

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO

(istituita con decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66)

Via A. Benigni, 53 – 00156 Roma - Italia

codice fiscale 96402040586

tel. +39 0682078219-0682078200, fax +39 068273672

Nota schematica relativa all'inquadramento tecnico-giuridico del volo Milano Linate-Parigi Le Bourget operato da D-IEVX

Nell'ambito dell'inchiesta tecnica in questione è parso opportuno approfondire - a seguito delle informazioni contrastanti acquisite dall'Agenzia - la natura giuridica del volo operato dal velivolo Cessna 525A, marche D-IEVX, al fine non soltanto di definirlo correttamente come volo "privato" o come volo "commerciale", ma anche al fine di individuare i relativi titoli professionali necessari per operarlo nel rispetto delle disposizioni normative.

Per dare una risposta a quanto sopra rappresentato, è parso opportuno effettuare, preliminarmente, una ricognizione sugli elementi documentali e testimoniali acquisiti dall'Agenzia.

a) Proprietario del D-IEVX era un privato; esercente del medesimo velivolo era la società Air Evex, controllata dal suddetto proprietario.

b) All'Air Evex era stato rilasciato dal LBA il permesso (Declaration of Competency) di operare, sino al 31 marzo 2003, voli commerciali schedulati e non schedulati in accordo con quanto previsto dalla JAR-OPS1 *deutsch* e dalle corrispondenti disposizioni vigenti in Germania, in attesa del rilascio dell'AOC (Air Operator Certificate).

c) Nell'elenco dei velivoli in esercizio alla Air Evex autorizzati ad operare i voli di cui al punto precedente non era ricompreso, al momento dell'incidente, il D-IEVX; istanza di inclusione era stata tuttavia già presentata al LBA.

d) Secondo l'ordinamento tedesco, per operare in condizioni di bassa visibilità (LVTO) – cioè per effettuare decolli con RVR inferiore a 400 metri - è necessario che i piloti, qualora si tratti di voli commerciali, abbiano ricevuto "*a special LVTO-Training*". Non esistono invece disposizioni in materia per i voli privati.

e) Secondo l'ordinamento tedesco, nel caso di voli commerciali con aeromobili a getto, le *Single Pilot IFR-Operation* non sono consentite. Nel caso di voli commerciali con aeromobili non a getto e con meno di 10 posti passeggeri, le *Single Pilot IFR-Operation* sono consentite purché sia rispettato quanto previsto dall'Appendice 2 alla JAR-OPS 1.940. Nel caso di voli commerciali le *Single Pilot VFR-Operation* sono consentite.

f) Il Cessna 525A, così come risulta dall'Aircraft Operational Manual alla voce "Minimum Crew", può operare con un solo pilota, purché quest'ultimo sia dotato della necessaria abilitazione CE525(S), l'aeromobile sia equipaggiato per operazioni "*single pilot*" ed il pilota occupi il posto di sinistra.

g) A bordo del velivolo, oltre ai passeggeri, c'erano due piloti: uno aveva 64 anni, era titolare di una licenza ATPL con visita medica di Classe 1 (entrambe in corso di validità) ed era abilitato come PIC al Cessna Serie 500; l'altro aveva 36 anni, era titolare di una licenza CPL con visita medica di

Classe 2 (entrambe in corso di validità) ed era abilitato come PIC al Cessna 525. In ordine a quest'ultimo pilota va precisato – alla luce degli elementi acquisiti dall'Agenzia - che al momento dell'incidente la normativa tedesca relativa alle visite mediche prevedeva tre classi: la Classe 1 per la licenza di pilota di linea; la Classe 2 per la licenza di pilota commerciale e la Classe 3 per la licenza di pilota privato.

h) Né il D-IEVX né i due piloti presenti a bordo erano certificati per effettuare operazioni di volo in CAT II ed in CAT III.

i) Non risulta – alla luce delle informazioni acquisite dall'Agenzia – che i due piloti del D-IEVX avessero ricevuto “*a special LVTO-Training*”.

l) Dal “Foglio di controllo” relativo al velivolo D-IEVX in possesso dell'UCT della DCA di Milano Linate compilato prima della partenza da Milano Linate risulta quanto segue: l'esercente del velivolo era individuato nella società Air Evex; il volo Milano Linate-Parigi Le Bourget veniva qualificato come volo “privato” (PVT); il volo in questione sarebbe stato operato in qualità di PIC dal pilota più giovane presente a bordo, mentre quello più anziano avrebbe operato in qualità di copilota.

m) Sul piano di volo presentato, relativo alla tratta Milano-Parigi, alla voce “TIPO DEL VOLO” era indicata la lettera “N”, che sta per “*non-scheduled air transport operation*”; da notare che nel piano di volo relativo alla tratta Colonia-Milano alla stessa voce era stata invece indicata la lettera “G”, che sta per “*general aviation*”.

n) Dalle dichiarazioni rilasciate al BFU dal proprietario del D-IEVX risulterebbe ribadito che il volo operato era da considerarsi “privato” e non “commerciale”; nella relativa nota trasmessa all'Agenzia dal BFU si legge infatti che “*this flight was a private flight (within his enterprises) in which business friends should be transported. The two pilots have performed this flight outside their duties at Air Evex.*”

o) Agli atti dell'inchiesta l'Agenzia ha acquisito una lettera della Cessna Aircraft Company (società costruttrice dell'aeromobile D-IEVX), a firma di un suo incaricato delle vendite (poi deceduto nell'incidente dell'8 ottobre 2001), nella quale si confermava alla società Air Evex l'esigenza di operare con il loro Cessna 525A (CJ2) due voli – il Milano Linate-Parigi Le Bourget ed il Parigi Le Bourget-Milano Linate - secondo gli orari indicati nella medesima lettera ed al prezzo concordato (anch'esso specificato nella lettera in questione), da addebitare alla stessa Cessna Aircraft Company.

Sulla base delle evidenze sopra rappresentate è possibile a questo punto tentare la qualificazione giuridica del volo Milano Linate-Parigi Le Bourget, precisando che ai fini della qualificazione in questione si è tenuto esclusivamente conto degli elementi oggettivi caratterizzanti il volo stesso, mentre non è stato dato alcun rilievo alla qualificazione soggettiva (“privato” o “commerciale”) data a quest'ultimo dalle parti. Al riguardo, gli elementi che rilevano ai fini della suddetta qualificazione sono essenzialmente i seguenti:

- 1) l'effettuazione del volo da parte di un vettore professionale (Air Evex) con piloti professionisti, ancorché con un aeromobile non ancora formalmente inserito nell'elenco dei velivoli in esercizio autorizzati ad operare i voli di cui alla lettera b);
- 2) la formale richiesta, inoltrata dalla Cessna Aircraft Company alla società Air Evex, di effettuare, con il Cessna 525A di quest'ultima, negli orari indicati, due voli dimostrativi nei confronti di un potenziale cliente del tipo di velivolo in questione;

3) la fissazione, per l'effettuazione dei suddetti voli, di un corrispettivo, che sarebbe stato liquidato alla società Air Evex direttamente dalla medesima Cessna Aircraft Company.

Orbene, i suddetti elementi – che parrebbero avere un riscontro anche nella qualificazione del volo come volo di tipo “N” nel relativo piano di volo - indurrebbero a qualificare come “commerciale” il volo in questione, la cui effettuazione è stata richiesta espressamente dalla Cessna Aircraft Company alla Air Evex nell'ambito della sua attività societaria: lascia quindi assai perplessi (e conseguentemente non parrebbe accoglibile) la tesi – rappresentata all'Agenzia dal proprietario del D-IEVX – secondo cui il suddetto volo sarebbe stato operato “privatamente” dai due piloti deceduti al di fuori del loro rapporto di lavoro con la citata Air Evex.

Più in particolare, la fattispecie in questione (volo Milano Linate-Parigi Le Bourget) parrebbe configurarsi come un contratto di trasporto in favore del terzo, intercorrente tra l'esercente-vettore dell'aeromobile (Air Evex) e l'utilizzatore dello stesso (Cessna Aircraft Company).

Configurato dunque il volo in questione come un volo di tipo “commerciale” - in quanto operato da un soggetto che nell'ambito della sua ragione sociale esercita professionalmente e dietro remunerazione l'attività di trasporto aereo – ne consegue che i titoli professionali propri dell'equipaggio avrebbero dovuto essere quelli richiesti per l'esercizio di un'attività di tipo professionale.

Al riguardo va ricordato che l'art. 33 della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (più conosciuta come Convenzione di Chicago del 1944), applicata e resa esecutiva in Italia con il d.lgs. 6.3.1948. n. 616, impone agli Stati contraenti di riconoscere, su base di reciprocità, la validità dei certificati di navigabilità, delle patenti di abilitazione e delle licenze rilasciati o convalidati dallo Stato contraente in cui l'aeromobile sia registrato.

Sulla base del principio testé riportato non pare si possa verificare la regolarità dei titoli professionali dei piloti deceduti nell'incidente in questione prendendo a riferimento le norme dell'ordinamento interno italiano; tale regolarità, proprio per il predetto principio, va invece verificata sulla base delle disposizioni vigenti in Germania (Stato di registrazione del D-IEVX) al momento dell'incidente.

A questo punto, l'attenzione dell'Agenzia si è concentrata sui titoli professionali del pilota più giovane presente a bordo del D-IEVX, in quanto solo quest'ultimo risulta agli atti [si veda documento di cui alla lettera l)] formalmente individuato come PIC per l'effettuazione del volo Milano Linate-Parigi Le Bourget.

Al riguardo, dalla verifica effettuata dall'Agenzia è emerso che i titoli professionali in possesso del pilota più giovane presente a bordo del D-IEVX erano idonei per l'ordinamento tedesco ad assumere il ruolo di PIC del suddetto velivolo e tale idoneità doveva essere riconosciuta anche dallo Stato italiano sulla base della previsione contenuta all'art. 33 della Convenzione di Chicago. Analogo discorso vale per il tipo di visita medica sostenuta dal medesimo pilota. Lo stesso pilota, tuttavia, trattandosi di volo commerciale operato con velivolo a getto, non avrebbe potuto gestire una *Single Pilot IFR-Operation*.

Ciò premesso, questa Agenzia deve tuttavia evidenziare quanto segue.

1) In relazione al pilota individuato come PIC (quello più giovane), non è stato possibile accertare se quest'ultimo stesse effettivamente occupando, al momento dell'incidente, il posto di sinistra. Al riguardo, l'Agenzia aveva chiesto l'autorizzazione alla competente Autorità giudiziaria ad effettuare una specifica analisi di laboratorio proprio per avere maggiori elementi in ordine a quest'ultimo elemento, ma l'autorizzazione, al momento della chiusura dell'inchiesta, non era stata ancora concessa (né a questo proposito è parso opportuno, nell'interesse della sicurezza del volo, procrastinare ulteriormente i tempi di chiusura dell'inchiesta tecnica in attesa di poter effettuare l'analisi richiesta). Peraltro, dall'esame della documentazione fotografica relativa al D-IEVX parrebbe – ma non è stata acquisita la totale certezza – che al momento dell'incidente il posto di

sinistra fosse in realtà occupato dal pilota più anziano presente a bordo. Resta comunque il fatto inconfutabile che dalla documentazione ufficiale depositata presso l'UCT della DCA di Milano Linate il PIC del volo Milano Linate-Parigi Le Bourget risulta essere il pilota più giovane presente a bordo.

2) Né l'aeromobile incidentato né i due piloti presenti a bordo erano certificati per effettuare operazioni in CAT II ed in CAT III.

3) Non risulta che i due piloti del D-IEVX avessero ricevuto lo specifico addestramento previsto per decolli con bassa visibilità.