

Commento di Sara Giacobbe
CAPO II
DEL CAPOSCALO

880 RAPPRESENTANZA DEL CAPOSCALO. – Nell'ambito dell'aeroporto, il **caposcalo** [733, lett. b), 881 ss.] rappresenta l'**esercente** [874] per tutto ciò che concerne l'esercizio dell'impresa **(1)**, fatta eccezione delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri **preposti** dell'esercente **(2)**.

Esercente: [v. 874].

poteri di rappresentanza e di mansioni tecniche.

Caposcalo: *soggetto privato ausiliario a terra dell'esercente compreso nell'ambito della organizzazione del personale aeronautico, investito di*

Preposto: *soggetto della cui opera l'imprenditore si avvale per lo svolgimento della sua attività.*

(1) Il potere di rappresentanza dell'esercente conferito dalla norma al caposcalo, anche ove abbia ad oggetto attività di carattere tecnico amministrativo, si riferisce all'impresa di trasporto aereo e non al semplice esercizio dell'aeromobile. La dottrina dominante, infatti, ritiene che il termine *impresa* sia impiegato nel senso attribuitogli dall'art. 2082 cod. civ, quale esercizio professionale di un'attività economico-produttiva svolta in forma organizzata. La prassi, peraltro, denota una decisa tendenza da parte dell'esercente-imprenditore ad investire altri soggetti della rappresentanza, in ordine alle funzioni più tipicamente commerciali.

(2) Il sistema di rappresentanza delineato dall'articolo in esame presenta una serie

di limitazioni di natura territoriale-oggettiva e soggettiva. Sotto il primo profilo, la rappresentanza del caposcalo è circoscritta all'ambito aeroportuale per la sfera di attribuzioni riservategli dalla legge in coordinamento con quelle assegnate ad altri soggetti. I limiti soggettivi, invece, derivano dal conferimento di determinate attribuzioni, per legge o per volontà dell'esercente, ad altri preposti (in tal senso, v. Cass. n. 3914/87, secondo cui il caposcalo «svolge, nell'ambito dell'aeroporto al quale è preposto, una funzione di rappresentanza dell'esercente la linea aerea, fatta eccezione, ai sensi dell'art. 880 cod. nav., delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri preposti»).

Il caposcalo, menzionato già nel R.D. 11 luglio 1929, n. 1302, viene per la prima volta definito nell'art. 15 della l. n. 331/34 sullo stato giuridico della gente dell'aria come "la persona che l'armatore prepone alla direzione dei propri servizi negli aeroporti".

Tale figura, sorta per l'esigenza delle compagnie aeree di disporre di un rappresentante per l'esercizio dell'impresa in ambito aeroportuale, si è successivamente radicata quale ausiliario eventuale *sui generis* dell'esercente dotato di peculiari poteri di rappresentanza e inserito (nell'ambito di un rapporto di lavoro subordinato) a livello dirigenziale nell'organizzazione del personale aeronautico tra il personale, non di volo, delle imprese di trasporto aereo (v. artt. 731 e 733 come modificati dal dlgs. 9 maggio 2005, n. 96 e dal d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151).

Parte della dottrina ha evidenziato un parallelismo tra le figure del caposcalo e quella del raccomandatario marittimo di cui all'art. 287 e ss. cod. nav. in relazione alla funzione, comune ad entrambe, di curare gli interessi, rispettivamente dell'esercente e dell'armatore, in ambito aeroportuale e portuale. Tuttavia, un'assimilazione delle rispettive discipline giuridico-positive è preclusa da alcune profonde differenze, prima tra tutte la natura del vincolo che lega il caposcalo con l'esercente, consistente, nella quasi totalità dei casi, in un rapporto di lavoro subordinato mentre il rapporto di raccomandazione è inquadrato, di norma, nel mandato. Solo per il caposcalo di impresa straniera un'opinione minoritaria ha ritenuto applicabili le norme sulla preposizione institoria, sul presupposto di una dedotta rappresentanza stabile di una sede secondaria dell'impresa.

Il rapporto di preposizione implica che al caposcalo si applichino gli artt. 1228 e 2049 cod. civ. disciplinanti la responsabilità vicaria dell'esercente, quale preponente, sul piano contrattuale ed extracontrattuale. Tuttavia il caposcalo risponde personalmente dei danni cagionati in violazione delle regole della diligenza professionale e penalmente, ai sensi dell'art. 1231 cod. nav., per la contravvenzione delle norme sulla sicurezza della navigazione.

Discussa la natura, legale o convenzionale del potere di rappresentanza del caposcalo. Sembra, tuttavia, preferibile l'opinione prevalente, condivisa dalla giurisprudenza, secondo cui la presenza di una procura non muta la fonte di tale potere da legale a negoziale ma determina l'estensione, modificazione o limitazione degli stessi poteri conferiti *ex lege*.

Giurisprudenza.

Nozione di caposcalo.

Il caposcalo - definito dall'art. 17 del r.d. 11 luglio 1929, n. 1302, come il rappresentante della società esercente linee aeree civili sovvenzionate ed incluso dall'art. 733 cod. nav. nel personale addetto ai servizi a terra - svolge, nell'ambito dell'aeroporto al quale è preposto, una funzione di rappresentanza dell'esercente la linea aerea, fatta eccezione, ai sensi dell'art. 880 cod. nav., delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri preposti, nonché funzioni di contenuto eminentemente amministrativo e tecnico (art. 882 cod. nav.); pertanto, tenuto conto dei poteri e delle attribuzioni conferitigli e considerato che l'attività nella quale gli uni e le altre si estrinsecano si inserisce nella

gestione dell'impresa di navigazione aerea, il caposcalo costituisce una figura di lavoratore subordinato, la cui posizione di lavoro è caratterizzata da una specifica professionalità e da una discrezionalità tecnico-direttiva.

Cass. civile, Sez. lav., 22 aprile 1987 n. 3914, in *Giust. civ. Mass.* 1987, fasc. 4

Natura del potere di rappresentanza.

Il caposcalo è un collaboratore dell'esercente alle dipendenze del quale presta la sua opera professionale, svolgendo nell'ambito dell'aeroporto al quale è preposto una funzione di rappresentanza legale dell'imprenditore nell'espletamento delle operazioni riguardanti la navigazione dell'aeromobile ed una molteplicità di compiti attribuitigli direttamente dalla legge. Il caposcalo è prestatore di lavoro subordinato, con mansioni anche di natura tecnica il cui assolvimento richiede una specifica professionalità ed una discrezionalità tecnico-direttiva che qualificano la sua posizione di lavoro.

Cass. civile, Sez. lav., 22 aprile 1987 n. 3914, in *Dir. mar.* 1988, 1095.

881 – PUBBLICITÀ DELLA PROCURA– La **procura** conferita al caposcalo [733, lett. b), 880], con la sottoscrizione autenticata del preponente, e le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso la direzione dell'aeroporto, nella cui circoscrizione [688] il caposcalo deve esplicitare le sue attribuzioni, per la pubblicazione nel registro a tal fine tenuto **(1)** secondo le norme stabilite dal regolamento **(2)**.

Qualora non sia adempiuta la **pubblicità** predetta **(3)** la rappresentanza del caposcalo si reputa generale entro i limiti stabiliti dall'articolo precedente e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche e la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

Procura: *negozio unilaterale attraverso il quale una persona conferisce ad un'altra il potere di rappresentarla per uno o più affari determinati (procura speciale) ovvero per tutti gli affari del rappresentato (procura generale).*

Pubblicità: *strumento predisposto dall'ordinamento per consentire ai terzi di conoscere l'esistenza od il contenuto di*

determinati fatti o negozi giuridici, lo stato delle persone fisiche o le vicende delle persone giuridiche. La pubblicità può essere costitutiva se è requisito per la perfezione del negozio; dichiarativa se ha la funzione di rendere inopponibile ai terzi il negozio; notizia se la sua omissione dà luogo solo ad una sanzione e non incide sul negozio giuridico che resta valido ed opponibile ai terzi.

(1) La pubblicità della procura è un atto complesso (autenticazione della sottoscrizione, deposito presso l'ufficio periferico dell'ENAC, pubblicazione nel registro) di cui è onerato l'esercente. Non può escludersi, tuttavia, la legittimazione attiva dello stesso caposcalo che abbia interesse ad opporre

ai terzi la limitazione delle proprie attribuzioni e, conseguentemente, delle proprie responsabilità.

(2) Controversa è la questione relativa all'effettiva applicabilità della disposizione in esame non essendo entrate in vigore le norme regolamentari

disciplinanti l'istituzione ed il funzionamento del registro del caposcalo. Condivisibile sembra la soluzione positiva che, partendo dall'analisi dell'art. 1238 cod. nav., esclude che tale norma sia ricompresa tra quelle inattuabili in assenza della normativa regolamentare.

(3) In ordine alla natura della pubblicità della procura la dottrina prevalente ha

affermato trattarsi di una tipica forma di pubblicità dichiarativa in cui la situazione formale prevale su quella sostanziale ed è opponibile ai terzi. Tuttavia, l'espressa previsione della prova contraria e l'assenza di limitazioni alla sua proposizione induce a ritenere che si tratti, piuttosto, di una pubblicità-notizia rinforzata.

Il sistema di pubblicità delineato dalla norma in commento è preordinato alla tutela dell'affidamento dei terzi e stabilisce una presunzione relativa di rappresentanza generale del caposcalo. L'esercente, infatti, ha la facoltà di limitare o ampliare volontariamente la rappresentanza del caposcalo attraverso il rilascio di una procura e, correlativamente, l'onere di pubblicizzarla secondo le formalità stabilite dal comma 1 del presente articolo. L'assenza di procura o l'inosservanza delle formalità per la pubblicità della stessa, preclude all'esercente la possibilità di opporre ai terzi le eventuali modifiche dei poteri rappresentativi attribuiti al caposcalo dall'art. 880 cod. nav. (entro i limiti oggettivi e territoriali in esso configurati), a meno che non provi che i terzi ne erano a conoscenza fin dal momento della conclusione del negozio.

Sebbene non sia espressamente previsto dalla disposizione in esame, si ritiene che allo stesso regime di pubblicità sia sottoposto l'atto di conferimento ad altri preposti di funzioni determinate tali da incidere sul generale potere di rappresentanza attribuito al caposcalo ai sensi dell'articolo precedente.

882 – MANSIONI DEL CAPOSCALO – Il caposcalo [733, lett. b), 880] cura la compilazione dei documenti doganali e sanitari, e dell'elenco dei passeggeri, nonché degli altri documenti indicati dal regolamento [771, co. 1, lett. e)]; cura altresì la tenuta dei libri dell'aeromobile, ad esclusione del **giornale di rotta (1)**.

Egli può, con comunicazione scritta, ordinare al comandante la sospensione della partenza dell'aeromobile; in caso di sovraccarico di questo, stabilisce quali siano i passeggeri e le cose che devono escludersi dall'imbarco, secondo le istruzioni dell'esercente **(2)**.

Libri dell'aeromobile: [v. 773].

Giornale di rotta: [v. 772]. Per effetto dell'art. 16, l. 13 maggio 1983, n. 213,

il giornale di rotta è sostituito dal giornale di bordo

(1) Il compito di curare la compilazione dei documenti menzionati (sui documenti di bordo v. art. 771 come sostituito ex art. 8, co. 1, d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96) non comporta la materiale redazione degli stessi, per lo più affidata al comandante, ma di fatto si atteggia ad un controllo in ordine all'esatta redazione, alla firma ed alla presentazione degli stessi alle competenti autorità.

L'obbligo di tenuta dei libri dell'aeromobile, poi, è diventato inattuale a seguito della modifica dell'art. 773 cod. nav. avvenuta ad opera dell'art. 21, l. 213/83, che ha, di fatto, imposto che tali libri siano custoditi all'interno dell'aeromobile. Giova rilevare che l'art. 773 è stato ulteriormente modificato ex art. 10, co. 1, d. lgs 15 marzo 2006, n. 151.

(2) Le attribuzioni conferite dalla norma in esame al caposcalo riproducono, nella sostanza, quelle elencate nell'art. 15 della citata l. 331/34 sullo stato giuridico della gente dell'aria (ora personale aeronautico a seguito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione), con l'aggiunta del potere di impedire l'imbarco di passeggeri e merci in caso di sovraccarico. La prassi ha, comunque,

evidenziato da un lato, l'impiego del caposcalo in un serie di ulteriori funzioni di carattere tecnico-organizzativo quali l'assistenza ai passeggeri e all'equipaggio, dall'altro, la tendenza ad affidare le funzioni tecnico-operative più complesse a figure specializzate quali il *flight operations officer* (incaricato del servizio operazioni di volo) ed il *flight dispatcher officer* (incaricato del controllo di volo).

Le mansioni di natura burocratico-amministrativa e tecnico-direttiva elencate, rispettivamente, nel primo e secondo comma nella norma in esame sono attribuite *ex lege* e qualificano giuridicamente il caposcalo distinguendolo dagli altri ausiliari dell'esercente. Esse costituiscono il contenuto minimo indefettibile delle attribuzioni del caposcalo, al di sotto del quale non si può parlare di tale figura e l'esercente non può derogarvi a favore di altri preposti.

Controversa è la questione relativa alla natura dei poteri conferiti al caposcalo dall'art. 882 cod. nav. La dottrina prevalente ritiene che dette mansioni non siano espressione di attività volitiva o negoziale avente rilevanza esterna ma concretino semplici attribuzioni interne all'impresa di navigazione. È stato, tuttavia, correttamente, obiettato che sia le funzioni descritte nel primo comma della norma, sia quelle, improntate ad una maggiore discrezionalità, di cui al comma 2 comportano manifestazioni di volontà produttive di effetti verso i terzi nell'esercizio di un potere rappresentativo dell'esercente. Si pensi, a titolo esemplificativo, al potere del caposcalo di ordinare la sospensione della partenza del volo che impegna l'esercente-imprenditore sia nei confronti dei passeggeri, verso i quali risponderà per ritardo o inadempimento, sia verso la pubblica amministrazione, in caso di ingiustificata sospensione di un servizio aereo di linea.

Le mansioni descritte dalla norma in commento tipizzano anche la figura del caposcalo di impresa straniera (disciplinata negli Allegati Tecnici della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944). È stato, pertanto, autorevolmente sostenuto l'applicabilità della normativa di cui agli art. 880-882 cod. nav. al preposto a terra dell'esercente straniero cui siano affidate contemporaneamente le mansioni amministrative ed operative caratteristiche del caposcalo indipendentemente da un'espressa qualifica del medesimo.

Giurisprudenza.

Esercizio di fatto di alcune funzioni

Non basta pertanto che uno dei rappresentanti della società esercente linee aeree eserciti di fatto alcuna delle mansioni del caposcalo perché possa essere ritenuto giuridicamente tale; occorre in più secondo il codice il possesso di alcuni requisiti prescritti nel regolamento e l'iscrizione in albo nazionale.

Cons. Stato, Sez. IV, 5 ottobre 1959, in *Riv. Dir. Nav.*, 1961, II, 135 ss.

CAPO III DEL COMANDANTE DELL'AEROMOBILE

883 – COMANDO DELL'AEROMOBILE - Il comando dell'aeromobile può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta **abilitazione** [877, 897] **(1)**.

Abilitazione: atto permissivo basato su una valutazione tecnica di idoneità da parte

dell'autorità amministrativa cui è subordinato l'esercizio di un diritto.

(1) L'abilitazione al comando di un aeromobile è conferita a chi possieda uno dei titoli professionali disciplinati da regolamenti dell'ENAC (emanati in conformità dell'art. 690 e rispondenti alla normativa comunitaria, ai sensi dell'art.

734, come da ultimo sostituito dall'art. 4 co. 1, del d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96) e l'assunzione del comando *sine titulo* è sanzionata penalmente ai sensi dell'art. 1117 cod. nav..

Giurisprudenza.

Limiti di età per l'esercizio delle funzioni di comandante e co-pilota

In conformità della disciplina della Convenzione internazionale 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile, ed ai sensi delle disposizioni di recepimento contenute nei d.P.R. 4 luglio 1985, n. 461, e 18 novembre 1988, n. 566, art. 9, così come modificato dal d.P.R. 27 marzo 1992, n. 279, in relazione alla l. 13 maggio 1983, n. 213, la figura giuridica del comandante di aeromobile in servizio di linea per il trasporto a pagamento o a noleggio, è contraddistinta dall'attribuzione in via ordinaria delle mansioni di pilota responsabile della condotta e della sicurezza dell'aeromobile. Il co-pilota costituisce figura professionale sussidiaria, ove sia previsto un equipaggio a condotta plurima, per la quale è prescritto il possesso dei requisiti per l'eventuale assunzione di analoga responsabilità, qualora questi debba sostituirsi al comandante nelle mansioni di "*pilot in command*". Per entrambe tali figure professionali deve stabilirsi l'età massima di sessanta anni ed è illegittima la norma regolamentare dell'art. 1 lett. a), d.P.R. 27 marzo 1992, n. 279, nella parte in cui prevede diverso limite di età per lo svolgimento delle attività indicate dalle licenze di volo e dagli attestati per la navigazione aerea, in difetto di impossibilità motivata dello Stato italiano di conformare il proprio ordinamento alla normativa internazionale.

Cons. Stato, Sez. VI, 10 aprile 1997 n. 577, in *Foro amm.* 1997,1127 e in *Cons. Stato* 1997, I, 548.

Nulla osta per l'esercizio delle funzioni di comandante

Non è prescritto un formale nulla osta amministrativo per l'esercizio della funzione di comandante di aeromobile.

Trib. Livorno, 27 febbraio 1965, in *Dir. Aereo*, 1965, 175.

Approvazione amministrativa per la nomina del comandante

La disposizione dell'art. 34, r.d. 23 dicembre 1936, n. 2496, che richiede l'approvazione del Ministero alla nomina del comandante di aeromobile è stata abrogata dall'art. 877

cod. nav. dal quale non è stata riprodotta, salvo che per il caso del comandante di aeromobili di trasporto di persone in servizio pubblico regolato dall'art. 896 cod. nav. App. Firenze, 10 febbraio 1966, in Dir aereo 1966, 235.

884 – DESIGNAZIONE DEL COMANDANTE – Quando dell'**equipaggio** di un aeromobile fanno parte più persone di pari grado, che possono essere incaricate del comando, l'**esercente** [874] deve designare quale di esse assume le funzioni di comandante. Tale designazione deve essere annotata nel **giornale di bordo** [772] **(1)**.

Equipaggio: [v. 895 ss.]

Esercente: [v. 874].

Giornale di bordo: [v. 772].

(1) La locuzione "giornale di bordo", introdotta con l'art. 16, l. 13 maggio

1983, n. 213, ha sostituito l'originario "giornale di rotta".

La designazione del comandante disciplinata dalla disposizione in esame ha natura legale, come si evince dal fatto che investito della funzione di comando - fatta salva la sua rinuncia - è il membro dell'equipaggio più alto in grado secondo l'ordine di elencazione dei titoli professionali stabilito dai Regolamenti ENAC, ai sensi dell'art. 234 cod. nav.. La designazione volontaria da parte dell'esercente è limitata al caso in cui nell'equipaggio vi siano più soggetti abilitati al comando aventi lo stesso grado.

885 – MORTE O IMPEDIMENTO DEL COMANDANTE – In caso di morte o di impedimento del comandante [883], il comando dell'aeromobile spetta di diritto ad altro componente dell'equipaggio, secondo l'ordine gerarchico di bordo [899], fino al momento in cui giungano disposizioni dell'esercente [874 ss.] o, in mancanza, di queste, fino al primo approdo **(1)**, ove il **direttore dell'aeroporto** o l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario **(2)**.

Direttore dell'aeroporto: Ora ENAC ai sensi dell'art. 681 come modificato dai decreti

legislativi 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo, n. 151.

(1) La preposizione al comando dell'aeromobile di altra persona dell'equipaggio avviene per surrogazione legale alla volontà dell'esercente e dura fino a che quest'ultimo non disponga la nomina del comandante ovvero, arrivato l'aeromobile al primo aeroporto di approdo, non vi provveda il direttore di aeroporto (ora ENAC): in entrambi i casi la designazione avviene nel rispetto della gerarchia di bordo e, qualora vi

siano più persone di pari grado, si ritiene che l'investitura cada sul membro con maggiore anzianità di servizio.

(2) La nomina del comandante per atto unilaterale dell'autorità amministrativa di cui alla seconda parte della norma non può cadere su persona dell'equipaggio priva dell'apposita abilitazione, a differenza di quella legale che è soggetta

al solo vincolo del rispetto della gerarchia di bordo.

Dibattuta in dottrina è la questione relativa alla natura della cosiddetta nomina amministrativa. Alcuni autori ritengono che la preposizione al comando da parte del direttore dell'aeroporto (ora ENAC) o dell'autorità consolare debba essere inquadrata tra gli atti unilaterali dell'autorità amministrativa costitutivi di rapporti tra privati i cui effetti si riversano sull' esercente. Altra dottrina, sul presupposto che la designazione sia effettuata nell'interesse privato dell' esercente per assicurare il buon esito della spedizione, sostiene che essa concreti un vero e proprio contratto di lavoro stipulato tra comandante ed autorità amministrativa in virtù di un potere di rappresentanza dell' esercente conferito a quest'ultima proprio dall'art. 885. Vi è chi, infine, muovendo da una distinzione tra atto di nomina e preposizione al comando, sostiene che quest'ultima sarebbe solo un effetto riflesso della nomina amministrativa.

Non può fare a meno di rilevarsi come l'aerea di operatività della norma in esame sia stata notevolmente ridimensionata dal livello di perfezionamento raggiunto dagli attuali mezzi di comunicazione che, in caso di emergenza, consentono all' esercente di dare tempestivamente disposizioni in ordine alla nomina del comandante.

886 – ASSUNZIONE DI COMANDANTE STRANIERO ALL'ESTERO – Il comando di un aeromobile nazionale [756] **(1)** può, all'estero, essere affidato ad uno straniero nei casi e con le modalità previste nell'art. 294 [1180] **(2)**.

(1) L'art. 756, come sostituito dall'art. 6, co. 1, d. lgs. 9 maggio 2005, n. 96, individua i requisiti di nazionalità dell'aeromobile nell'appartenenza in tutto o in parte maggioritaria: dell'aeromobile a) allo Stato o ad un ente locale o altro ente, pubblico e privato italiano, o di altro Stato comunitario; b) a cittadini italiani o comunitari; c) a società costituite o aventi sede in Italia o in altro Stato membro dell'Unione Europea, partecipate a maggioranza da capitale italiano o comunitario il cui presidente,

la maggioranza degli amministratori e l'amministratore delegato siano cittadini italiani o comunitari.

(2) In virtù dell'esplicito richiamo all'art. 294, la designazione, da parte dell' esercente, di un comandante straniero, in possesso di abilitazione corrispondente a quella del comandante italiano da sostituire, deve essere preceduta dall'autorizzazione consolare e dura fino allo scalo in cui sia possibile la sostituzione con un cittadino italiano.

Dal tenore della norma emerge che la situazione giuridica del comandante straniero di aeromobile è identica a quella del comandante italiano atteso che, ai sensi dell'art. 8 cod. nav., i rapporti di lavoro a bordo dell'aeromobile sono regolati dalla legge nazionale dello stesso indipendentemente dalla nazionalità del suo comandante.

887 – DIREZIONE NAUTICA, RAPPRESENTANZA E POTERI LEGALI – Al comandante dell'aeromobile, in modo esclusivo **(1)**, spetta la **direzione della manovra e della navigazione**. Durante le soste egli deve provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile **(2)**.

Il comandante rappresenta l'esercente [874 ss., 892]. Nei confronti degli interessati nell'aeromobile e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge **(3)**.

Direzione della manovra e della navigazione: le nozioni di manovra e navigazione rientrano nel novero delle prestazioni tecniche del comandante: la prima, in senso ristretto, si riferisce alle operazioni di

involo e di approdo, la seconda comprende tutte le operazioni ed incombenze attribuite dalla legge al comandante per tutta la durata del viaggio.

(1) L'esclusività della direzione nautica va intesa nel senso che il comandante di aeromobile non possa dividerla con altre persone, né abbandonarla, ma non che non possa essere materialmente espletata da altra persona. Si noti, peraltro, che la norma in esame non riproduce l'art. 298 che, in determinati casi, impone al comandante della nave di dirigere personalmente la manovra. In base al combinato disposto degli artt. 883 e 887 e conformemente ad una regola seguita a livello internazionale, comunque, il comandante, quand'anche non provveda a pilotare personalmente l'aeromobile deve essere tecnicamente in grado di farlo per intervenire, laddove si profili necessario.

privo di rilevanza pratica, viste le caratteristiche della moderna aviazione civile e la complessa organizzazione aeroportuale. Un'applicazione residuale della disposizione potrebbe, tuttavia, configurarsi nel caso di scalo imprevisto.

(2) Il dovere di sorveglianza dell'aeromobile, non riscontrabile nell'analoga fattispecie prevista per il comandante di nave, in origine collegato ad una prassi di mancata custodia dell'aeromobile da parte del pilota, è

(3) La norma *de qua*, plasmata sul modello dell'art. 295, comma 2, pur conferendo al comandante poteri di rappresentanza determinati dalla legge nei confronti degli interessati nell'aeromobile e nel carico, non è seguita da apposite disposizioni atte ad individuare i casi in cui tali poteri possano essere esercitati. In assenza di norme conformi quelle contenute negli artt. 311 e 312 cod. nav. e nell'impossibilità di applicazione analogica degli stessi, non può che sottolinearsi la natura essenzialmente programmatica e la scarsa rilevanza, allo stato, sul piano pratico della disposizione in parola.

La norma riassume in tre tipologie i poteri attribuiti al comandante di aeromobile: direzione della manovra e della navigazione, rappresentanza dell'esercente e poteri conferiti dalla legge nei confronti dell'aeromobile e degli interessati al carico. In particolare, il potere di rappresentanza dell'esercente di cui al secondo comma del presente articolo trova la sua fonte nella legge e può essere esercitato dal comandante

anche in contrasto con le direttive dell'esercente. Tale potere, tuttavia, non ha contenuto generale ma limitato ai casi previsti dal successivo art. 892 connotati dal requisito cosiddetto della necessità in base al quale il comandante è legittimato al compimento di tutti e solo quegli atti e negozi indispensabili al proseguimento del viaggio quando l'esercente non possa provvedervi anche a mezzo di altri rappresentanti. La rappresentanza dell'esercente è inderogabile e non può essere esclusa o limitata dal rappresentato che ha la sola facoltà di dispensare dal comando la persona precedentemente designata sostituendola con altro soggetto purché abilitato al comando.

888 – ATTI DI STATO CIVILE E TESTAMENTI – Il comandante dell'aeromobile esercita le funzioni di **ufficiale di stato civile**, previste dal presente codice [834 ss.] **(1)**, e riceve i testamenti a norma dell'art. 616 del codice civile **(2)**.

Ufficiale di stato civile: è ufficiale dello stato civile il sindaco di ogni comune ovvero chi lo sostituisce a norma di legge, ovvero il soggetto al quale, per legge, siano delegate in tutto od in parte, le relative funzioni consistenti

principalmente nella formazione e documentazione di tutti gli atti relativi alle vicende più importanti della persona fisica: cittadinanza, nascita, matrimonio e morte.

(1) Il d.P.R. 3 novembre 2000, n. 396, per la revisione e semplificazione dell'ordinamento dello stato civile, attuativo dell'art. 2, comma 12, l. 15 maggio 1997, n. 127, ha radicalmente riformato il precedente ordinamento emanato con r.d. 9 luglio 1939, n. 1238, con un generale snellimento e semplificazione delle procedure amministrative. Per quanto attiene agli atti compiuti dal comandante di aeromobile quale ufficiale di stato civile, gli artt. 39, co. 3, 65 e 79, co. 2, rinviano rispettivamente alle norme del codice della navigazione (artt. 834 ss.) in quanto compatibili.

(2) L'art. 616 cod. civ., che a sua volta rinvia agli artt. da 611 a 615 cod. civ., dispone che il testamento sia ricevuto dal comandante alla presenza di due

testimoni che devono sottoscriverlo. L'ubicazione di detta norma nella sezione II dedicata ai testamenti speciali (disciplinanti la ricezione di testamenti pubblici in forma semplificata) e le modalità di redazione, consegna e ricezione del testamento a bordo di aeromobile, portano ad escludere, da un lato, che il comandante possa ricevere il testamento segreto, dall'altro, che la norma regoli l'ipotesi di ricezione del testamento olografo atteso che la consegna al comandante nulla aggiungerebbe alla normale efficacia di tale tipologia di testamento. La sua efficacia, infatti - qualora il testamento sia redatto nelle forme prescritte dalla legge - non viene meno, sia che venga conservato dal testatore, sia che venga consegnato ad una qualunque altra persona.

Al comandante di aeromobile la legge attribuisce funzioni di ufficiale dello stato civile più ristrette - in ragione della breve durata del viaggio aereo - di quelle conferite al comandante di nave, consistenti unicamente nella celebrazione (nelle forme di cui all'art.

101 cod. civ.) del matrimonio in situazione di imminente pericolo di vita in cui versino uno dei nubendi. Per quanto riguarda le nascite e le morti, infatti il comandante è tenuto a prenderne nota sul giornale di bordo per fini esclusivamente probatori, senza che a tale annotazione corrisponda un'attività creativa di atti formali riservata dalla legge all'autorità aeroportuale o consolare.

I poteri sopra descritti sono attribuiti al comandante, quale capo della comunità viaggiante, indipendentemente dalla qualità di preposto dell'esercente. Secondo la dottrina prevalente l'esercizio delle funzioni di stato civile e notarili integra lo schema del *munus publicum* ed il comandante assume la figura di esercente di pubbliche funzioni.

889 – DOVERI DEL COMANDANTE PRIMA DELLA PARTENZA– Prima della partenza, il comandante deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere, convenientemente attrezzato ed equipaggiato [1215, co. 4]. Deve altresì accertarsi che il carico sia ben disposto e centrato **(1)**, e che le condizioni atmosferiche consentano una sicura navigazione **(2)**.

(1) È stato rilevato che la corretta allocazione del carico all'interno dell'aeromobile, oltre a soddisfare esigenze economiche, risponde ad esigenze di sicurezza della navigazione e per questo la relativa prescrizione è stata inserita tra gli adempimenti richiesti per verificare l'idoneità dell'aeromobile al viaggio.

(2) Il comandante, qualora nell'adempimento dei doveri di natura tecnica ed amministrativa imposti dalla norma in esame, ravvisi l'assenza delle prescritte condizioni di sicurezza, può decidere di sospendere la partenza dell'aeromobile, anche contro diverso parere dell'esercente e del direttore dell'aeroporto.

Le attività di verifica delle condizioni di navigabilità e di polizia della navigazione che il comandante è tenuto a compiere nelle fasi che precedono la partenza dell'aeromobile sono contemplate a tutela sia dell'interesse pubblico alla sicurezza della navigazione, sia dell'interesse privato dell'esercente al successo della spedizione. In base al combinato disposto della norma in esame e dell'art. 1215 cod. nav. degli atti ed omissioni compiuti dal comandante in violazione di tali doveri risponde anche l'esercente quale organizzatore e responsabile della spedizione.

In ordine alla configurazione degli obblighi imposti dalla norma in parola, la dottrina maggioritaria, che sostiene la coesistenza in capo al comandante di diverse situazioni giuridiche non riconducibili ad unità, si è divisa tra coloro che li riconducono alle attribuzioni del comandante quale capo della spedizione e coloro i quali ritengono siano espressione dell'attività di direzione e condotta nautica. Secondo la teoria unitaria, invece, anche le prestazioni tecniche cui il comandante è tenuto prima della partenza dell'aeromobile, pur rientrando nella peculiare attività di direzione nautica, sono strumentali al fenomeno esercitorio che permea la materia della navigazione, al pari delle altre funzioni pubbliche o private allo stesso demandate.

Giurisprudenza.

Ambito di applicazione della norma

Il rifiuto di un pilota comandante di elicottero di effettuare, per la mancanza nell'equipaggio di un tecnico elicotterista, l'attività di volo consistente nel collegamento fra la terraferma e le piattaforme o navi di ricerca di idrocarburi (cosiddetta attività "off-shore") costituisce obiettivo inadempimento degli obblighi del lavoratore (la cui idoneità ad integrare giusta causa di licenziamento va peraltro valutata anche con riguardo all'importanza dell'inadempimento stesso, in correlazione all'interesse del datore di lavoro all'ordinato svolgimento dell'attività aziendale, nonché con riguardo alla intensità dell'elemento psicologico) ove la necessità della presenza di detto tecnico sia esclusa, alla stregua delle disposizioni richiamate dall'art. 896 cod. nav., in ragione delle caratteristiche dell'aeromobile, avente capacità non superiore a diciannove passeggeri, non rilevando in contrario la previsione dell'art. 889 dello stesso codice, relativa alla verifica, da parte del comandante, che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere e convenientemente attrezzato ed equipaggiato, atteso che tale norma non attribuisce al comandante la facoltà di integrare l'equipaggiamento con elementi ulteriori rispetto a quelli legittimamente previsti dall'esercente ai sensi del citato art. 889.

Cass. Civ., Sez. lav., 14 giugno 1991 n. 6757, in *Dir. trasp.*, 1992, 234 ss.

Obbligo di personale verifica delle condizioni atmosferiche per la sicurezza della navigazione

Grave è l'imprudenza temeraria di un pilota di linea che, in massima violazione dell'art. 889 cod. nav., delega il secondo pilota a raccogliere prima della partenza, le informazioni presso l'ufficio meteorologico dell'aeroporto e, senza vagliarle, per il motivo che egli è sprovvisto di abilitazione al volo strumentale (IRF), progetta un volo a vista (VFR) quando le relative condizioni sono già venute meno lungo il percorso, e persiste nel tragitto rischioso, scendendo a quota notevolmente più bassa di quella progettata senza avvalersi neppure dell'assistenza radiogoniometrica da terra fino a provocare l'impatto dell'aereo contro una montagna incontrata per non avere addirittura tenuto conto della deviazione di rotta determinata dal forte vento trasversale.

Trib. Genova, 28 dicembre 1967, Piscitelli e altri c. ITAVIA.

Piano di carico e carta di centraggio

L'accertamento che il carico sia ben disposto e centrato rientra tra i doveri del comandante dell'aeromobile e il piano di carico e la carta di centraggio sono compresi tra i documenti obbligatori richiesti sia dal regolamento del RAI sia dall'Annesso 6 alla Convenzione di Chicago.

C. App. Venezia, 9 luglio – 5 ottobre 2001, Dan Nicolae, Francesco Caffarelli, Rossato Renato, Reali Antonio, Albieri Davide, in *Dir. Trasp.*, 2002, 957 (con nota di Comenale Pinto).

890 – DOCUMENTI DI BORDO E TENUTA DEL GIORNALE DI BORDO –

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti, relativi all'aeromobile, all'equipaggio [895], ai passeggeri ed al carico [771]. Deve curare altresì che il giornale di bordo **(1)** sia regolarmente tenuto **(2)** [772].

(1) La locuzione "giornale di bordo", introdotta con l'art. 16, l. 13 maggio 1983, n. 213, ha sostituito l'originario "giornale di rotta".

(2) Nonostante l'art. 1193 cod. nav. preveda l'irrogazione di una contravvenzione a carico del

comandante che abbia omissis od irregolarmente eseguito le annotazioni del giornale di bordo si ritiene che ciò non trasformi il dovere di curare la tenuta del giornale di bordo sancito dal presente articolo in obbligo alla materiale redazione dello stesso.

Con riferimento alla natura degli obblighi amministrativi contemplati dalla presente norma si sono delineati in dottrina due orientamenti. Alcuni Autori sostengono che tali doveri rientrino tra le attribuzioni conferite al comandante quale capo della spedizione. Altra teoria ritiene che costituiscano un corollario dei doveri tecnici imposti dall'articolo precedente al comandante prima della partenza dell'aeromobile rientranti nelle attività svolte dal comandante quale conducente dell'aeromobile.

891 – ABBANDONO DELL'AEROMOBILE IN PERICOLO – Il comandante non può ordinare l'abbandono dell'aeromobile in pericolo (1) se non dopo l'inutile esperimento dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarlo [1196].

Il comandante deve abbandonare l'aeromobile per ultimo provvedendo, in quanto possibile, a salvare i documenti di bordo [771] e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia [1097, co. 1, 1196].

(1) La diversa formulazione letterale dell'art. 891 rispetto all'omologo articolo 303 previsto per il comandante di nave, lascia supporre che il comandante di

aeromobile non sia tenuto a sentire il parere dell'equipaggio prima di ordinare l'abbandono dell'aeromobile.

L'ordine del comandante di abbandonare l'aeromobile in pericolo è il più estremo tra i provvedimenti che il comandante deve assumere per la salvezza della spedizione ai sensi del successivo art. 893.

Orientamenti contrastanti sono stati espressi anche in relazione all'inquadramento giuridico del potere contemplato dalla norma *de qua*. Parte della dottrina ha ravvisato nel potere di ordinare l'abbandono dell'aeromobile un'attribuzione a carattere privatistico diretta al perseguimento di una funzione a rilievo anche pubblicistico imputata esclusivamente al comandante quale conducente dell'aeromobile e priva di ricadute nella sfera dell'esercente che, in caso di inadempimento, non ne risponde. Altra teoria invece, colloca tale potere nel gruppo di attribuzioni, rivolte contemporaneamente alla tutela di interessi pubblici e privati, conferite al comandante quale capo della spedizione.

892 – LIMITI DELLA RAPPRESENTANZA DEL COMANDANTE – Fuori dei luoghi nei quali, sono presenti l'esercente [874] o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può far eseguire le riparazioni (1) e provvedere agli acquisti necessari per la continuazione del viaggio, e, ove occorra, può prendere a

prestito il denaro per far fronte a tali esigenze [1144]. Parimenti può congedare persone dell'equipaggio ed assumerne [897] per la residua durata del viaggio **(2)**.

La presenza dell' esercente o di un suo rappresentante munito dei necessari poteri è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell' esercente nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati, si presumono note agli interessati fino a prova contraria **(3)**.

(1) Il potere di far eseguire le riparazioni necessarie alla continuazione del viaggio deve essere esercitato dal comandante con la diligenza del buon padre di famiglia contemperando l'interesse economico dell' esercente, contrario all' esecuzione di una riparazione antieconomica, con quello alla rapida prosecuzione del viaggio.

(2) La limitata durata del viaggio aereo è all' origine della mancata attribuzione in capo al comandante di aeromobile dei poteri di rappresentanza degli aventi diritto al carico di cui all' art. 312 cod. nav., non riprodotto né richiamato da norme aeronautiche, e della

rappresentanza processuale dell' esercente.

(3) La presenza dell' esercente o di un suo rappresentante nel luogo in cui si trova l' aeromobile preclude l' esercizio dei poteri di rappresentanza conferiti al comandante. A tal proposito la norma contiene una presunzione *iuris tantum* di presenza dell' esercente nel luogo del suo domicilio, che può essere vinta con la dimostrazione che effettivamente l' esercente non era nel luogo del suo domicilio ovvero che la sua presenza non poteva essere conosciuta con l' ordinaria diligenza.

La norma puntualizza i poteri di rappresentanza dell' esercente conferiti dall' art. 887 cod. nav. al comandante di aeromobile limitandone nello spazio e nel tempo l' esercizio alle ipotesi in cui l' esercente non sia in grado di provvedere da solo o a mezzo di precostituiti rappresentanti: sotto quest' ultimo profilo si dice che i poteri rappresentativi dell' esercente sono delimitati dal criterio della necessità. L' esame coordinato delle due disposizioni porta ad escludere in capo al comandante di aeromobile la configurabilità di una rappresentanza generale dell' esercente assimilabile a quella institoria.

Il comandante non è obbligato all' esercizio dei poteri rappresentativi e, d' altro canto, l' esercente non può porre limitazioni al loro esercizio diverse da quelle previste *ex lege*. I negozi conclusi dal comandante in nome e per conto dell' esercente vincolano esclusivamente quest' ultimo.

893 – PROVVEDIMENTI PER LA SALVEZZA DELLA SPEDIZIONE – In corso di viaggio il comandante deve prendere i provvedimenti necessari **(1)** per la salvezza dell' aeromobile, dei passeggeri e del carico **(2)**.

(1) Tra le possibili applicazioni di questa norma rientrano il dovere, reso attuale

dalla relativa frequenza di atti di pirateria aerea, di curare il rifornimento delle

provviste di bordo, combustibile o di qualsiasi altro strumento indispensabile alla regolarità e sicurezza della navigazione che sia venuto a mancare nel corso del viaggio, il potere-dovere di ordinare l'abbandono dell'aeromobile e di chiedere soccorso in caso di pericolo.

(2) L'art. 6 della Convenzione di Tokio del 14 settembre 1963 sulle infrazioni ed altri atti commessi a bordo degli

aeromobili recepita con l. 11 giugno 1967, n. 468, autorizza il comandante a prendere i provvedimenti anche restrittivi necessari a garantire la sicurezza dell'aeromobile o delle persone dei beni a bordo nei confronti delle persone che reputi stiano per commettere o abbiano commesso le infrazioni penali o disciplinari contemplate dall'art. 1 della Convenzione .

È opinione condivisa da alcuni autori che i provvedimenti adottati dal comandante in base alla norma in commento concretino il cosiddetto atto di avaria comune. L'estensione all'ambito aeronautico dell'istituto, tipicamente marittimo, dell'avaria comune, comunque, non determina, nel silenzio del codice, l'applicazione analogica della disciplina della contribuzione.

Con riguardo all'inquadramento giuridico del potere-dovere attribuito dalla norma al comandante si rinvia al commento dell'art. 891.

894 – VENDITA E IPOTECA DELL'AEROMOBILE – Il comandante non può vendere né ipotecare [1027 ss.] l'aeromobile senza mandato speciale del proprietario.

L'esplicita proibizione di disporre dell'aeromobile in assenza di procura speciale del proprietario esclude qualunque forma di rappresentanza legale di quest'ultimo e inibisce l'applicazione analogica delle disposizioni contenute nell'art. 311, co. 2, cod. nav. sulla vendita della nave innavigabile.

Data di pubblicazione: 10 febbraio 2007.