

Le specifiche di aeronavigabilità supplementari dell'aviazione civile europea. Il Regolamento (UE) n. 640/2015

11 Maggio 2017

Paolo Novembre

INDICE

1. Premessa

2. Il Regolamento n. 640/2015

3. Portata applicativa e definizioni

4. Impatto determinazioni tecniche

1. Premessa

Il trasporto aereo rappresenta l'anello di trasmissione della catena del valore dell'industria aeronautica. Il continente europeo non sfugge a detta constatazione, e, già dagli anni Novanta, si è tentato di modellare una sorta di raccordo delle legislazioni nazionali, capace di cogliere le enormi potenzialità offerte dall'avvento del mercato unico.

Il 31 marzo 2004, il legislatore comunitario ha proposto, mediante una corposa novella regolamentare denominata "Cielo unico europeo", una lettura uniforme, armonizzata, interoperabile e sostenibile delle prescrizioni tecniche che informano la conduzione geografica dei voli.

Questo iter di positivizzazione è culminato nella **stesura di quattro regolamenti, le cui previsioni vertono sugli aspetti generali e tecnici della navigazione aerea**, e, nelle intenzioni delle istituzioni comunitarie, dovrebbe porsi come indefettibile corollario della regolazione internazionale del traffico aereo operata dalla Convenzione di Chicago del 1944 – istitutiva dell'ICAO – i cui Annessi 2, 10 e 11 sono espressamente dedicati alle regole dell'aria, alle telecomunicazioni aeronautiche, ed ai servizi del traffico aereo.

I riverberi di questo nuovo corso del dettato comunitario sono ancor più evidenti laddove si consideri la genesi costruttiva e progettuale del mezzo aereo: se è vero che la sicurezza comincia dalla progettazione e che l'affidabilità deriva dal tempo, non deve stupire l'elevato grado di dettaglio raggiunto dalle disposizioni licenziate in sede europea, che tentano, non senza qualche alone, di ricalcare quanto stabilito dagli Annessi 6, 7 e 8 della Convenzione di Chicago in tema di protezione ambientale, specifiche di aeronavigabilità e standard di impiego degli aeromobili.

2. Il Regolamento n. 640/2015

Con il Regolamento (UE) n. 640 del 23 aprile 2015 (**G.U.U.E. n. L 106 del 24.4.2015**)[1], si è voluto focalizzare la preminenza di indici di mappatura tecnica secondaria dell'ossatura strutturale degli aeromobili, in realtà oggetto di preesistenti interventi normativi, quali, ad esempio, il Regolamento (UE) n. 1321/2014, il Regolamento (UE) n. 379/2014, il Regolamento (UE) n. 71/2014.

Il primo considerando del Regolamento (UE) n. 640, richiama la fonte primaria di disciplina dell'aviazione civile europea, vale a dire il Regolamento (UE) n. 216/2008, ponendo una particolare enfasi **sulla cooperazione tra la Commissione europea ed EASA nella definizione ed attuazione dei requisiti di aeronavigabilità.**

Per aeronavigabilità deve intendersi la piena asseverazione, negli stadi realizzativi di un aeromobile, dei limiti legali e tecnici strumentali alla sua immissione nel normale traffico aereo. Il considerando n. 2 del Regolamento in esame, precisa, a tal riguardo che si tratta di requisiti primari e secondari propri dell'esecuzione di operazioni posteriori rispetto al rilascio del certificato di omologazione di tipo, per motivi di sicurezza.

Quanto al secondo ed al terzo considerando, nella loro formulazione testuale viene consacrato l'intendimento del legislatore comunitario di dare una casa comune alle specifiche progettuali, costruttive e manutentive delle flotte dell'aviazione civile europea, facendo leva, in prima approssimazione su una più stringente aderenza ai requisiti tecnici enucleati dalla norma JAR 26 «Additional Airworthiness Requirements», adottata dalle JAA il 13 luglio 1998 ed incisivamente rimodulata dall'emendamento n. 3 del 1° dicembre 2005.

L'atto normativo in discorso consta di sei articoli e due allegati, ed apporta significativi correttivi alla disciplina delle operazioni di volo di cui al Regolamento (UE) n. 965/2012, ed all'Allegato III di quest'ultimo[2].

3. Portata applicativa e definizioni

Il primo articolo ne fissa la portata applicativa, contemplando l'emissione di specifiche supplementari di aeronavigabilità al fine di perseguire il miglioramento degli standard di sicurezza di aeromobili registrati in uno Stato membro ovvero in un paese terzo e utilizzati da un operatore sottoposto alla sorveglianza di uno Stato membro.

La nozione di "operazione di trasporto aereo commerciale", non figura nel testo del regolamento in esame, discendendo, piuttosto, dalla disposizione di cui all'articolo 2, par. 1, n. 1) del regolamento (UE) n. 965/2012: ai sensi della norma menzionata, è tale «l'esercizio di un aeromobile finalizzato al trasporto di passeggeri, merci e posta effettuato dietro compenso o ad altro titolo oneroso».

Dalla disposizione recata dall'articolo 2, par. 1, lett. a) e b), sono invece desumibili le nozioni di "configurazione operativa massima di sedili passeggeri" e "velivolo pesante", vale a dire: «la massima capacità di sedili passeggeri di un singolo aeromobile, con l'esclusione dei sedili dell'equipaggio, stabilita a fini operativi e specificata nel manuale delle operazioni»; e «velivolo dotato delle specifiche di certificazione per velivoli pesanti CS-25 o equivalenti nella propria base di certificazione».

Particolare e specifica pregnanza deve essere poi tributata alle disposizioni di cui agli artt. 1, 3 e 4 del regolamento in esame, che codificano una c.d. clausola di salvaguardia delle prescrizioni dettate dal regolamento (UE) n. 965/2012[1], la cui modifica trae la sua ratio nel potenziamento dei meccanismi di sorveglianza sui requisiti di operatività delle macchine che compongono le flotte dell'aviazione civile europea.

4. Impatto determinazioni tecniche

Le sollecitazioni a rinvigorire la percezione dell'impatto che le determinazioni tecniche assunte dagli organismi sovranazionali di settore sortiscono sull'effettività e sostenibilità (anche ambientale, stante l'improcrastinabile diritto di cittadinanza che gli imperativi ambientali hanno acquisito nella costruzione del lessico giuridico comunitario in tema di aviazione civile internazionale) della gestione dell'esercizio degli aeromobili, sono puntualmente delineate dal combinato disposto dei Regolamenti (UE) nn. 593/2012 (in tema di mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze), 748/2012 (in tema di regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione), 923/2012 (più volte modificato, e vertente su regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea), e 965/2012 (in tema di requisiti tecnici e procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008).

Quanto al successivo articolo 5, esso contempla una serie di disposizioni transitorie della cui applicazione potranno giovare gli operatori che abbiano ottemperato alle statuizioni evincibili dalla norma JAR 26, rubricata «Additional Airworthiness Requirements for Operations», ferma restando l'equivalenza di quest'ultima alle specifiche di cui all'Allegato I del regolamento in esame.

L'atto normativo in esame, la cui emanazione risale al 24 aprile 2015, è entrato in vigore, il 14 maggio 2015, eccettuata, tuttavia, le ulteriori e distinte voci regolamentari di siffatta segnaletica tecnica (**la cui coerenza avrà corso dal 14 maggio 2017**), additabili:

- a) alla configurazione di sedili, cuccette, bretelle di sicurezza e imbracature la cui installazione a bordo degli aeromobili risulti essere datata 1° gennaio 1958 (e che pertanto dovrà soddisfare livelli ottimali di protezione in caso di atterraggio di emergenza);
- b) all'accesso alle uscite di emergenza;
- c) alle indicazioni delle uscite di emergenza;
- d) all'illuminazione di emergenza interna e il funzionamento delle luci di emergenza;
- e) agli arredi dei compartimenti;
- f) alla protezione antincendio dei servizi igienici;
- g) ai sistemi operativi della porta del compartimento dell'equipaggio di condotta;
- h) all'allarme sonoro del carrello di atterraggio.

[1] Il testo completo dell'atto normativo in esame è liberamente consultabile all'indirizzo <http://www.eurlex.eu>.

[2] La necessità di porre in essere una rivisitazione più oculata del contenuto dei dettami di cui al citato regolamento (UE) n. 965/2012, e certamente prodromica all'armonizzazione delle modalità di funzionamento delle catene operazionali e decisionali dell'industria aeronautica e dei fornitori di servizi della navigazione aerea, ridonda nei consideranda nn. 1 e 2 del Regolamento (UE) n. 1329/2015 (**G.U.U.E. n. L206 del 1° agosto 2015**), nel senso che: «Il regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione stabilisce requisiti per l'esercizio in sicurezza degli aeromobili. Occorre modificarlo per consentire l'operazione di aeromobili registrati in un paese terzo da parte di vettori aerei abilitati a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio»; «E' necessario concedere tempo sufficiente all'industria aeronautica e alle amministrazioni degli Stati membri per adeguarsi al quadro normativo modificato. Occorre quindi prevedere la possibilità di applicare un periodo transitorio appropriato».

[3] L'ancoraggio degli indici di mappatura progettuale degli aeromobili al regime di navigazione aerea, è esplicitato ex multis, dal considerando n. 3 dell'abrogato Regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011, a tenor del quale «il funzionamento ininterrotto delle operazioni dipende dall'identificazione precisa e continua dei singoli aeromobili che operano come traffico generale conformemente alle regole del volo strumentale in tutto lo spazio aereo del cielo unico europeo». Gli scenari di traffico aereo devono, talvolta, rispecchiare modelli economici non sempre transitati nella legislazione generale e di settore, tanto nazionale quanto paneuropea. D'altronde, il Regolamento (CE) n. 216/2008 è stato concepito ab origine come surrogato di un vero e proprio codice aeronautico europeo, senza, tuttavia, poter assurgere al rango di corpus normativo autonomo di settore, stante l'opacità delle sue disposizioni nella trattazione dei vari aspetti tecnici legati alla conduzione dei voli.

TAG: aerei, aviazione, Diritto della navigazione e dei trasporti

Avvertenza

La pubblicazione di contributi, approfondimenti, articoli e in genere di tutte le opere dottrinarie e di commento (ivi comprese le news) presenti su Filodiritto è stata concessa (e richiesta) dai rispettivi autori, titolari di tutti i diritti morali e patrimoniali ai sensi della legge sul diritto d'autore e sui diritti connessi (Legge 633/1941). La riproduzione ed ogni altra forma di diffusione al pubblico delle predette opere (anche in parte), in difetto di autorizzazione dell'autore, è punita a norma degli articoli 171, 171-bis, 171-ter, 174-bis e 174-ter della menzionata Legge 633/1941. È consentito scaricare, prendere visione, estrarre copia o stampare i documenti pubblicati su Filodiritto nella sezione Dottrina per ragioni esclusivamente personali, a scopo informativo-culturale e non commerciale, esclusa ogni modifica o alterazione. Sono parimenti consentite le citazioni a titolo di cronaca, studio, critica o recensione, purché accompagnate dal nome dell'autore dell'articolo e dall'indicazione della fonte, ad esempio: Luca Martini, La discrezionalità del sanitario nella qualificazione di reato perseguibile d'ufficio ai fini dell'obbligo di referto ex art 365 cod. pen., in "Filodiritto" (<https://www.filodiritto.com>), con relativo collegamento ipertestuale. Se l'autore non è altrimenti indicato i diritti sono di Inforomatica S.r.l. e la riproduzione è vietata senza il consenso esplicito della stessa. È sempre gradita la comunicazione del testo, telematico o cartaceo, ove è avvenuta la citazione.