



IL REGIME GIURIDICO DELL'AEROMOBILE MILITARE

Gen. Isp. C.C.r.n. (aus.) Antonio De Rosa

Negli anni 2005-2006 la Parte Aeronautica del Codice della Navigazione italiano è stata profondamente revisionata, al fine di armonizzarla con la normativa europea ed internazionale e, soprattutto, allo scopo di fare chiarezza su competenze, responsabilità, compiti e funzioni dei molteplici attori, pubblici e privati, del mondo del trasporto aereo civile. In quella occasione è stata parzialmente modificata anche la definizione di “aeromobile militare”, che, però, continua a non essere delineata in modo inequivocabile.

Nonostante le innovazioni introdotte nel Codice della Navigazione (c.nav.) dai decreti legislativi n. 96/2005 e n. 151/2006, la nozione giuridica di “aeromobile militare” deve ancora dedotta, come in passato, dal combinato disposto di più norme.



La definizione di “aeromobile militare”

Per dare una definizione di “aeromobile militare” è necessario stabilire, innanzitutto, che cosa è un aeromobile. La nuova stesura dell'art. 743 c.nav. lo definisce e come «...*ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa...*».

La nozione di “aeromobile” resta, quindi, la stessa del testo previgente, ma il legislatore ha voluto precisare che sono tali anche gli aeromobili a pilotaggio remoto (APR), giacché - come si legge nella Relazione Illustrativa - poteva sorgere dubbio se nella definizione di aeromobile vi rientrassero anche gli APR.

D'altro canto, un anno prima, la legge n. 178/2004 (elaborata, con orgoglio, da chi scrive, insieme ai suoi collaboratori, nell'ambito Stato Maggiore dell'Aeronautica) aveva introdotto, per la prima volta, nel nostro ordinamento e nella legislazione di un Paese europeo, il concetto di aeromobile a pilotaggio remoto, seppur con riferimento a quelli militari.

Definito cosa sia un aeromobile, si osserva che l'art. 744 c.nav. fa rientrare – come in passato e in accordo con la Convenzione di Chicago del 1944 - gli aeromobili militari tra quelli di Stato. Esso, infatti, chiarisce che: *«Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle Forze di polizia dello Stato, della dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Dipartimento della protezione civile o in altro servizio di Stato. Tutti gli altri sono considerati privati...»*.

A sua volta, l'art. 745 c.nav. detta la nozione - un po' "sfuggente", in verità - di "aeromobile militare", perché continua a far rinvio alle leggi speciali, come avveniva nel testo previgente. Stabilisce, infatti, che: *«Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali...»*.

La prima parte del 1° comma dell'art. 745 c.nav. è rimasta immutata e riporta ancora il testo formulato nel 1942. Come per il passato, perciò, per stabilire quali caratteristiche debba avere un aeromobile militare per essere considerato tale è indispensabile fare riferimento alle leggi speciali.

Determinare se un aeromobile sia militare o privato non è un astruso esercizio dottrinale, ma ha delle ben precise implicazioni giuridiche che saranno analizzate più avanti.



Le leggi speciali

Ma quali sono le leggi speciali a cui fa riferimento l'art. 745 c.nav. per stabilire quali caratteristiche debba avere un aeromobile militare per essere considerato tale?

Fino ad oggi la costante giurisprudenza e la prevalente dottrina navigazionista hanno individuato la norma speciale a cui fare rinvio nell'art. 230 del R.D. n. 1415/1938, cioè nella cosiddetta "legge di guerra", che recita: *«...sono considerati aeromobili militari quelli destinati ad uso militare qualora:*

- *dimostrino la qualità militare mediante il legittimo uso di segni distintivi adottati, a questo scopo, dallo Stato al quale appartengono;*
- *siano sotto l'autorità diretta, il controllo immediato e la responsabilità dello Stato;*
- *siano comandati da persona iscritta nelle liste del personale militare;*
- *siano equipaggiati da personale militare o militarizzato.»*.

Seguendo tale tesi, quindi, per individuare la natura "militare" dell'aeromobile si deve fare ricorso al criterio della "destinazione".

Altri studiosi del diritto della navigazione, invece, criticando tale impostazione - che farebbe riferimento ad elementi secondari e poco certi (in quanto sarebbero da verificare di volta in volta) come quelli dei "segni distintivi" - hanno individuato la norma speciale nell'art. 11, ultimo comma, del Codice Penale Militare di Pace (c.p.m.p.) che sancisce: *«...agli effetti della legge penale militare sono [...] aeromobili militari [...] gli aeromobili da guerra, [...] e ogni altro aeromobile adibito al servizio delle Forze Armate dello Stato alla dipendenza di un comandante militare.»*.

A proposito della diatriba (molto viva negli anni '50 e '60 del secolo scorso per questioni di risarcimenti in caso di incidente di volo) circa quale sia la legge speciale a cui fare riferimento, chi scrive propende per la tesi più accreditata dalla dottrina e dalla giurisprudenza, cioè la "legge di

guerra”, in quanto la definizione del c.p.m.p. appare utile più che altro a stabilire l’applicabilità o meno della legge penale militare nei confronti del comandante, dell’equipaggio, dei passeggeri, degli addetti alla manutenzione, dei controllori di volo, ecc., in caso di reati derivanti dall’impiego dell’aeromobile militare.

Comunque, fino ad oggi, almeno sotto il profilo penalistico, questa incertezza dottrinarica non ha avuto riflessi pratici, giacché in concreto tanto la magistratura ordinaria (salvo qualche dubbio che, negli anni '90, interessò qualche Pretura del Nord Italia), quanto i giudici militari hanno costantemente ritenuto che “aeromobili militari” fossero quelli delle Forze Armate (Esercito, Marina, Aeronautica), dell’Arma dei Carabinieri, del Corpo della Guardia di Finanza e del Corpo delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera.



Le novità nell’art. 745 c.nav.

La seconda parte del 1° comma dell’art. 745 c.nav. e il successivo 2° comma contengono notevoli novità rispetto al vecchio testo. Infatti vi si stabilisce che sono “aeromobili militari” anche *«...quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad usi militari. Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nei registri degli aeromobili militari dal Ministero della difesa.»*

La prima innovazione è stata dettata dall’intento di poter applicare le norme relative agli aeromobili militari anche ai prodotti dell’industria aeronautica, pur se ancora nella fase prototipica o sperimentale, realizzati secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati sia ad usi militari da parte delle Forze Armate, sia, ad esempio, dalle Forze di polizia (es. Polizia di Stato) o da un Corpo dello Stato ad ordinamento civile (es. Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco). Ciò anche perché, alla luce delle nuove minacce profilatesi dopo gli eventi dell’11 settembre 2001, una direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 31 ottobre 2002 ha previsto, tra l’altro, che gli elicotteri acquistati per l’ammodernamento ed il potenziamento delle flotte ad ala rotante adibite a compiti di sicurezza, ordine pubblico o protezione civile debbano presentare caratteristiche tali da consentire l’impiego, anche se eventuale, come sistemi d’arma e di difesa, nonché assicurare la massima interoperabilità con i mezzi esistenti, minimizzando così gli impatti logistici, addestrativi ed operativi connessi con il loro eventuale uso per esigenze militari e di contrasto alla minaccia terroristica.



Gli aeromobili a pilotaggio remoto

Come si è detto il legislatore, nel revisionare la Parte Aeronautica del c.nav., nel timore che sorgessero dubbi, ha voluto precisare, all'art. 743 c.nav., che sono aeromobili anche i mezzi aerei a pilotaggio remoto (APR), definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa.

Gli APR militari sono definiti come tali dagli artt. 246-248 del D. Lgs. n. 66/2010 (Codice dell'Ordinamento Militare - COM), che hanno assorbito la legge n. 178/2004 (abrogata dallo stesso COM), e dagli appositi decreti ministeriali.

In base all'art. 246 del D.Lgs. n. 66/2010, un APR è un mezzo aereo pilotato da un equipaggio operante da una stazione remota di comando e controllo, che può essere posizionata a terra o eventualmente sul mare, a bordo di unità navali.

Più precisamente, sotto il profilo eminentemente tecnico, un "sistema d'arma" APR si compone almeno di tre elementi:

- il velivolo, dotato di telecamere dedicate per il pilotaggio e di sensori elettro-ottici, infrarossi e radar che consentono di effettuare operazioni di osservazione e rilevamento in ogni condizione di tempo, anche di notte, e di ottenere immagini ad alta definizione;
- la *Ground Control Station*, stazione di controllo a terra che, grazie ad un collegamento satellitare (*data-link*) può controllare il velivolo durante le operazioni anche a centinaia di chilometri di distanza. La stazione di controllo è una vera e propria cabina di pilotaggio posta a terra, collegata tramite antenne e ricevitori in grado di comunicare con il velivolo anche via satellite;
- la *Exploitation Data Station*, dove vengono analizzate in tempo reale le immagini ricevute dal velivolo che, attraverso un nodo di telecomunicazioni, sono trasmesse alle unità operative.

L'art. 247, comma 1, del D.Lgs. n. 66/2010 autorizza le Forze Armate italiane ad impiegare gli APR per attività operative ed addestrative dirette alla difesa ed alla sicurezza nazionale. Tale disposizione era stata prevista dalla citata legge n. 178/2004, in attesa dell'emanazione di una normativa nazionale o internazionale che disciplinasse l'aeronavigabilità e l'impiego di mezzi aerei senza pilota a bordo nel sistema del traffico aereo generale. Ora tale norma ha, in sostanza, esaurito la sua rivoluzionaria funzione svolta dal 2004.

L'art. 247, commi 2 e 3, del D.Lgs. n. 66/2010 prevede che l'impiego degli APR avvenga nell'ambito di spazi aerei determinati (c.d. "aree segregate") e con le limitazioni stabilite in un apposito documento tecnico-operativo (DTO) adottato dall'A.M., sentita la Forza Armata che impiega gli APR (quando i predetti mezzi aerei siano utilizzati da una Forza Armata diversa dall'A.M.) e dall'ENAC, di concerto con l'ENAV per gli aspetti di gestione e controllo del traffico aereo.

A tal proposito, sotto il profilo operativo, va detto che il più recente DTO concordato tra l'A.M. e l'ENAC, applicabile anche agli APR militari stranieri, prevede che nell'area soggetta a limitazioni in cui vola un APR militare possano operare anche altri aeromobili militari, rimanendone però sempre esclusi gli aeromobili civili.

Le citate limitazioni (come si legge nella Relazione Illustrativa alla legge n. 178/2004) riguardano i profili di missione, le procedure operative, le aree di lavoro e gli equipaggiamenti, ivi comprese l'emissione di appositi "NOTAM", le comunicazioni radio e radar e le condizioni meteorologiche. Le limitazioni devono essere stabilite nel rispetto dei principi della sicurezza del volo.

L'art. 247, comma 4, del D.Lgs. n. 66/2010 prevede, poi, che qualora gli APR siano impiegati sul territorio nazionale o all'estero in operazioni connesse a situazioni di crisi o di conflitto armato essi possano essere impiegati senza le predette limitazioni. Ciò è avvenuto sia in occasione dell'impiego del "Predator" A.M. in Iraq, in Afghanistan, in Libia e in Kosovo, sia per esigenze di sicurezza nazionale e di protezione civile, come ad esempio nel corso del vertice intergovernativo italo-russo di Bari del marzo 2007, del "G8" dell'Aquila del luglio 2009 e del "G7" di Taormina del maggio 2017, grazie ad apposite ordinanze dei Prefetti competenti che hanno riconosciuto l'esistenza di una "situazione emergenziale" tale da giustificare l'impiego di tali mezzi senza limitazioni, seppur sempre in stretto coordinamento con l'ENAV, per gli aspetti relativi al traffico aereo generale, in un'ottica di assoluta sicurezza del volo nazionale.

Gli APR militari, in base al combinato disposto degli artt. 743, comma 2 e 745, comma 2, del c. nav. sono a tutti gli effetti aeromobili militari e, quindi, sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nel registro degli aeromobili militari (RAM), detenuto dalla Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità (ARMAEREO).

Nel 2006, proprio in attuazione di quanto disposto dall'art. 743, comma 2, del c. nav., il Ministro della Difesa ha emanato il D.M. 23 giugno 2006, relativo ai requisiti e alla classificazione degli APR militari, distinguendoli in:

- Strategici: con peso superiore a kg 500;
- Tattici: con peso da kg 150 a Kg 500;
- Leggeri: con peso da kg 20 a kg 150;
- Mini: con peso da kg 2 a kg 20;
- Micro: con peso inferiore a kg 2,

ed ha attribuito alla Direzione ARMAEREO il compito di emanare la relativa normativa tecnica.

Per quanto riguarda gli APR "mini" e "micro", l'art. 248 del D.Lgs. n. 66/2010 prevede che la conduzione degli APR di peso inferiore a 20 kg siano ammessi alla navigazione e certificati dalla competente struttura del Ministero della Difesa (sempre ARMAEREO) e dalla stessa iscritti in un apposito registro. Essi sono impiegati dalle Forze Armate entro aree identificate e sottoposte al divieto temporaneo di sorvolo ovvero al di fuori di tali aree solo in caso di situazioni di crisi o di conflitto armato e la loro conduzione è affidata a personale militare in possesso di idonea qualifica.

La norma prevede che i criteri d'impiego degli APR "mini" e "micro" e le modalità per il conseguimento della qualifica per la conduzione degli stessi debbano essere disciplinati da un regolamento che, sebbene elaborato da vari anni dagli Stati Maggiori, non ha ancora visto la luce.



L'importanza della distinzione tra aeromobile militare e privato

Si è detto sopra che stabilire se un aeromobile sia privato o militare ha un significativo rilievo giuridico. L'importanza di tale distinzione nasce dal contenuto dell'art. 748 c.nav., il quale – in armonia con la Convenzione di Chicago - stabilisce che, salvo diversa disposizione, le norme del Codice della Navigazione non si applicano agli aeromobili militari, di dogana, delle Forze di polizia dello Stato e del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, nonché a quelli equiparati agli aeromobili di Stato ai sensi dell'art. 744, comma 4, c.nav. (cioè quelli utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale).

Varie sono le conseguenze dell'inapplicabilità del c.nav. agli aeromobili militari. Infatti, sotto il profilo amministrativo, a differenza di quelli privati, essi non vengono ammessi alla navigazione e certificati dall'ENAC, ma dalla Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità del Ministero della Difesa, e non vengono immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale, ma nel Registro degli Aeromobili Militari tenuto dalla citata Direzione.

Inoltre, in caso di incidente o di inconveniente aeronautico grave, l'inchiesta tecnica non viene svolta dall'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo - ai sensi degli artt. 826 e segg. del c.nav., come modificati dal D.Lgs. n. 66/1999 - ma dai competenti organi della Difesa, come previsto dall'art. 3 dello stesso D.Lgs. n. 66/1999.

Sotto il profilo civilistico agli aeromobili militari, che sono beni del patrimonio indisponibile dello Stato, ai sensi dell'art. 826 del Codice Civile, non si applicano gli istituti privatistici del c.nav. e agli equipaggi degli aeromobili "con le stellette" (come per quelli di Stato) non si applicano le disposizioni in materia di responsabilità penale contenute nel c.nav. medesimo.

Per quanto riguarda, invece, la responsabilità civile per i danni a terzi sulla superficie causati da aeromobili militari, il D.Lgs. n. 151/2006 ha modificato l'art. 965 c.nav. ed ha rivoluzionato, almeno per il settore militare e di Stato, il relativo sistema risarcitorio, estendendo il regime previsto per gli aeromobili privati anche agli aeromobili di Stato e, quindi, a quelli militari.

Il novellato art. 965 c.nav. ha sancito che la responsabilità dell'esercente per i danni causati dall'aeromobile a persone ed a cose sulla superficie venga regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia ed ha precisato che la stessa disciplina si applica anche agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati, di cui agli articoli 744 e 746 c.nav. (eventuali approfondimenti su questo tema possono essere reperiti all'indirizzo: <http://www.romaduebroglio.eu/danni-per-attivita-di-volo-militare/>).



Le novità dell'art. 748 c.nav.

Prima di concludere, si ritiene essenziale segnalare altre due importanti novità apportate dalla riforma del c.nav. all'art. 748. Il 3° comma precisa, infatti, che lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili militari e di Stato è effettuato garantendo un adeguato livello di

sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato.

Viene stabilito, finalmente con una norma primaria, un importante principio di sicurezza del volo, secondo cui anche gli aeromobili militari e di Stato - come è ovvio - debbono volare garantendo un adeguato livello di sicurezza per chi è a bordo dei velivoli e per chi viene sorvolato. Ma al tempo stesso, per ribadire la “particolarità” degli aeromobili di Stato rispetto a quelli privati - dettata soprattutto dalle peculiari attività militari, di polizia, di sicurezza, di soccorso, di protezione civile svolte dalle Forze Armate, dalle Forze di Polizia e dalle altre componenti aeree di Stato - si puntualizza che il citato livello di sicurezza è individuato dalle singole Amministrazioni dello Stato che gestiscono tali aeromobili. Ovviamente le Amministrazioni si rifanno alle prescrizioni tecniche delle ditte costruttrici degli aeromobili ed a quelle degli organi di certificazione e immatricolazione, nonché alle proprie procedure operative/addestrative ed alle disposizioni emanate dall’Aeronautica Militare (es. per il volo O.A.T.).

Il 4° comma, invece, amplia il concetto della non applicabilità del c.nav. agli aeromobili militari e di Stato. Afferma, infatti, che le norme del Codice, salva diversa specifica disposizione, non si applicano neanche al personale, ai mezzi, agli impianti ed alle infrastrutture appartenenti al dicastero della Difesa ed agli altri ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà.

Si tratta di una disposizione (elaborata proprio da chi scrive) che tende a ribadire la specificità e la peculiarità delle operazioni aeree compiute dalle Forze Armate, dall’Arma dei Carabinieri, dal Corpo delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera, dalla Guardia di Finanza, dalla Polizia di Stato e dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ed a tutelare maggiormente sia il loro personale di volo, sia quello impiegato in mansioni operative, addestrative e formative a terra (addetti ai servizi della navigazione aerea, ai servizi di assistenza a terra, alla manutenzione, al controllo della difesa aerea, ecc.), come pure ai dirigenti, ai direttivi e ai funzionari tecnici, logistici, sanitari e amministrativi, ecc., militari e non, di quelle amministrazioni dello Stato responsabili di mezzi, impianti e infrastrutture connesse con l’attività di volo.