



Piazza Buenos Aires, 20 - 00198 ROMA - Phone: 333.6805491 - Email: [centrostudistasa@gmail.com](mailto:centrostudistasa@gmail.com)  
[www.centrostudistasa.eu](http://www.centrostudistasa.eu)

## ABSTRACT DELLA PRESENTAZIONE

# I DRONI NEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE AEREA: RIFLESSIONI SU PROFILI DI SICUREZZA E RESPONSABILITÀ

dott. Bruno Barra – Presidente S.T.A.S.A.

### OBIETTIVO STASA

Obiettivo principale delle iniziative di S.T.A.S.A. è quello di contribuire a far penetrare nella società civile l'esigenza di una diversa cultura della prevenzione per tutte le realtà strutturate in modo complesso. Particolare attenzione abbiamo quindi riservato all'impiego in sicurezza dei droni, mezzo sempre più diffuso e frequente anche nelle condizioni più critiche, come ad esempio la vicinanza agli aeroporti. Esprimiamo quindi alcune brevi riflessioni sulle problematiche che riguardano una corretta collocazione del drone nel nostro ordinamento giuridico e, segnatamente, nel Codice della Navigazione Parte Aerea nonché sulle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici riguardanti i droni.

### ART. 743 CdN

nella sua versione novellata (D.Lgs. 9 maggio 2005 n. 96), ricomprende nella dizione di aeromobili anche i mezzi aerei a pilotaggio remoto. Detta norma così dispone: **“Per aeromobile si intende 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 e dai regolamenti dell'ENAC.**

Per effetto dell'ultimo comma dell'art. 743 CdN, che esclude l'applicazione del Codice ai VDS, l'AeCI detiene i registri degli apparecchi VDS previsti dalla legge 25 marzo 1985, n.106 (sprovvisti di radio e trasponder), nonché quegli degli apparecchi “avanzati” disciplinati dal DPR 133 (provvisi di radio e trasponder).

A tutti gli altri mezzi aerei, droni inclusi, si applica invece il CdN, che prevede specifiche attribuzioni all'ENAC.

Questo aspetto è un unicum in campo europeo.

Si tratta di una illogica situazione che poggia su una vera e propria alchimia lessicale, che ha portato a definire indistintamente tutti i VDS come “apparecchi” e non come “aeromobili”; termine apparecchio, che è superfluo evidenziare, non trova riscontro nella regolamentazione europea.

Oltre all'ICAO, prima il Regolamento (UE) 2012/923 e più recentemente il nuovo regolamento Regolamento (UE) 2018/1139, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, stabiliscono norme che si applicano indistintamente a tutti gli aeromobili, intesi tutti come mezzi aerei, tranne quelli giocattolo.

### PROFILI DI RESPONSABILITÀ

Pertanto è di tutta evidenza che il Codice della Navigazione disciplina l'uso dei droni ed estende a questo mezzo, sotto il profilo delle responsabilità nel suo impiego, le disposizioni penali e disciplinari nonché le contravvenzioni previste nella parte terza del codice, nei titoli secondo e terzo.

Dal punto di vista penalistico, l'applicabilità del codice della navigazione a questo settore fa sì che i piloti e gli operatori degli APR possano essere considerati soggetti attivi dei reati previsti da detto codice (es. reati di pericolo – disastro aereo etc)

E' aspetto importante che non va sottaciuto e che fa riflettere a fronte dell'aumento esponenziale di violazioni commesse da droni e relative segnalazioni di questi ultimi anni. Son state ben 63 le segnalazioni registrate dall'ANSV nel 2019 in aree "sensibili" per l'attività di volo, cioè in prossimità di aeroporti aperti al traffico aereo commerciale.

## **INCHIESTE DI SICUREZZA**

A seguito di un incidente o inconveniente grave ad un aeromobile a pilotaggio remoto (art. 4 del regolamento UE n. 996/2010) l'inchiesta di sicurezza tecnica (finalizzata alla individuazione delle cause di un incidente o di un inconveniente grave) dovrebbe essere svolta da ANSV.

Regolamento (UE) 2018/1139 prevede che *“ogni incidente o inconveniente grave che coinvolge aeromobili cui si applica il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio è sottoposto a un'inchiesta di sicurezza (art.135.1 del Regolamento). Eccezion fatta per una deroga contemplata dal paragrafo 5.per il quale l'autorità investigativa per la sicurezza competente può decidere, tenuto conto degli insegnamenti che si prevede di trarre per il miglioramento della sicurezza aerea, di non avviare un'inchiesta di sicurezza in caso di incidente o inconveniente grave che coinvolge un aeromobile senza equipaggio*). ANSV si è avvalsa in larga misura di questa deroga anche se l'obbligo di svolgere un'inchiesta di sicurezza da parte di ANSV sussisteva ai sensi degli artt. 826 e seguenti relativi alle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici.

Anche numerosissimi incidenti e gravi inconvenienti che riguardano i voli da diporto e sportivo (VDS basico e avanzato esercitato da aeromobili a volte provvisti di elevata tecnologia) cui non si applicano le disposizioni del CdN in materia di inchieste di sicurezza sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici, non vengono indagati da ANSV .

L'ANSV nel 2019, ha registrato 81 segnalazioni di eventi di interesse per la sicurezza del volo in cui, a vario titolo, sono stati coinvolti, in Italia, apparecchi VDS, principalmente provvisti di motore e con identificazione nazionale.

## **CRITICITA' ORGANIZZATIVE ANSV (Agenzia Nazionale Sicurezza Volo)**

Sottolineiamo poi alcune criticità organizzative che non consentono, a nostro avviso, di affermare che ANSV possa svolgere compiutamente il suo importante ruolo in tema di sicurezza e prevenzione.

Mettiamo in luce le reali difficoltà nel poter costruire un valida banca dati di tutti gli inconvenienti ed incidenti aeronautici di aeromobili e droni di qualsiasi tipo e peso su cui indagare, risalendo alle cause degli eventi per fare un'efficace opera di prevenzione e quindi alla necessità di riordino di tutta la materia e di un delicato organismo posto a presidio della sicurezza del volo.

## **ISTITUZIONE DELL'AGENZIA INVESTIGATIVA UNICA PER LA SICUREZZA DEI TRASPORTI**

Accenniamo ancora a importanti novità per quanto riguarda le inchieste per gli incidenti nel settore marittimo e ferroviario.

Creazione di nuovo organismo unico per le investigazioni, *la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime* (DiGiFEMA), chiamata a svolgere i compiti, in materia di sinistri ferroviari e marittimi e dal 1° gennaio 2019, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA).

Sosteniamo infine che l'accorpamento delle agenzie di investigazione sia cosa possibile e opportuna, anche sotto il profilo della funzionalità e dello sviluppo di sinergie vantaggiose; la costituzione di DiGiFEMA prima e di ANSFISA più recentemente può essere considerato un inizio positivo nella direzione dell'auspicata unificazione degli organismi che si occupano di inchieste di sicurezza da cui possono derivare anche economie di scala. Con lo scambio di esperienze, attualmente inesistente, si otterrebbe il miglioramento della qualità delle investigazioni di cui potrebbero avvantaggiarsi il settore ferroviario e navale, sulla scorta delle consolidate esperienze di quello aeronautico.

STASA è favorevole da tempo all'“Istituzione dell'Agenzia investigativa unica per la sicurezza dei trasporti” AIST. Le scelte fatte da altri Paesi industrialmente sviluppati sono state nel senso di un unico organismo di investigazione.

## **CONCLUSIONI**

Riteniamo in conclusione, alla luce della nuova Regolamentazione EASA contenuta nel Re.EU 1139/2018, sia necessario:

- Armonizzare la sicurezza del volo civile per tutte le categorie di aeromobili, con l'inclusione di droni e apparecchi per il volo da diporto o sportivo.
- Introdurre efficaci misure di controllo di atti illeciti causabili dai droni attraverso interventi regolamentari da sollecitare a livello europeo.
- Ai fine di sicurezza e per una corretta assegnazione di responsabilità - così come contemplate attualmente dal CdN - relativamente al controllo ed al tracciamento del volo dei droni geolocalizzare non solo il dispositivo e l'operatore ma pure l'associato apparato di radio-link che anche se previsto nelle nuove norme ma non è stato implementato.
- Unificare gli organismi che si occupano di inchieste di sicurezza nei trasporti in un'unica Agenzia come già fatto nei Paesi maggiormente evoluti in questo campo.
- Prevedere una revisione generale del codice della navigazione parte aerea per allinearla ai Regolamenti EASA ed, in particolare, al Regolamento EU 2018/1139.