

EMERGENZE A BORDO DI AEROMOBILE **Marco Badagliacca ***

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Protocolli di emergenza e poteri decisionali del comandante di aeromobile – 3. *Emergency authority* – 4. Conclusioni.

1. – A seguito della sempre maggiore standardizzazione delle procedure finalizzate a fronteggiare nel migliore dei modi le situazioni di emergenza, che possono impegnare l'aeromobile ed il suo equipaggio, appare opportuno domandarsi se la perizia del comandante ed il suo potere decisionale, conseguente alla posizione apicale che riveste nella gerarchia di bordo, continuino ad essere, in simili contingenze, determinanti.

Per condurre tale indagine occorre innanzi tutto chiarire il concetto di emergenza. Non sussistendone una nozione, la stessa può essere ricavata dal significato proprio del linguaggio comune. Pertanto, possiamo definirla alla stregua di una condizione critica al verificarsi di un evento, di un fatto o di una circostanza da cui scaturisce una situazione pericolosa per l'incolumità delle persone e/o dei beni a bordo e/o dei terzi sulla superficie, così da richiedere interventi correttivi mirati per riportare la situazione alla normalità.

Nella navigazione aerea gli eventi dai quali essa può scaturire sono molteplici e tali da interessare il mezzo nautico (incendio, avarie all'apparato propulsore, agli strumenti, carburante insufficiente ecc.) o le persone imbarcate (malessere di passeggeri, del pilota o di altro componente dell'equipaggio).

L'interrogativo si pone in quanto il governo delle emergenze (si pensi ad esempio alle modalità tecniche per affrontare lo spegnimento di un incendio) risponde ai giorni nostri ad esperienze standardizzate nei manuali opera-

* Il presente contributo trae spunto dalla relazione tenuta presso l'ENAC (Roma, 20 ottobre 2017) in occasione del convegno "I nuovi orizzonti del Diritto della Navigazione aerea".

** Ricercatore di Diritto della Navigazione presso l'Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale.



tivi delle compagnie aeree e perciò già note all'equipaggio di condotta durante il periodo di formazione.

Ne discende, quale logica conseguenza, che il *pilot in command* e l'equipaggio dovrebbero limitarsi, al verificarsi del caso concreto a darne, quasi meccanicamente, esecuzione.

Ove dovessero emergere situazioni di criticità per il volo, tale approccio pone in evidenza il differente contributo offerto dal comandante rispetto al passato, allorquando, in mancanza di protocolli specifici, la soluzione dell'*impasse* era rimessa alla inventiva ed alle intuizioni del più alto in grado, chiamato a risolvere il pericolo sulla base della sua esperienza, del suo sangue freddo e, forse, della sua capacità di scegliere, tra le possibili, l'opzione salvifica per la spedizione.

Il punto merita qualche doverosa precisazione. L'intensa attività di addestramento, formazione ed aggiornamento cui partecipa il personale di condotta irrobustisce il profilo professionale e, al contempo, riduce lo spazio decisionale un tempo riservato alle scelte individuali. La condotta dell'aeromobile si sostanzia infatti in una serie di azioni predeterminate in un comparto nel quale i grandi progressi intervenuti nell'avionica e nei sistemi di comunicazione terra bordo terra, lasciano sempre meno spazio al caso e all'improvvisazione.

Ne consegue che l'acquisizione delle procedure, la loro concreta disponibilità nel manuale operativo dell' esercente, le cognizioni maturate ai simulatori, indicano chiaramente quale azione intraprendere ove si manifesti quella determinata situazione di pericolo.

In un contesto ipernormato pare, allora, sbiadirsi l'immagine del comandante di aeromobile, secondo solo a Dio a bordo che, con le sue intuizioni, si adoperava, anche in circostanze imprevedibili, per la salvezza della spedizione.

Resta, pertanto, da chiedersi se alla luce delle considerazioni *supra* svolte il comandante sia limitato o depauperato delle proprie attribuzioni.

2. – La risposta al quesito sopra posto non può che essere negativa.

Invero, il rispetto delle regole procedurali, lungi dal deprimere la competenza del comandante nell'adempiere al suo compito in situazioni di pericolo caratterizzate da forte stress emotivo, esalta, al contrario, la sua capacità professionale nel metterle in pratica. Le procedure da seguire sono infatti complesse, devono svolgersi sinchronicamente coordinando le azioni degli altri

componenti dell'equipaggio in un contesto nel quale si richiede il massimo della diligenza professionale.

In effetti, la giurisprudenza non ha tardato a rinvenire la responsabilità in capo al comandante in situazioni caratterizzate dall'omessa osservanza – od errata esecuzione – delle regole volte a fronteggiare le situazioni di emergenza. È sufficiente a tal proposito ricordare, per tutte, la sentenza resa dalla Corte di legittimità pronunciata sull'operato del comandante di una nave da crociera il quale, una volta incagliata la nave sugli scogli, non poneva in essere, fra l'altro, le misure di emergenza per salvaguardare la vita delle persone a bordo, astenendosi anche dal coordinare le procedure di emergenza¹. La Cassazione ha rinvenuto il fondamento della responsabilità del comandante – per quanto interessa in questa sede – anche «nella obiettiva contrarietà delle condotte alle norme di comportamento, di cui sono espressione le regole cautelari dirette a prevenire determinati eventi e nell'inosservanza del livello di diligenza, prudenza e perizia, dovuto e da esigersi per la posizione apicale di garanzia rivestita in funzione del suo ruolo apicale». In tali termini, pertanto, la giurisprudenza riconosce la perizia di quel comandante che esegue correttamente le procedure di emergenza.

È, peraltro, opportuno rilevare che la predisposizione di procedure standardizzate non esautorava il potere di iniziativa e, quindi, l'autonomia decisionale del comandante, il quale deve adattare il suo comportamento alle particolarità del caso concreto. Egli, infatti, può, non solo deviare, ma altresì non rispettare la procedura allorquando, per superare la difficoltà e per salvare la

¹ Cass. pen. 19 luglio 2017, n. 35585, in *CED Cassazione*, 2017. Sul caso *Costa Concordia* e su alcune problematiche giuridiche connesse vedi M. Comenale Pinto, *Il caso Costa Concordia*, in *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, a cura di M. V. Petit Lavall, A. Puetz, Madrid, 2015, 347. A. Boglione, *L'assicurazione della Costa Concordia e la protezione P&I*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 289; R. Carleo, *Caso Costa e class action italiana: le ragioni di un mancato avvio*, *Riv. dir. nav.*, 2013, 35; C. Gambino, *Costa Concordia cause risarcitorie e forum non conveniens: una decisa - e condivisibile - presa di posizione contro la possibilità di azioni davanti ai tribunali statunitensi*, nota a Court of Florida 25 settembre 2012, in *Dir. maritt.*, 2013, 209; U. La Torre, *Equipaggio, comando e determinazione della rotta nella navigazione marittima*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 95; M. Sturley, *The Forum Non Conveniens. Doctrine in the United States*, nota a Court of Florida 25 settembre 2012, in *Dir. maritt.*, 2013, 206; M. Comenale Pinto, *In tema di naufragio della Costa Concordia: spunti di riflessione sulle misure cautelari personali e naufragio colposo*, nota a Cass. pen. 16 maggio 2012, n. 18851, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 481.

spedizione, opti, ad esempio, per una manovra differente da quella codificata. Sarebbe irrazionale ed illogico l'assertiva esecuzione di una procedura ove l'esecuzione di essa risulti, nel concreto, pregiudizievole dello stesso valore, sicurezza, che si intende tutelare.

Ed è la stessa normativa uniforme a prevedere la possibilità, per il comandante, di derogare alle Regole dell'Aria per motivi di sicurezza², attribuendogli il potere di assumere le decisioni finali riguardo all'impiego dell'aeromobile, disattendendo, se ritenuto necessario, anche le indicazioni rese dai controllori del traffico aereo, posto che solo il comandante, più di chiunque altro, può avere contezza dell'incombente pericolo da lui percepito nella sua completezza³, permanendo, tuttavia, in simili situazioni, il suo obbligo di

² Cfr. in tal senso il reg. Ue n. 923/2012 (non modificato sul punto dal reg. Ue n. 1185/2016, c.d. SERA (*Single European Rules of Air* – Regole dell'Aria Uniche europee) che richiama quanto stabilito dall'Annesso 2 ICAO, capitolo 2, paragrafo 2.3, (c.d. Regole dell'Aria), ed il reg. ENAC del 2006 (Regole dell'Aria Italia), non modificato sul punto dall'ultimo regolamento ENAC del febbraio 2017, che stabiliscono quanto segue: «Il Pilota Responsabile può discostarsi dal rispetto delle suddette regole solo nel caso in cui il mancato rispetto è reso assolutamente necessario per ragioni di sicurezza». «Il Pilota Responsabile di un aeromobile nell'esercizio delle proprie funzioni assume le decisioni finali riguardo all'impiego dell'aeromobile». Per quanto attiene al codice della navigazione si veda l'art. 887 secondo cui «al comandante dell'aeromobile, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione». Per un esauriente riepilogo sul quadro normativo di riferimento in materia di poteri/doveri del comandante di aeromobile si rinvia utilmente a U. La Torre, *Aircraft pilotage*, in *Dir. maritt.*, 2015, 267.

³ Così U. La Torre, *Il visual approach notturno nella giurisprudenza italiana*, in *Riv. dir. nav.*, 2016, 79. Sulla responsabilità degli assistenti di volo e sul rapporto con il comandante di aeromobile vedi G. Camarda, *Nuovo stato giuridico e responsabilità amministrative dei controllori del traffico aereo*, in *Dir. aereo*, 1981, 32; G. Rinaldi Baccelli, *La responsabilità degli enti di controllo della circolazione aerea*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1982, 118, 130; P. Damiano, *La responsabilità degli organi preposti all'assistenza al volo nella giurisprudenza: effetti sull'esercizio della professione e sulla gestione dell'infrastruttura*, in *Dir. aereo*, 1983, 105; E. Turco Bulgherini, *Impresa di navigazione e servizi aerei di linea*, Roma, 1984; A. Querci, *L'azienda aeroportuale e di assistenza al volo e la loro responsabilità civile*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1990, 261; B. Barra, *Profili di responsabilità dei preposti ai servizi di assistenza al volo in ambito aeroportuale*, in *Gli operatori aeroportuali. Competenze e responsabilità*, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, B. Franchi, Milano, 1996, 111; M. Comenale Pinto, *L'assistenza al volo. Evoluzione, problemi attuali, prospettive*. Padova, 1999, 107; M. Comenale Pinto, *Organizzazione e responsabilità nei servizi di traffico aereo*, in *Il diritto aeronautico a cent'anni dal primo volo*, a cura di A. Antonini, B. Franchi, Milano, 2005, 97; M. Comenale Pinto, *Responsabilità nel controllo del traffico aereo*, in *La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, Milano, 2009, 377; E. Turco Bulgherini, *Le competenze dell'ENAV in materia di con-*

impiegare il più alto grado di diligenza per verificare che le indicazioni rese dai controllori del traffico aereo siano corrette⁴.

3. – Un altro aspetto importante su cui appare opportuno soffermarsi nell'affrontare l'argomento delle emergenze a bordo di aeromobile è rappresentato dall'incidenza dell'*emergency authority* – che è possibile tradurre, in prima approssimazione ed in maniera sintetica, come l'autorità conferita dalla situazione eccezionale – nel comando di aeromobile. Per comprendere meglio il reale significato dell'espressione impiegata è sufficiente leggere quanto scritto nei manuali operativi delle compagnie aeree: ove si manifesti una situazione di pericolo immediato che non consente di informare tempestivamente gli altri membri dell'equipaggio (o la situazione di pericolo comunicata non venga recepita come tale) e non si possa operare nel rispetto dei criteri di coordinazione e ripartizione dei compiti, la necessaria azione correttiva di salvataggio sarà iniziata immediatamente dal membro dell'equipaggio di condotta che se ne sia reso conto. Gli altri membri dell'equipaggio dovranno dare la massima assistenza sino al completamento della manovra.

trollo del traffico aereo nel quadro della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno, 331; F. Salerno, *Sicurezza aeroportuale e assistenza al volo, La gestione del traffico aereo: profili di diritto internazionale, comunitario ed interno*, 529; più in particolare sull'incidente c.d. di Capoterra del 14 settembre 1979 e sull'incidente c.d. dei Sette Fratelli del 24 febbraio 2004 e sulle rispettive sentenze Cass. 12 aprile 1985, n. 5564 e Cass. 10 dicembre 2010, n. 6820 vedi La Torre, *Il visual approach notturno nella giurisprudenza italiana*, cit., 81 e 95, nonché la dottrina ivi richiamata; F. Pellegrino, *Il concetto di Just Culture nel diritto aeronautico*, in *Infrastrutture e navigazione: nuovi profili della sicurezza marittima ed aerea*, a cura di E. Turco Bulgherini, F. Salerno, Roma, 2013, 129 in particolare 139; B. Franchi, *Controllori del traffico aereo: un'altra sentenza che ne amplia le competenze*, nota a Cass. pen. 10 dicembre 2010, n. 6820, in *Resp. civ. prev.*, 2011, 2284; L. Trovò, *La posizione di garanzia dei controllori del traffico aereo*, nota a Cass. pen. 10 dicembre 2010, n. 6820, in *Dir. trasp.*, 2011, 911; S. Magnosi, *Osservazioni sulla responsabilità dei controllori del traffico aereo in caso di incidente*, nota a Cass. pen. 10 dicembre 2010, n. 6820, in *Riv. dir. nav.*, 2012, 430.

⁴ In tal senso vedi G. Romanelli, *La responsabilità dell'esercente di aeromobile ed i servizi della circolazione aerea*, in *Dir. aereo.*, 1965, 128, in particolare 137. Sulla deviazione da regole e procedure operative in situazioni di emergenza vedi per la dottrina U. La Torre, *Funzione di comando e sicurezza della navigazione*, in *Infrastrutture e navigazione: nuovi profili della sicurezza marittima ed aerea*, Roma, 2013, 105. Su un particolare caso di assistenza di aeromobile ad aeromobile vedi le osservazioni di U. La Torre, *Assistenza di aeromobile ad aeromobile*, in *Dir. maritt.*, 2015, 500.

Quanto detto comprende anche l'eventuale riattaccata ⁵.

Tale precetto pare adombrare, al verificarsi di determinati presupposti, l'assunzione del comando del mezzo nautico da parte di componente del personale di condotta diverso dal comandante, così da ridimensionare il suo potere decisionale. In effetti, nella storia degli incidenti aviatori, si riscontrano disastri che si sarebbero potuti evitare se ci fosse stata una maggiore *compliance* del comandante al suggerimento reso dal copilota o se il copilota avesse assunto e mantenuto il comando in situazioni di imminente pericolo ⁶.

Ancora più significative sono le risultanze di un rapporto di inchiesta reso dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo relativo ad «Inconveniente grave» accaduto ad un aereo il 17 febbraio 2007 sulla tratta Fiumicino Alghero ⁷. Nel capitolo due del rapporto relativo alla dinamica dell'evento così si legge: «Il copilota si è lasciato trascinare in una situazione critica, senza suggerire manovre correttive e senza intervenire con *call out* (richiami verbali) appropriati e, in ultima analisi, senza applicare una *emergency authority*, come previsto dal manuale operativo della Compagnia». Ed ancora «La man-

⁵ Si vedano a tal proposito le *Operating Procedures* dell'Alitalia del 13 gennaio 2009, riportate da U. La Torre, *Condotta dell'aeromobile e responsabilità del vettore: il caso Germanwings*, in *Riv. dir. nav.*, 2015, 38. Sul tema dell'*Emergency authority* vedi La Torre, *Funzione di comando e sicurezza della navigazione*, cit., 105; U. La Torre, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, 2014, 659; La Torre, *Condotta dell'aeromobile e responsabilità del vettore: il caso Germanwings*, cit., 36.

⁶ A titolo di esempio si possono ricordare i seguenti disastri: volo Air Florida 90 del 13 gennaio 1982: il decollo era stato sconsigliato dal copilota che aveva avvisato a più riprese e invano il comandante del calo di potenza dei propulsori: l'aereo precipitava prima su un ponte e poi su un fiume; volo Alitalia 404 Milano Zurigo del 14 novembre 1990: il copilota segnalava ripetutamente guasti tecnici al comandante, decidendo infine, attesa la sua inerzia, di prendere il controllo: in procinto di porre in essere la manovra evasiva, il comandante riassunse il controllo dell'aeromobile, schiantandosi dopo pochi secondi; volo Air India del 22 maggio 2010: il copilota accortosi di una serie di errori durante l'avvicinamento alla pista, segnalati anche dalla torre di controllo, suggeriva il c.d. *go around* al *pilot in command*. Il comandante, ignorati gli avvertimenti, atterrava e tentava un nuovo decollo con esiti disastrosi. Per una maggiore e più dettagliata casistica si rinvia a La Torre, *Condotta dell'aeromobile e responsabilità del vettore: il caso Germanwings*, cit., 23.

⁷ Il comandante decideva di effettuare un avvicinamento a vista. Nonostante la traiettoria di volo risultasse troppo angolata rispetto all'allineamento della pista, il *pilot in command* decideva di continuare l'avvicinamento, effettuando una virata a bassa quota, con conseguente leggera strisciata del terminale della semiala destra sulla pista.

canza di *crew integration*⁸, probabilmente, è stata condizionata dalla forte personalità del comandante, contrapposta alla personalità meno forte del copilota, maggiormente evidenziata dai rispettivi ruoli a bordo dell'aeromobile». Tali deduzioni sono state ribadite anche nei capitoli dedicati alle conclusioni ed alle cause del sinistro, ove si conclude statuendo: «L'equipaggio non ha rispettato le norme della Compagnia previste nel manuale operativo relative all'avvicinamento finale ed al mancato avvicinamento» (situazione che genera l'imminente pericolo); «il copilota non ha segnalato alcuna deviazione dalla procedura standard, non ha effettuato una efficace *crew integration* e non ha applicato una *emergency authority*»⁹.

Considerata l'importanza del principio della *emergency authority* – in particolare in relazione alle norme dettate in materia di gerarchia di bordo – è necessario comprendere quando si possa ricorrere ad essa.

Innanzitutto il presupposto applicativo è la presenza di una situazione di immediato pericolo; in tale contesto si possono verificare due eventualità:

a) nella prima, colui che si accorge del pericolo non ha tempo, proprio in considerazione dell'immediatezza dello stesso, di avvisare gli altri componenti dell'equipaggio e di rispettare i criteri standardizzati di coordinazione e ripartizione dei compiti e, pertanto, in ragione dell'imminente pericolo, assume il comando;

b) nella seconda, il componente dell'equipaggio ha il tempo di comunicare la situazione di imminente pericolo agli altri colleghi. In questa circostanza, non sorgono problemi nell'ipotesi in cui questa è avvertita dal pilota in comando e costui pone in essere le adeguate contromisure; se, al contrario, dal richiamo si evince che il pericolo – peraltro sempre più incombente – non è percepito nelle sue reali dimensioni da colui il quale ha in quel momento la direzione dell'aeromobile, presumibilmente il comandante, che

⁸ Per *crew integration* si intende la collaborazione tra componenti dell'equipaggio a prescindere dalla rigida gerarchia di bordo.

⁹ Per completezza si precisa che al rapporto di inchiesta ha fatto seguito la raccomandazione della Agenzia (ANSV 39/87 - 07/2/1/07) rivolta all'ENAC, in cui nella motivazione si legge: «La decisione del comandante di effettuare un avvicinamento non stabilizzato non è stata adeguatamente condivisa con il copilota, il quale non ha svolto il suo ruolo in modo coerente con quanto previsto dalle norme del Manuale di Compagnia» (Air one). Da qui «Si raccomanda di verificare l'adeguatezza dei programmi addestrativi e di controllo per gli equipaggi delle compagnie di navigazione aerea, accertandosi che gli stessi programmi prevedano adeguati scenari implicanti aspetti relativi alla *crew integration, cooperation and coordination*».

non pone in essere alcuna manovra evasiva, il copilota assume il comando ¹⁰.

In tal modo, da un lato si deroga al principio della standardizzazione delle procedure di cui si è parlato nel precedente paragrafo, (secondo le procedure e la normativa in materia è il comandante designato dall'esercente ad esercitare il comando ed a condurre l'aeromobile), dall'altro si rassicura il componente dell'equipaggio che assume il comando, verosimilmente il copilota, in ordine alla correttezza e liceità di tale condotta.

Appare, inoltre, importante sottolineare che in entrambe le ipotesi il precepto attribuisce al soggetto che si accorge dell'imminente pericolo il dovere di assumere il comando e di concludere la manovra salvifica, con la collaborazione degli altri *crew members*, comandante compreso.

In effetti, la giurisprudenza si è già espressa in merito alla responsabilità del copilota in caso di disastro aviatorio, sottolineando proprio il dovere di partecipare alla conduzione nautica anche in capo a quest'ultimo ¹¹: «il copilota, o perché gravato dal relativo obbligo, o perché richiesto dalle palesi e ripetute negligenze del comandante, avrebbe dovuto attivarsi per assicurare il rispetto delle procedure di controllo, [...] deve escludersi che l'articolazione gerarchica dei diversi ruoli abbia quale effetto la concentrazione degli obblighi in capo alla sola figura apicale, nella specie il comandante del velivolo». La stessa Corte precisa altresì che «nella relazione tra il pilota di comando ed il copilota i doveri facenti capo ai subordinati assumono un contenuto aggiuntivo consistente, in presenza di una ravvisata omissione da parte del superiore gerarchico, nell'obbligo di attivarsi, nei limiti fattuali che caratterizzano la singola posizione».

Del resto, l'affidamento del comando al comandante è giustificato dal fatto che quest'ultimo rappresenta colui il quale, per esperienza e capacità, è in grado più di altri di garantire la sicurezza del volo. Se, tuttavia, nella contingenza, questo non dovesse avvenire, in quanto per qualsiasi motivo il comandante designato non si dovesse accorgere dell'imminente pericolo, appa-

¹⁰ Tipico il caso della riattaccata, non a caso esplicitamente richiamata nella *emergency authority* nei manuali operativi, cfr. *supra* nota 5.

¹¹ Ci si riferisce a Cass. pen. 19 marzo 2013, n. 26239 in *CED Cassazione*, 2013; in dottrina vedi Pellegrino, *Il concetto di Just Culture nel diritto aeronautico*, cit., 127; La Torre, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromobile*, cit., 635; L. TROVÒ, *La Just Culture*, in *Dir. trasp.*, 2013, 661. M. Comenale Pinto, *Inchieste aeronautiche, raccomandazioni di sicurezza e «just culture»*, in *Dir. maritt.*, 2015, 238.

re senza dubbio ragionevole che il ruolo di garante della sicurezza venga assunto da un altro soggetto, il copilota, tenuto a porre in essere tutte le misure necessarie per il buon esito della spedizione.

La ricostruzione così operata sembra in effetti trovare un conforto anche a fronte dell'interpretazione della figura del copilota nella gerarchia di bordo resa dalla dottrina, la quale parla di una co-gestione della condotta nautica dell'aeromobile tra copilota e comandante¹².

Secondo l'orientamento più risalente, che risentiva dell'influenza della disciplina del comandante di nave e della relativa gerarchia di bordo, il copilota, essendo gerarchicamente subordinato al comandante, doveva eseguire i suoi ordini senza esprimere giudizi sul suo operato e senza contestare le sue decisioni. La rivisitazione operata dalla dottrina in merito alla gerarchia di bordo dell'equipaggio di aeromobile conduce a ritenere che il copilota non abbia un ruolo secondario nella conduzione nautica, ma vi debba cooperare, nell'ottica di una gestione binaria del volo, specialmente nelle situazioni di pericolo e di emergenza, in cui tutto il personale deve essere responsabilizzato: il copilota può infatti avere anche dei doveri di impulso e controllo sull'operato del comandante, se ciò serve a tutelare il valore superiore della sicurezza.

4. – Una prima conclusione che si può trarre alla luce delle deduzioni sopra svolte è che l'esecuzione delle procedure previste per fronteggiare situazioni di emergenza non diminuisce la perizia del comandante.

Quest'ultima non è offuscata allorché egli la esegua a regola d'arte ed assume maggiore risalto quando la contingenza richiede una misura diversa rispetto a quella standardizzata o l'adeguamento di essa per superare la situazione critica.

Una seconda conclusione, che merita di essere evidenziata, è che il principio della *emergency authority* incide in modo considerevole sull'esercizio del potere da parte del comandante designato dall'esercente. A tal proposito si è obiettato che il comando, nella sua dimensione oggettiva, è una funzione e in quanto tale è unico, monocratico ed indefettibile¹³, e tale resta allorquan-

¹² Sul ruolo del copilota nella conduzione nautica vedi La Torre, *Condotta dell'aeromobile e responsabilità del vettore: il caso Germanwings*, cit., 23 e 36.

¹³ In tali termini per tutti U. La Torre, *Comando e comandante nell'esercizio della navigazione*, Napoli, 1997, 18; La Torre, *Funzione di comando e sicurezza della navigazione*, cit., 89, in particolare 107 e 109; La Torre, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromo-*

do, con la *emergency authority* si assiste alla sostituzione di un soggetto fisico con un altro senza intaccare l'unicità del comando¹⁴.

Tuttavia, ove si capovolga la prospettiva e si guardi alla questione in commento dal punto di vista soggettivo, il copilota che subentra nel comando dell'aeromobile, così sostituendosi al comandante, ne ridimensiona la figura. Ciò accade proprio nella situazione di emergenza in cui ci si attende che sia il *pilot in command* nominato dall' esercente – in ragione della sua esperienza e capacità – a gestirla ed affrontarla. Il comandante, in tal modo, non è più secondo solo a Dio e tale ridimensionamento incide sul principio gerarchico secondo il quale tutti devono prestare obbedienza al comandante, ossia a quel comandante nominato dall' esercente ex art. 884 c. nav.

D'altra parte, la procedura dell'*emergency authority* si spiega in quanto finalizzata a tutelare la ineludibile necessità di salvaguardare la sicurezza della navigazione aerea, così confermando che è questo il valore assolutamente preminente che prevarica la sfera soggettiva del suo titolare. Del resto, anche le norme in materia di gerarchia di bordo sono dettate per fini di sicurezza, non per enfatizzare la figura del comandante nominato dall' esercente.

bile, cit., 656; U. La Torre, *Riflessioni sulla condotta del pilot in command nel volo di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, 2013, 619.

¹⁴ Afferma testualmente La Torre, *Problematiche giuridiche attuali sul comandante di aeromobile*, cit., 660 che «Nondimeno, pur se il comandante è sostituito dal copilota, per cui il primo, vertice della gerarchia di bordo, deve collaborare con il secondo, in posizione ad esso subalterna, si cambia una persona con un'altra, ma senza intaccare la "unicità" del comando». Prosegue l'Autore specificando che «L'*Emergency Authority*, nella sua apparente contraddittorietà, è strutturata nel rispetto della unicità ed indivisibilità del comando».

Abstract

L'articolo si propone di indagare se nella conduzione dell'aeromobile continuo ad avere un ruolo determinante la perizia del comandante ed il suo potere decisionale, specialmente nelle situazioni di emergenza, in cui sembra che la sua immagine si sia affievolita a causa, da un lato, della sempre maggiore standardizzazione delle procedure da seguire in tali situazioni, dall'altro, dell'introduzione nei manuali delle compagnie aeree di alcune regole di condotta, come quella della *emergency authority*, che consentono l'assunzione del comando a persone diverse dal comandante.

The article proposes to investigate if, in the conduct of the aircraft, the expertise of the pilot in command and his decision-making power continues to play a decisive role, especially in emergency situations, in which it seems that his figure has faded due, on the one hand, to the increasing standardization of procedures to be followed in such situations, on the other, to the introduction in the airline manuals of certain rules, like that of the emergency authority, which allow the assumption of the aircraft command to persons other than the pilot in command.