantenimento dell'aeronavigabilità e della compatibilità ambientale dei prodotti e le condizioni di approvazione di mezzi alternativi di rispondenza alle suddette informazioni obbligatorie; *c*) le condizioni specifiche di conformità degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera *b*), punto *ii*), ai requisiti essenziali di cui all'articolo 9; *d*) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca dei certificati di cui agli articoli 11, 12, 13 e 14, e all'articolo 17, paragrafo 1, lettera *b*), e paragrafo 2, tra cui: *i*) le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali certificati sono prescritti o non lo sono, a seconda del caso; *ii*) le condizioni riguardanti il periodo di validità dei certificati e il rinnovo degli stessi quando è stabilita una validità limitata nel tempo; *iii*) le condizioni di rilascio e di utilizzo del certificato ristretto di aeronavigabilità o del certificato ristretto delle emissioni sonore di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera *a*); *iv*) le condizioni di rilascio e di utilizzo dei permessi di volo di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera *b*); *v*) i dati di idoneità operativa, comprendenti: – il programma minimo di formazione per l'abilitazione per tipo (*type rating*) del personale autorizzato a certificare la manutenzione; – il programma minimo di formazione per l'abilitazione per tipo (*type rating*) dei piloti e i dati di riferimento per la qualificazione oggettiva dei relativi simulatori; – la lista degli equipaggiamenti minimi di riferimento; – i dati relativi al tipo di aeromobile rilevanti per l'equipaggio di cabina; – le specifiche supplementari per garantire la conformità alla sezione III del presente capo; *vi*) le condizioni di gestione della manutenzione di prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati; *vii*) le condizioni per il mantenimento dell'aeronavigabilità dell'aeromobile; *e*) requisiti di aeronavigabilità supplementari per prodotti, parti ed equipaggiamenti non installati, la cui progettazione sia stata già certificata, necessari per sostenere il mantenimento dell'aeronavigabilità e i miglioramenti della sicurezza; *f*) le condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca delle approvazioni di cui all'articolo 15, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali approvazioni sono prescritte o non lo sono, a seconda del caso; *g*) le

che, se da un lato può apparire condivisibile in relazione alla necessità «di non appesantire l'articolato normativo con disposizioni di carattere strettamente tecnico-operativo», dall'altro lato rischia di menomare per il futuro il ruolo dei Parlamenti nazionali, che non hanno il potere di esprimere il proprio parere in relazione ai progetti di atti delegati ⁽²⁹⁾.

Nelle more della pubblicazione del presente contributo, in ogni caso, la proposta, seppur con alcune modifiche, ha concluso il proprio *iter* legislativo: in data 4 luglio 2018 è stato infatti emanato il Reg. Ue n. 1139/2018 ⁽³⁰⁾, il quale, dal giorno della sua entrata in vigore ⁽³¹⁾, è dive-

condizioni di rilascio, mantenimento, modifica, sospensione o revoca delle licenze di cui all'articolo 16, incluse le condizioni per le situazioni in cui, al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1 e tenendo conto della natura e del rischio della particolare attività in questione, tali licenze sono prescritte; *b*) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati rilasciati a norma della presente sezione e delle organizzazioni che hanno reso dichiarazioni a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera *a*); *g*) le condizioni per stabilire le specifiche dettagliate applicabili alla progettazione di prodotti e parti che sono oggetto di una dichiarazione a norma dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera *a*); *h*) le condizioni e le procedure per valutare, in conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, lettera *a*), l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale della progettazione di prodotti e parti senza la necessità di rilasciare un certificato, compresi le condizioni e i limiti operativi; *l*) le condizioni alle quali si può concedere alle organizzazioni, cui è stato rilasciato un'approvazione in conformità dell'articolo 15, il privilegio di rilasciare i certificati di cui agli articoli 11, 12, 13 e all'articolo 17, paragrafo 2, lettera *b*); *l*) le condizioni per il riconoscimento di certificati, di informazioni sul mantenimento dell'aeronavigabilità e della relativa documentazione, rilasciati a norma delle disposizioni legislative di un paese terzo, ai fini dell'applicazione dell'articolo 57. 2. Per quanto riguarda l'aeronavigabilità e la compatibilità ambientale degli aeromobili di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettere *a*), *b*) e *c*), e dei loro motori, eliche, parti ed equipaggiamenti non installati, alla Commissione è conferito il potere di modificare o integrare, mediante atti delegati adottati in conformità dell'articolo 117, l'allegato II e l'allegato III, se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o elementi di prova in materia di aeronavigabilità o compatibilità ambientale, al fine di, e nella misura necessaria a conseguire gli obiettivi fissati all'articolo 1».

⁽²⁹⁾ Si confrontino, in proposito, le osservazioni alla proposta formulate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), poi rese parte del parere reso dalla XIV Commissione Permanente del Senato (politiche dell'Unione europea) in data 11 febbraio 2016.

⁽³⁰⁾ Cfr., reg. 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 regola-

nuto a tutti gli effetti il nuovo «regolamento basico», avendo abrogato il precedente Reg. Ce n. 216/2008, e costituisce pertanto lo strumento normativo di riferimento per i processi certificativi relativi ai prodotti aeronautici compresi nell'ambito di applicazione specificato all'art. 2, con buona pace delle preoccupazioni sopra evidenziate, avendo il testo definitivo mantenuto l'ampio ricorso al meccanismo della delega di potere in favore della Commissione (cfr., l'attuale art. 19).

SIMONE VERNIZZI

Associato di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Modena

PRODUCT CERTIFICATION OF AIRCRAFTS AND THEIR PARTS IN DOMESTIC, INTERNATIONAL AND EUROPEAN LEGISLATION

ABSTRACT

Starting from the consideration of the aircraft as a product, the contribution analyzes, albeit for brief signs, the legislation dedicated to the certification of the aircraft and its parts, from the initial and partially different conception of the 1942 Italian Code of Navigation to the most recent indications from the EU law. Particular attention is dedicated to the distinction between the different functions of Type Certificate and the Certificate of Airworthiness.

Partendo dalla considerazione dell'aeromobile come prodotto, il contributo analizza, seppur per rapidi cenni, la normativa dedicata alla certificazione dell'aeromobile e delle sue parti, dalla iniziale e parzialmente differente concezione del codice della navigazione del 1942 alle più recenti indicazioni provenienti dalla normativa europea. Particolare attenzione è dedicata alla distinzione delle diverse funzioni del certificato di omologazione del tipo e dal certificato di aeronavigabilità.

menti Ce n. 552/2004 e Ce n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento Cee n. 3922/91 del Consiglio.

⁽³¹⁾ Vale a dire, il giorno 11 settembre 2018. Ai sensi di cui all'art. 141 del regolamento, infatti, le sue disposizioni entrano in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, che è avvenuta in data 22 agosto 2018 (G.U.U.E., L 212/84).