

D.M. 28 marzo 1995

Attuazione della direttiva CEE 92/14 in tema di limitazione delle emissioni sonore dei velivoli subsonici a reazione.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

e

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Visto l'art. 771 del codice della navigazione come sostituito dall'art. 9 della *legge 13 maggio 1983, n. 213*, che introduce tra i documenti di bordo dei velivoli il certificato acustico;

Visto l'art. 10 della suddetta *legge 13 maggio 1983, n. 213*, che dispone in ordine alla regolamentazione del certificato acustico dei velivoli, da attuarsi con decreto del Ministro dei trasporti, in conformità della normativa emanata in materia dalla Comunità economica europea;

Visto il *decreto ministeriale del 3 dicembre 1983* con cui è stata recepita la direttiva CEE n. 80/51 del 20 dicembre 1979, come modificata dalla successiva direttiva CEE n. 83/206 del 21 aprile 1983, in materia di limitazione delle emissioni sonore degli aeromobili subsonici, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 8 del 9 gennaio 1984;

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461*, con cui si è provveduto al recepimento nell'ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla convenzione relativa all'Aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944), ai sensi dell'art. 687 del codice della navigazione così come integrato dalla predetta *legge 13 maggio 1983, n. 213*, e con particolare riguardo all'art. 18, che ha recepito i principi generali dell'allegato XVI «Protezione dell'ambiente»;

Vista la direttiva del Consiglio CEE 89/629 del 4 dicembre 1989 sulla limitazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili a reazione, inserita nell'allegato D (direttive da attuare in via amministrativa) alla *legge 19 febbraio 1992, n. 142* (legge comunitaria 1991), e recepita con decreto interministeriale (Trasporti e navigazione - Ambiente) del 19 dicembre 1994, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 4 del 5 gennaio 1995, con relativo errata-corrige pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 10 del 13 gennaio 1995;

Vista la direttiva del Consiglio CEE 92/14 del 2 marzo 1992, sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988), inserita nell'allegato E (direttive da attuare in via amministrativa) alla *legge 22 febbraio 1994, n. 146* (legge comunitaria 1993);

Attesa la necessità, in conformità del programma di azione della CEE in materia ambientale, di adottare misure idonee atte a ridurre il rumore causato dal traffico aereo;

Ritenuta pertanto la necessità di procedere al recepimento anche della direttiva CEE 92/14 la quale, a differenza della precedente 89/629, interviene sulla stessa utilizzazione degli aeromobili più rumorosi, e non sulla mera immatricolazione di essi;

Decretano:

01. 1. Ai fini del presente decreto, per una migliore definizione dei concetti nello stesso contenuti, si intende per:

«vettore aereo», un'impresa di trasporto aereo titolare di una licenza di esercizio valida;

«licenza di esercizio», un'autorizzazione, rilasciata ad un'impresa, che consenta di effettuare trasporti aerei di passeggeri, posta e/o merci, a pagamento e/o a nolo;

«vettore aereo comunitario», un vettore aereo titolare di una licenza di esercizio valida, rilasciata da uno Stato membro conformemente alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei;

«flotta complessiva di velivoli subsonici civili a reazione», tutti i velivoli subsonici civili a reazione di cui il vettore aereo dispone, di sua proprietà oppure in base a qualsiasi tipo di accordo di noleggio per un periodo non inferiore ad un anno ⁽²⁾.

(2) Articolo così inserito dall'art. 2, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

1. 1. A decorrere dal sessantesimo giorno dalla data di pubblicazione del presente decreto non è più consentito nel territorio della Repubblica italiana l'impiego dei velivoli subsonici civili a reazione, dotati di motore con coefficiente di diluizione inferiore a due, che non soddisfino ai requisiti previsti dalle norme dell'allegato 16, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988), alla convenzione relativa all'Aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, di cui all'allegato A.

2. Il primo comma del presente articolo non si applica nel caso di velivoli subsonici civili a reazione, dotati di motore con coefficiente di diluizione inferiore a due, che soddisfino ai requisiti di cui all'allegato 16 ivi citato, volume 1, parte II, capitolo 2, di cui all'allegato B, purché il certificato individuale di navigabilità sia stato rilasciato per la prima volta da meno di venticinque anni.

3. A decorrere comunque dal 1 aprile 2002, possono operare sugli aeroporti situati nell'ambito del territorio della Repubblica italiana solo i velivoli subsonici civili a reazione conformi ai requisiti di cui al comma 1.

2. 1. Ai velivoli di nazionalità extracomunitaria elencati nell'allegato non si applica l'art. 1, commi 1 e 2 purché:

a) questi velivoli subsonici civili a reazione, muniti di certificazione acustica secondo le norme specificate nell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume I, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988), abbiano operato verso aeroporti della Comunità durante un periodo di riferimento di dodici mesi tra il 1986 e il 1990, scelto di comune accordo con gli Stati interessati e;

b) questi velivoli siano stati iscritti nel registro della rispettiva nazione in via di sviluppo, indicata nell'allegato, nell'anno di riferimento e continuino ad essere utilizzati direttamente o in base a qualsiasi tipo di accordo di noleggio da persone fisiche o giuridiche stabilite in detta nazione.

2. L'esenzione di cui al comma precedente non si applica qualora un velivolo venga dato in noleggio ad una persona fisica o giuridica stabilita in un Paese diverso da quello menzionato per detto velivolo nell'allegato

(3) Articolo così sostituito dall'art. 3, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

3. 1. L'E.N.A.C. (Ente nazionale per l'aviazione civile), sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dell'aviazione civile, di concerto con il Ministero dell'ambiente - Servizio inquinamento atmosferico, acustico e delle industrie a rischio, può concedere deroghe a quanto stabilito nell'art. 1, comma 1, del presente decreto, con riferimento a velivoli modificabili, purché:

a) esista e sia disponibile un impianto di conversione adeguato per il tipo velivolo in questione;

b) i velivoli dotati di tali impianti rispondano alle norme di cui alla parte 216, capitolo terzo, del regolamento tecnico del RAI;

c) il vettore aereo titolare dei velivoli abbia ordinato gli impianti anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto;

d) sia stata accettata dal vettore medesimo la data di consegna più ravvicinata per questa modifica ⁽⁴⁾.

2. Le medesime amministrazioni possono ugualmente, di concerto, concedere deroghe a quanto stabilito nell'art. 1, comma 1, del presente decreto nel caso di velivoli per cui, anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto medesimo, sia stata effettuata l'ordinazione di un velivolo di sostituzione conforme alle norme di cui all'allegato 16, capitolo 3, purché il vettore abbia accettato la data di consegna più ravvicinata ⁽⁵⁾.

3. Il termine di venticinque anni di cui all'art. 1, comma 2, può essere prorogato, su esplicito assenso delle amministrazioni di cui al comma 1, per un periodo complessivamente non superiore a tre anni, qualora il vettore aereo, titolare dei velivoli in questione dimostri che altrimenti lo svolgimento della propria attività risulterebbe seriamente compromesso ⁽⁶⁾.

4. Le amministrazioni di cui al comma 1 possono concedere, di concerto, deroghe a quanto stabilito nell'art. 1 del presente decreto, nel caso di velivoli di interesse storico.

5. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 1, comma 3, le amministrazioni di cui al comma 1 del presente articolo possono limitare la radiazione dal registro aeronautico dei velivoli che non rispondono ai requisiti definiti nel capitolo 3 dell'allegato 16, ad una percentuale annuale massima pari al 10% della flotta complessiva dei velivoli subsonici civili a reazione di un vettore aereo comunitario ⁽⁷⁾.

5-*bis*. Non si applicano le disposizioni dell'art. 1, commi 1 e 2, ai velivoli mantenuti nel registro aeronautico conformemente alle disposizioni di cui al precedente comma 5 ⁽⁸⁾.

5-*ter*. Qualora, anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto, sia stata applicata ai velivoli iscritti nel registro di un Paese terzo una esenzione equivalente a quella di cui ai precedenti commi 5 e 5-*bis* detta esenzione può continuare ad essere riconosciuta purché il vettore aereo risponda alle condizioni prescritte ⁽⁹⁾.

6. Ulteriori deroghe, a quanto stabilito nell'art. 1, possono essere concesse dalle amministrazioni di cui al comma 1:

a) per casi oggettivamente eccezionali;

b) per velivoli che effettuano voli non commerciali a scopo di modifica, riparazione o manutenzione.

(4) Comma così modificato dagli artt. 4 e 5, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

(5) Comma così modificato dall'art. 4, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

(6) Comma così modificato dall'art. 4, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

(7) Comma così sostituito dall'art. 4, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

(8) Comma aggiunto dall'art. 4, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

(9) Comma aggiunto dall'art. 4, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264).

4. 1. Il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile informa, circa le deroghe di cui all'art. 3 eventualmente concesse, le autorità competenti degli altri Stati membri nonché la Commissione dell'Unione europea.

2. Le deroghe di cui all'art. 3 sono efficaci nel territorio della Repubblica italiana, anche se concesse dalle autorità competenti di un altro Stato membro dell'Unione europea, per i velivoli immatricolati nel rispettivo registro di iscrizione.

5. 1. Il presente decreto si applica unicamente ai velivoli il cui peso massimo al decollo sia uguale o superiore a 34.000 kg, o che abbiano una capacità massima, riservata ai passeggeri, superiore a diciannove posti.

(Si omettono gli allegati) ⁽¹⁰⁾

(10) Gli allegati sono stati modificati dall'art. 5, *D.M. 29 ottobre 1999* (Gazz. Uff. 10 novembre 1999, n. 264). Vedi, anche, l'art. 6 dello stesso decreto.