



REPUBBLICA DI SAN MARINO

DECRETO DELEGATO 10 agosto 2007 n.96

**Noi Capitani Reggenti
la Serenissima Repubblica di San Marino**

Visto il combinato disposto degli articoli 5 e 11 della Legge 16 gennaio 2001 n.9, dell'articolo 2, primo comma, punto b) del Decreto 21 giugno 2002 n.73 e dell'articolo 3 della Legge 30 ottobre 1992 n.87;

Vista la deliberazione del Congresso di Stato n.49 adottata nella seduta del 23 luglio 2007;

Visti l' articolo 5, comma 3, della Legge Costituzionale n. 185/2005 e gli articoli 8 e 10, comma 2, della Legge Qualificata n.186/2005;

Promulghiamo e mandiamo a pubblicare il seguente decreto delegato:

NORME APPLICATIVE DELLA LEGGE 16 GENNAIO 2001 N.9 IN MATERIA DI AVIAZIONE CIVILE

Art.1

(Premesse e ambito di applicazione)

1. Il presente decreto è emanato in conformità alle Leggi 30 ottobre 1992 n.87 e 16 gennaio 2001 n. 9 e regola le attività aeronautiche di competenza dell'Autorità per l'Aviazione Civile e la Navigazione Marittima della Repubblica di San Marino (CAA-MNA-SMR), di seguito denominata Autorità nel presente regolamento.
2. Per lo svolgimento delle proprie attività, l'Autorità può avvalersi anche della collaborazione di enti terzi di rilievo internazionale.
3. L'Autorità applica secondo apposito regolamento un sistema di qualità riconosciuto e certificato secondo gli standard internazionali in materia.
4. I termini usati nella presente normativa sono riferiti alle definizioni riconosciute dalla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 e suoi allegati.

Art.2

(Fonti normative)

1. Ai sensi di quanto previsto dalle Leggi 30 ottobre 1992 n. 87 e 16 gennaio 2001 n. 9, la disciplina in materia di aviazione civile si uniforma alle disposizioni di cui alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 e ai suoi allegati. A tal fine l'Autorità per l'Aviazione Civile aggiorna periodicamente i regolamenti tecnici al fine di dare attuazione agli annessi ICAO ed ai relativi emendamenti e notifica nei modi previsti dalle normative internazionali eventuali differenze.
2. Le disposizioni tecniche sono altresì uniformate, qualora ritenute applicabili alle normative emanate dalle Joint Aviation Authorities (JAA) e dalla EASA (European Aviation Safety Authority).
3. Le norme e i provvedimenti in materia di Aviazione Civile di cui ai commi precedenti sono introdotti mediante:

- a) Legge o Decreto Delegato in tutti i casi in cui ciò sia specificatamente richiesto o sia necessario per introdurre disposizioni aventi carattere penale;
- b) Circolare amministrativa da parte della Commissione per l'Aviazione Civile, nelle ipotesi di: regolamenti in materia di attività sportive non implicanti l'utilizzo di aeromobili, paracadutismo, parapendio, deltaplano, apparecchi pendolari o carrelli e similari;
- c) Regolamento, Procedura, Circolare o Ordinanza, da parte dell'Autorità, per l'emanazione di regolamenti tecnici e procedure in attuazione degli obblighi assunti dalla Repubblica di San Marino in seguito alla adesione alla Organizzazione Internazionale della Aviazione Civile. I Regolamenti e le procedure emanate dalla Autorità sono rese disponibili presso la sede della stessa, presso ogni infrastruttura aeronautica e pubblicate anche attraverso mezzi telematici.

Art.3

(Deroghe ai regolamenti emanati dalla Autorità)

- 1. Su valide e fondate motivazioni è possibile in via eccezionale proporre una procedura di deroga ai regolamenti ed alle procedure di cui all'articolo precedente, punto c).
- 2. Ogni persona interessata alla richiesta può presentare una domanda scritta al Direttore Generale per derogare ad uno specifico requisito previsto nella normativa tecnica emessa dalla Autorità.
- 3. La richiesta deve essere inoltrata entro 90 giorni dalla prevista entrata in vigore e contenere:
 - a) nome e cognome del richiedente
 - b) indicazione dello specifico requisito per il quale si chiede la deroga
 - c) indicazione dell'interesse e dei motivi per i quali si chiede la deroga inclusa la rilevanza della deroga per i soggetti coinvolti e l'indicazione degli stessi
 - d) ogni informazione, studio, argomentazione a supporto della richiesta
 - e) esame della rilevanza della deroga in materia di sicurezza del volo
- 4. Il Direttore Generale ricevuta la richiesta provvede ad inserire in apposito registro pubblicato con mezzi telematici un estratto della domanda al fine di consentire a chiunque interessato di presentare commenti scritti entro 30 giorni dalla pubblicazione.
- 5. Il Direttore prima della decisione considererà ogni commento ottenuto dalle parti coinvolte e si può avvalere di consulenze esterne.
- 6. La richiesta non può essere accolta se comporta inosservanza di disposizioni di legge ovvero degli standard previsti dalle normative ICAO.
- 7. La richiesta deve essere valutata attraverso una verifica dell'impatto sulla sicurezza del volo e analisi del rischio.
- 8. Il rifiuto o l'accettazione della richiesta sono comunicati all'interessato e registrati nel registro di cui sopra.
- 9. Le eccezioni riguardanti dati sensibili non sono pubbliche.
- 10. I costi della procedura sono addebitati al richiedente secondo la tariffa oraria.

Art.4

(Poteri del Direttore Generale)

- 1. Il Direttore Generale, il Segretario Generale, ed i funzionari della Autorità, assumono la qualifica di pubblico ufficiale nell'esercizio delle funzioni svolte.
- 2. Il Direttore Generale :
 - a. rappresenta legalmente l'ente;
 - b. classifica gli atti che non possono essere divulgati senza autorizzazione;
 - c. firma o delega alla firma degli atti e dei certificati emessi dall'Ente;
 - d. comunica al Segretario di Stato per i Trasporti il funzionario delegato ad esercitare le funzioni in sua vece;
 - e. sospende o revoca provvedimenti o atti della Autorità nell'interesse della sicurezza del volo;

- f. ha il diritto di accesso anche per mezzo di funzionari o personale delegato, in un tempo ragionevole, ad ogni aeromobile, aeroporto o altro luogo o documento, nell'interesse della sicurezza e legittimità dell'attività aeronautica;
- g. adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio dell'attività di aviazione civile, eventualmente da sottoporre alla ratifica da parte delle autorità competenti.
3. Il Direttore Generale, i funzionari della Autorità o delegati dalla stessa hanno il potere di impedire l'utilizzo per ragioni di sicurezza della aviazione ovvero per altra giusta causa degli aeromobili sammarinesi o che si trovino nel territorio della Repubblica di San Marino. Hanno altresì il potere di impedire l'utilizzo di licenze di pilotaggio o altri documenti di volo per le ragioni di cui sopra. Nell'esercizio di tali poteri possono avvalersi della collaborazione delle competenti autorità di polizia o aeroportuali.

Art.5

(Qualificazione, responsabilità e formazione del personale)

1. Conformemente a quanto previsto dalle norme internazionali l'Autorità adotta apposito regolamento relativo alle procedure di addestramento del personale, anche di enti terzi di cui all'articolo 1, comma 2, adibito a funzioni tecniche. In particolare la formazione deve attuarsi su tre livelli :
- iniziale
 - periodica
 - specialistica
2. A tal fine viene redatto apposito piano annuale di formazione secondo apposito regolamento tecnico.
3. L'Autorità provvede altresì a verificare almeno annualmente il mantenimento del livello di formazione per ogni dipendente.
4. Per ogni funzione tecnica è redatto apposito documento relativo a qualificazione minima, esperienza minima e descrizione delle funzioni.
5. Nessun dipendente o funzionario delegato può essere incaricato allo svolgimento di funzioni implicanti il controllo su aeronavigabilità di aeromobili, operazioni volo, licenze di volo, senza aver raggiunto o mantenuto il livello minimo previsto dal documento di cui al comma precedente.

Art.6

(Tariffe relative alle prestazioni rese dall'Autorità)

1. Il Regolamento per le tariffe conseguenti alle attività è proposto dal Comitato Esecutivo dell'Ente e approvato con delibera del Congresso di Stato.
2. Le tariffe relative, sono aggiornate successivamente con provvedimento amministrativo dal Direttore Generale dell'Autorità.
3. I diritti riscossi sono comprensivi di ogni onere gravante sugli atti ricevuti o rilasciati dall'Autorità.

Art.7

(Registro degli aeromobili)

1. Il registro istituito ai sensi dell'articolo 8 della Legge 16 gennaio 2001 n.9, ha valore dichiarativo ed attesta la proprietà e la navigabilità di tutti gli aeromobili.
2. Il registro degli aeromobili è tenuto in forma informatizzata; i documenti sono archiviati presso la sede della Autorità.
3. E' garantita la protezione dei dati sensibili acquisiti relativi a persone fisiche.

4. Norme speciali possono essere previste per la tenuta dei registri relativi ad aeromobili definiti dai regolamenti tecnici "microligh".
5. L'Autorità è l'organo preposto alla disciplina giuridica e amministrativa degli aeromobili.
6. Il registro degli aeromobili è pubblico e chiunque può prenderne visione o chiedere il rilascio di estratti o visure.
7. La raccolta automatizzata dei dati e la loro elaborazione deve consentire il reperimento contestuale di notizie sia su ogni aeromobile sia su ogni proprietario, anche attraverso la stampa dei relativi certificati.
8. E' assicurata l'immutabilità e la conservazione dei dati acquisiti negli archivi elettronici mediante la duplicazione degli stessi e collocazione in luoghi diversi ed all'uopo predisposti.

Art.8

(Registro dei tecnici e organizzazioni riconosciute)

1. Nel Registro dei tecnici e organizzazioni riconosciute sono registrate le persone fisiche e giuridiche abilitate quali esperti e tecnici in materia aeronautica.
2. La registrazione è effettuata a titolo oneroso, salvo per enti o autorità qualora sussista l'interesse pubblico.
3. Con provvedimento amministrativo dell'Autorità per l'Aviazione Civile saranno stabiliti i requisiti necessari per la registrazione, le modalità di esame, i requisiti ed i criteri relativi alla conversione di titoli professionali esteri secondo le norme internazionali in materia.

Art.9

(Registro dei naviganti)

1. Nel registro dei naviganti sono registrate le persone fisiche abilitate alla conduzione di aeromobili o a mansioni di equipaggio, la cui attestazione è rilasciata dalla Repubblica di San Marino a seguito di conversione di abilitazione estera o di abilitazione rilasciata a seguito di esame.
2. Con regolamento della Autorità per l'Aviazione Civile saranno stabiliti i requisiti per la registrazione e il relativo esame ovvero le modalità di conversione di titoli professionali rilasciati all'estero secondo le norme internazionali in materia.

Art.10

(Marche di registrazione)

1. Tutti gli aeromobili possono essere ammessi alla navigazione aerea a condizione che siano iscritti negli appositi registri ed abbiano una marca di nazionalità e di registrazione, riportate anche su una targa in materiale antifuoco.
2. All'atto della registrazione dell'aeromobile nel registro sammarinese, l'Autorità rilascia una marca di nazionalità composta dalla sigla T7 e, separata da un trattino (-), una di immatricolazione di registrazione composta da un gruppo di tre caratteri alfabetici, diversi per ogni aeromobile.
3. I caratteri sono riprodotti in maiuscolo Romano senza decorazioni o ornamenti; le cifre sono riprodotte in numeri arabi senza decorazioni o ornamenti.
4. Non possono essere assegnate marche di registrazione con caratteri tali da confondersi con segnali particolari di urgenza o servizio.
5. E' ammessa la prenotazione delle marche nonché il rilascio di marche di registrazione provvisorie.

Art.11
(Registrazione degli aeromobili)

1. Gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato ove sono registrati conformemente all'allegato 7 alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 (I.C.A.O.).
2. L'Autorità è l'organo incaricato della registrazione degli aeromobili.
3. Il registro degli aeromobili è tenuto dall'Autorità per l'Aviazione Civile al fine di rendere pubblici i diritti reali sugli aeromobili immatricolati registrati nella Repubblica di San Marino.
4. Il proprietario di un aeromobile è proprietario di tutte le sue parti; su richiesta del proprietario è tuttavia possibile l'espressa annotazione nel registro di organi di propulsione o parti separate, in carico all'aeromobile sul quale tali organi o accessori sono installati o da installare.
5. I contratti di acquisto o cessione di aeromobili sono validi solo se redatti in forma scritta.
6. Il possesso in buona fede di aeromobili per cinque anni continuativi dalla registrazione nel registro determina la impossibilità per chiunque di contestarne la proprietà.
7. Le risultanze del registro hanno efficacia dichiarativa; assumono efficacia costitutiva allorquando concernono le iscrizioni di ipoteche o privilegi.
8. Le risultanze del registro sono opponibili ai terzi.
9. Il registro contiene i seguenti dati:
 - a) numero progressivo di registrazione;
 - b) tipo e modello dell'aeromobile;
 - c) numero di serie del costruttore;
 - d) marche di nazionalità e di registrazione;
 - e) proprietario;
 - f) passaggi di proprietà ;
 - g) diritti di garanzia o di utilizzazione;
 - h) radiazione;
 - i) note e osservazioni.

Art.12
(Iscrizioni, nazionalità e annotazioni)

1. Nel Registro degli Aeromobili sono iscritti gli aeromobili previa individuazione dei titoli relativi alla loro proprietà o disponibilità.
2. Nel Registro devono essere altresì annotati gli atti che trasferiscono la proprietà e, in genere, gli atti relativi allo stato giuridico.
3. La registrazione può essere richiesta da qualsiasi persona fisica o giuridica residente nella Repubblica di San Marino che sia proprietaria dell'aeromobile o ne abbia la disponibilità effettiva in base alle condizioni previste dalla Autorità. Il Congresso di Stato può con atto motivato e per speciali motivi autorizzare la registrazione a favore di non residenti.
4. L'iscrizione nel registro è documentata ufficialmente dal certificato di registrazione, che deve essere sempre conservato a bordo e attesta la proprietà dell'aeromobile o la disponibilità.
5. Qualora il proprietario sia persona diversa dall'utilizzatore, il certificato di registrazione riporta i dati relativi ad entrambi i soggetti.
6. Non possono essere registrati aeromobili che risultino iscritti in un registro estero o che non siano in possesso di certificato di aeronavigabilità. Speciali deroghe possono essere concesse dall'Autorità con specifica annotazione sul certificato stesso.

Art. 13
(Dichiarazione di esercizio)

1. Esercente è colui che assume l'esercizio dell'aeromobile ed è altresì tenuto ad effettuare la dichiarazione di esercizio. L'esercente è tenuto all'equipaggiamento e approvvigionamento

dell'aeromobile. L'esercente ha il potere di nominare e revocare il comandante ovvero di fissarne i poteri nei limiti imposti dalle norme vigenti.

2. Il proprietario di un aeromobile ovvero il conduttore nel caso di locazione finanziaria, è esercente dello stesso salvo patto contrario.

3. Il patto di cui al comma 2 è costituito da dichiarazione scritta autenticata dalla Autorità o da notaio pubblico annotata nel registro degli aeromobili.

4. L'esercente è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante dell'aeromobile.

5. Tuttavia l'esercente non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di soccorso e assistenza e degli altri obblighi relativi alla spedizione o che le norme impongono al comandante quale capo della spedizione.

6. L'esercente può essere persona fisica o giuridica non residente.

7. L'esercente risponde solidalmente con chi fa uso dell'aeromobile senza il suo consenso, quando non abbia posto in essere la dovuta diligenza per evitare tale uso.

Art.14

(Natura e contenuti del titolo)

1. Il titolo per ottenere la registrazione o il trasferimento di proprietà di un aeromobile è costituito da:

- a) atto pubblico;
- b) scrittura privata autenticata;
- c) scrittura privata autenticata dal Direttore Generale o funzionario abilitato dalla Autorità;
- d) sentenza;
- e) denuncia di eredità;
- f) altri atti previsti dalla Legge 29 ottobre 1981 n.87;

2. Il titolo deve comunque contenere i seguenti elementi:

- a) dati anagrafici delle parti o, se si tratta di enti o società, loro natura e ragione sociale, loro residenza o sede;
- b) codice I.S.S. o codice Operatore Economico, se presente, delle parti;
- c) modello, numero serie ed eventuali marche dell'aeromobile;
- d) prezzo di vendita del bene.

3. Il titolo può consistere in dichiarazione di proprietà redatta anche in più lingue, fra cui quella italiana, e regolarmente autenticata, accompagnata dai relativi documenti doganali.

Art.15

(Registrazione)

1. Per ottenere la registrazione di un aeromobile il richiedente deve presentare una domanda corredata di:

- titolo di proprietà in originale, redatto secondo quanto disposto dall'articolo 14;
- documentazione relativa a eventuali obblighi doganali e fattura;
- certificato di residenza per le persone fisiche, certificato di vigenza per le persone giuridiche;
- certificato di navigabilità per esportazione;
- dichiarazione che l'aeromobile non è iscritto in altro registro;
- eventuale dichiarazione di esercenza;
- documentazione tecnica prevista nei regolamenti emanati dalla Autorità.

2. Le registrazioni sono effettuate in progressione di data secondo il principio che la registrazione in data anteriore prevale su quella in data posteriore; tuttavia le registrazioni effettuate nello stesso giorno si presumono sempre concorrenti indipendentemente dall'ora della registrazione.

3. Gli effetti della registrazione decorrono dalla data della stessa.

4. I contratti di locazione finanziaria di aeromobili e relativi subentri sono registrati dall'Autorità nel registro degli Aeromobili.

Art.16

(Trasferimento di proprietà o disponibilità)

1. Per ottenere la registrazione degli atti traslativi della proprietà o della disponibilità degli aeromobili iscritti nel registro, il richiedente deve presentare una domanda corredata di:
 - a. titolo di proprietà redatto secondo le modalità di cui all'articolo 14, comma 1;
 - b. certificato di residenza per le persone fisiche, certificato di vigenza per le persone giuridiche;
 - c. documenti dell'aeromobile.

Art.17

(Cancellazione dal Registro)

1. La cancellazione di un aeromobile dal registro avviene a seguito di:
 - a) esportazione finalizzata all'iscrizione dell'aeromobile nel registro di uno Stato estero;
 - b) radiazione d'ufficio per iscrizione in registro estero, perdita dei requisiti di nazionalità, mancato pagamento di diritti o altro provvedimento;
 - c) demolizione;
 - d) perimento o presunzione di perimento o distruzione.
2. La documentazione da presentare al registro per ottenere la cancellazione nei casi indicati al comma precedente è la seguente:

Evento sub 1 (a):

 - titolo redatto secondo le modalità di cui all'articolo 14 anche in copia conforme ovvero documentazione equivalente;
 - certificato di registrazione dell'aeromobile;
 - certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile.

Evento sub 1(c):

 - richiesta di demolizione da parte del proprietario, firmata da persona legittimata;
 - certificato di registrazione dell'aeromobile;
 - certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile.

Evento sub 1(d)

 - richiesta da parte del proprietario, firmata da persona legittimata;
 - rapporto di incidente da cui risulti che l'aeromobile è perito o si presume perito;
 - nulla osta dell'Autorità giudiziaria, ove necessario;
 - certificato di registrazione e certificato di aeronavigabilità dell'aeromobile, se non andati distrutti.
3. In caso di smarrimento degli stessi, occorre presentare l'originale dell'apposita dichiarazione resa all'Autorità di Polizia.
4. La cancellazione è disposta previo accertamento dell'assenza di registrazioni relative a diritti reali o di garanzia, a pignoramenti, a provvedimenti cautelari, ovvero a somme dovute alla Autorità.
5. La perdita di requisiti necessari alla registrazione deve essere comunicata dal proprietario o da chi ne abbia la disponibilità entro 30 gg.

Art.18

(Norme relative alla importazione)

1. L'iscrizione nel registro costituisce presupposto per il pagamento dell'imposta sull'importazione.

Art.19
(Privilegio)

1. Il privilegio iscritto sui beni mobili registrati di cui al presente Decreto è, per la natura del credito, un titolo di prelazione.
2. Il privilegio è convenzionale quando è volontà del debitore concedere il bene quale oggetto di privilegio, per qualsiasi creditore.
3. Il titolo che dà luogo al privilegio convenzionale deve risultare da atto scritto.
4. Il privilegio ha durata non superiore a cinque anni e può, con il consenso delle parti, essere rinnovato prima della scadenza per un periodo ulteriore non superiore ad un quinquennio, con effetto dalla originaria data di iscrizione.
5. Il privilegio iscritto segue il bene presso ciascun proprietario fino alla estinzione del credito che garantisce.
6. L'iscrizione del privilegio non può essere chiesta trascorso un anno dalla data dell'atto che vi dà luogo.
7. Qualora l'unità soggetta a privilegio convenzionale sia perita o soggetta ad altro evento che dia luogo a pagamento di indennità, le somme dovute sono vincolate al pagamento dei crediti garantiti dai privilegi iscritti nel registro. Il pagamento delle somme o indennità sopra indicate non libera il debitore se non sia stato richiesto ed ottenuto il consenso dei creditori privilegiati.
8. Il privilegio di cui al presente Decreto è preferito ad ogni altro privilegio generale e speciale, fatta eccezione di quelli previsti dall'articolo 17 della Legge Ipotecaria 16 marzo 1854 e di quelli previsti da altre leggi speciali.
9. Se esistono più privilegi, il grado è determinato dalla data di iscrizione sul registro.

Art.20
(Ipoteca e pegno)

1. Sono iscritti nei registri le ipoteche e i diritti di pegno a garanzia di qualsiasi credito anche su più aeromobili di un unico proprietario o di condebitori. Tali iscrizioni sono effettuate sulla base di atto scritto.
2. Possono essere iscritti diritti di pegno su ricambi o parti separate come estensione degli stessi diritti di garanzia esistenti sull'aeromobile purché ne sia fatta sulle stesse annotazione ben visibile e sia stabilito deposito fisso anche all'estero.
3. La costituzione di ipoteche o pegni può essere successiva alla registrazione degli aeromobili nel Registro.
4. In caso di cancellazione dell'aeromobile per perimento, i diritti di ipoteca o pegno permangono sulle parti restanti o sui ricambi.
5. E' sempre ammessa la surrogazione nei diritti del creditore da parte di terzi.
6. Qualora uno stesso atto dia luogo ad un credito privilegiato a favore del venditore del bene per la parte del prezzo pattuito e che non sia stata corrisposta al momento della vendita e ad altro credito privilegiato a favore di chi, nell'interesse del compratore, abbia corrisposto parte del prezzo al venditore, entrambi i crediti vengono collocati nello stesso grado e concorrono tra loro in proporzione del rispettivo ammontare, qualora la domanda di iscrizione sia stata proposta congiuntamente dai creditori e non risulti patto in contrario.

Art.21
(Crediti garantiti da cambiali - girata e trasferimento del privilegio)

1. Se a rappresentazione del credito privilegiato, debitamente iscritto nel registro, il debitore rilascia a favore del creditore una o più cambiali, queste contengono la dichiarazione che il credito è garantito su di un aeromobile ai sensi del presente Decreto, con l'indicazione della data e del foglio in cui l'iscrizione è eseguita.

2. La girata delle cambiali conformi al comma precedente produce il trasferimento del privilegio sull'aeromobile a favore del giratario.

Art.22

(Iscrizione del privilegio o dei diritti reali di garanzia)

1. L'iscrizione del privilegio convenzionale sul registro o dell'ipoteca può avvenire solo attraverso il deposito presso l'Autorità del titolo che vi dà luogo contenente tutti i dati inerenti ai soggetti, alle inerenti somme dovute ed alle scadenze relativi al credito.
2. Parimenti l'annotazione nel registro della cessione o della costituzione di crediti regolarmente iscritti tiene luogo della notificazione al debitore dal momento in cui l'annotazione stessa avviene presso il suddetto registro, su richiesta dell'interessato.
3. Il compratore decade dal beneficio del termine qualora, senza il consenso del venditore o di chi, nel di lui interesse, abbia corrisposto al venditore la totalità o parte del prezzo del bene su cui esiste privilegio, debitamente iscritto a loro favore, alieni l'intero aeromobile o parti di esso, ovvero, in qualunque modo, diminuisca la garanzia a favore del venditore o del sovventore del prezzo.
4. Se il compratore non adempie le sue obbligazioni, colui che è garantito da privilegio può chiedere, con la normale procedura, il sequestro del bene presso il debitore o presso qualsiasi terzo detentore.

Art.23

(Rinnovazione, trasferimento, cancellazione totale o parziale dei privilegi o dei diritti reali di garanzia)

1. Per ottenere le annotazioni relative al trasferimento dei privilegi o dei diritti reali di garanzia, alla loro riduzione o cancellazione, oppure alla surrogazione di un terzo nei diritti dei creditori o alla costituzione in pegno del credito iscritto, deve essere prodotto il titolo in base al quale l'annotazione viene chiesta.

Art.24

(Cancellazione d'ufficio)

1. Il privilegio sarà cancellato con annotazione d'ufficio trascorsi almeno cinque anni dalla data di iscrizione purché, naturalmente, il privilegio non sia stato rinnovato prima della scadenza e ne sia stata chiesta l'annotazione nel registro.
2. La reinscrizione di privilegio già gravante su bene proveniente da Stato estero può avvenire solo su istanza di parte ed ai sensi del presente Decreto.

Art.25

(Navigazione aerea)

1. La navigazione aerea è consentita agli aeromobili a condizione che sia stato rilasciato e tenuto a bordo il certificato di aeronavigabilità o equivalente e il certificato di registrazione.
2. A bordo di ogni aeromobile, oltre al certificato di aeronavigabilità o equivalente e al certificato di registrazione, devono altresì essere tenuti:
 - a) certificato di revisione della aeronavigabilità;
 - b) certificato acustico;
 - c) polizza assicurativa responsabilità civile, certificazioni relative ad assicurazioni obbligatorie
 - d) licenza di stazione radio;
 - e) manuale di volo;
 - f) altri documenti previsti da apposita circolare della Autorità.
3. Gli aeromobili di tipo microlight possono essere soggetti a norme speciali.

Art.26
(Navigabilità)

1. La navigabilità degli aeromobili iscritti nel registro pubblico degli aeromobili è attestata dal rilascio di un certificato di navigabilità.
2. L'Autorità può riconoscere validi, fino a scadenza, certificati rilasciati da autorità riconosciute di altri Paesi.
3. L'Autorità può avvalersi di organi o autorità estere riconosciute per il rilascio o rinnovo di certificati di navigabilità.
4. Con specifico regolamento tecnico sono previste le modalità di rilascio e mantenimento dei certificati di navigabilità.
5. Il certificato di revisione della aeronavigabilità attesta il mantenimento in navigabilità dell'aeromobile ed ha validità annuale.
6. Il certificato di navigabilità decade nei seguenti casi:
 - a) quando non siano applicati, nei limiti previsti, una prescrizione di navigabilità o altro intervento prescritto dal costruttore o dalla Autorità;
 - b) quando l'aeromobile è impiegato oltre i limiti fissati dal manuale di volo o dalla specifica di navigabilità dell'aeromobile o stabiliti dalla Autorità;
 - c) a seguito di un incidente o a seguito di inconveniente giudicato dall'Autorità di entità e natura tale da invalidare lo stato di navigabilità dell'aeromobile;
 - d) quando l'aeromobile non è mantenuto in stato di navigabilità e secondo il programma di manutenzione approvato o secondo i pertinenti regolamenti applicabili;
 - e) quando per qualsiasi causa, siano compromessi lo stato di navigabilità e l'idoneità all'impiego concessi all'aeromobile.
7. Nei casi di cui al comma che precede, l'utilizzatore è tenuto a consegnare senza ritardo alla Autorità il certificato di navigabilità.
8. L'Autorità può adottare i seguenti provvedimenti:
 - a) annullare il certificato;
 - b) trattenere il certificato finché, ove fosse possibile ripristinare lo stato di navigabilità dell'aeromobile, abbia eseguito i necessari accertamenti;
 - c) apporre, in attesa di ulteriori provvedimenti, la dizione "sospeso" sull'esito della visita, unitamente alla data ed al luogo dell'accertamento, alla firma ed al timbro, restituendolo all'utilizzatore.
9. I certificati di navigabilità per esportazione vengono rilasciati dalla Autorità ad aeromobili destinati all'esportazione, che siano:
 - a) nuovi, di costruzione sammarinese;
 - b) usati, di costruzione nazionale o estera;
10. Il certificato di navigabilità per esportazione emesso dalla Autorità ha validità, per i suoi fini specifici, di 60 giorni dalla data di emissione.
11. Il periodo di validità della convalida è fissato dall'ente di navigabilità dello Stato estero che ha emesso la convalida e nel quale l'aeromobile viene registrato.
12. Il certificato di navigabilità per esportazione emesso dall'Autorità cessa di validità:
 - a) dopo 60 giorni dall'emissione;
 - b) dopo l'emissione di un certificato di navigabilità estero;
 - c) a seguito di incidente o inconveniente giudicati dalla Autorità di entità e natura tali da invalidare lo stato di navigabilità dell'aeromobile;
 - d) quando venga applicata, nei limiti previsti, una prescrizione di navigabilità;
 - e) quando l'aeromobile viene impiegato oltre i limiti prescritti;
 - f) quando l'aeromobile non è mantenuto in stato di navigabilità e secondo le procedure approvate;
 - g) quando venga sospeso dall'Autorità.

13. I certificati di navigabilità provvisori vengono rilasciati ai costruttori dall'Autorità per aeromobili nuovi, da essi costruiti e non ancora registrati ma ritenuti idonei ad ottenere un certificato di navigabilità.

14. Il certificato di navigabilità provvisorio abilita l'aeromobile al quale è intestato ad effettuare unicamente voli di presentazione e di trasferimento in territorio nazionale o estero dietro specifica autorizzazione degli Stati sorvolati nel rispetto di tutti i limiti prefissati dall'Autorità e dagli altri Stati.

15. Il certificato di navigabilità provvisorio ha durata massima di tre mesi. Tale validità non può essere rinnovata se non tramite nuova richiesta e successiva remissione da parte dell'Autorità.

16. Il certificato di navigabilità provvisorio cessa di validità:

- a) allo scadere del periodo indicato sul certificato;
- b) all'atto di emissione di un certificato di navigabilità per la registrazione o per l'esportazione;
- c) a seguito di incidente o inconveniente giudicati dall'Autorità di entità e natura tali da invalidare lo stato di navigabilità dell'aeromobile;
- d) quando non venga applicata, nei limiti previsti, una prescrizione di navigabilità;
- e) quando l'aeromobile viene impiegato oltre i limiti prescritti;
- f) quando l'aeromobile non è mantenuto in stato di navigabilità e secondo le procedure approvate;
- g) quando venga sospeso dall'Autorità.

Art.27

(Prescrizioni di navigabilità)

1. L'esercente è responsabile del rispetto delle prescrizioni emanate dal costruttore e dall'autorità di certificazione dell'aeromobile secondo quanto previsto nei regolamenti tecnici pertinenti.

Art.28

(Componenti di aeromobili)

1. I componenti e gli apparati installati su aeromobili sono riconosciuti validi sulla base di norme tecniche approvate dalla Autorità.

2. Le parti di aeromobile per essere utilizzate devono essere nuove o mantenute in ottimo stato di conservazione o avere ottenuto un certificato che ne attesti la navigabilità.

Art.29

(Quaderno Tecnico di Bordo)

1. Il registro tecnico di bordo per gli aeromobili adibiti ad uso commerciale, è approvato dall'Autorità e deve essere aggiornato e firmato alla fine di ogni volo.

2. Qualsiasi difetto o anormalità di volo deve essere trascritto sul registro e segnalato nei casi previsti all'Autorità.

Art.30

(Operatore sammarinese parte di accordo di trasferimento di funzioni in attuazione dell'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago)

1. Nel caso di aeromobili immatricolati all'estero e operati da un operatore aereo sammarinese che esercita le funzioni o le obbligazioni relative allo stesso, se le funzioni comprese negli articoli seguenti sono parte di un accordo vigente fra la Repubblica di San Marino e un altro Stato contraente secondo l'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago, si applicano le disposizioni contenute negli articoli 31, 32, 33, 34, 35 del presente Decreto.

Art.31

(Aeromobile immatricolato nella Repubblica di San Marino operati da operatore estero sulla base di accordo di trasferimento di funzioni)

1. Le presenti norme non si applicano ad aeromobili immatricolati nella Repubblica di San Marino operati da operatore estero né alle persone che esercitano le funzioni o le obbligazioni relative all'aeromobile se le funzioni previste dalle norme in vigore sono espressamente escluse da un accordo vigente fra la Repubblica di San Marino e un altro Stato contraente secondo l'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago. In tal caso l'accordo può prevedere il riconoscimento del certificato di aeronavigabilità, della licenza radio e delle licenze dell'equipaggio rilasciate o rese valide dallo Stato dell'operatore.

Art.32

(Ritiro del certificato di aeronavigabilità a seguito di delega a Stato estero)

1. Se la responsabilità indicata all'articolo 31 della Convenzione di Chicago relativa al rilascio o convalida di un certificato di aeronavigabilità è trasferita ad un altro Stato contraente secondo l'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago, il certificato di aeronavigabilità riguardo a detto aeromobile cessa di validità al momento del trasferimento.

2. Al momento della notifica di conclusione di un accordo conformemente all'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago, il proprietario dovrà consegnare il certificato di aeronavigabilità entro sette giorni dalla data di entrata in vigore dell'accordo.

Art.33

(Rimissione del certificato di aeronavigabilità per cessazione di accordo di delega)

1. Nel caso di cessazione degli effetti di un accordo, di cui all'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago e delle responsabilità indicate all'articolo 31 della citata Convenzione inerente il rilascio o validazione di un certificato di aeronavigabilità di un aeromobile sammarinese l'Autorità riemette un certificato valido previa verifica della permanenza delle condizioni previste per la registrazione dell'aeromobile.

Art.34

(Comunicazione relativa alla risoluzione anticipata di un contratto di delega di funzioni)

1. Se un contratto di locazione, noleggio, affitto, concessione o similari di un aeromobile oggetto di accordo di cui all'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago ha termine prima della scadenza che figura in detto accordo, il soggetto sammarinese proprietario o operatore ha l'obbligo di comunicare formalmente alla Autorità la risoluzione entro sette giorni.

Art.35

(Documentazione)

1. A bordo dell'aeromobile dovrà essere conservata copia conforme dell'accordo di cui all'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago e del certificato operatore aereo.

Art.36

(Operazioni in territorio sammarinese da terze parti)

1. Se un aeromobile estero è utilizzato nello Stato secondo un accordo di cui all'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago ove nella normativa nazionale si fa menzione dello "Stato di immatricolazione" dovrà intendersi "Stato dell'operatore".

Art.37
(Conflitto fra norme)

1. Gli accordi stipulati dalla Repubblica di San Marino secondo l'articolo 83 bis della Convenzione di Chicago prevalgono in caso di conflitto sulle disposizioni tecniche nazionali.

Art.38
(Manutenzione)

1. Salvo diversa autorizzazione da parte della Autorità, la manutenzione degli aeromobili è effettuata esclusivamente da organizzazioni riconosciute dalla Autorità.

Art.39
(Comando di aeromobili ed equipaggio)

1. Il comando dell'aeromobile è affidato dall'esercente a persone munite della abilitazione prevista dalle norme e regolamenti vigenti.
2. Il comandante rappresenta l'esercente.
3. Il comandante è responsabile della verifica delle condizioni di navigabilità dell'aeromobile, della idoneità all'impiego, del centraggio del carico, della direzione del volo e delle manovre.
4. L'equipaggio risponde all'autorità del comandante, il quale ha la responsabilità della condotta e della sicurezza del volo. Per equipaggio si intende tutto il personale imbarcato al servizio del volo.
5. Il comandante può differire o sospendere la rotta o modificarla durante il volo, ogniqualvolta lo valuti essenziale per la sicurezza. Di tali azioni è redatto un rapporto con le motivazioni.
6. Il pilota in comando ha l'autorità su tutte le persone imbarcate ed è autorizzato a sbarcare i membri di equipaggio, passeggeri, o carico pagante in tutto o in parte al fine di salvaguardare la sicurezza, la salute, o il rispetto delle norme a bordo.
7. Il pilota in comando è il custode dell'aereo ed è responsabile del suo carico.
8. In caso della difficoltà nell'esecuzione del suo dovere, deve richiedere istruzioni all'esercente. Qualora ciò non sia possibile deve adottare tutte le misure necessarie al fine di salvaguardare la sicurezza del volo.
9. Durante il volo, ed in caso di morte o impedimento del pilota in comando, il comando dell'aereo deve essere assunto fino allo sbarco dal membro dell'equipaggio seguente in grado secondo la lista dell'equipaggio stabilita dall'esercente per il volo.
10. Il pilota in comando che viene intercettato deve conformarsi alle procedure previste dall'allegato "A" al presente Decreto.

Art.40
(Aeromobili adibiti a servizi commerciali)

1. Chiunque intenda effettuare servizi di trasporto aereo dietro remunerazione o trasporto pubblico di persone o cose deve essere in possesso di specifico certificato di operatore aereo rilasciato o riconosciuto dalla Autorità.
2. Le attività di lavoro aereo sono soggette a specifica autorizzazione.
3. I regolamenti tecnici emanati dall'Autorità stabiliscono le modalità di effettuazione di operazioni commerciali o di lavoro aereo.

Art.41

(Assicurazioni aeronautiche)

1. Nessun aeromobile può essere considerato navigabile se non è coperto da idonea garanzia assicurativa secondo le disposizioni del Regolamento (CE) N. 785/2004 del Parlamento Europeo del Consiglio del 21 aprile 2004 e successive modifiche ed integrazioni e conforme alle disposizioni applicative emanate dalla Autorità.

Art.42

(Principi generali in materia di incidenti e inconvenienti aeronautici)

1. La Repubblica di San Marino applica agli incidenti ed inconvenienti aeronautici le disposizioni contenute nell'allegato 13 alla convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.
2. Le inchieste tecniche sono effettuate secondo i principi di riservatezza e imparzialità e sono soggette a revisione qualora emergano fatti nuovi rilevanti.
3. L'Autorità regola le procedure di attuazione di quanto previsto nel citato allegato 13 alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Art.43

(Finalità e poteri degli investigatori)

1. Resta ferma la competenza della Autorità Giudiziaria per l'accertamento delle responsabilità civili e penali. Compito dell'investigazione tecnica non è l'accertamento delle responsabilità, che spetta all'Autorità giudiziaria.
2. Agli investigatori incaricati della inchiesta tecnica è garantito anche attraverso il coordinamento con la autorità giudiziaria :
 - a) l'accesso al luogo dell'incidente o dell'inconveniente, nonché agli aeromobili civili coinvolti, al loro contenuto e ai loro relitti per il rilevamento degli indizi e per dare disposizioni in ordine alla raccolta, all'esame e alla conservazione dei reperti e di ogni altro elemento necessario all'inchiesta;
 - b) l'accesso immediato ai registratori di volo e a qualsiasi altra registrazione attinente l'aeromobile coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente; effettuare e richiedere accertamenti e analisi su persone e cose che hanno attinenza diretta o indiretta con gli eventi indagati, ovvero partecipare a quelli richiesti da terzi anche acquisendo la relativa documentazione;
 - c) procedere all'audizione delle persone informate sui fatti, l'accesso a qualsiasi informazione utile in possesso del proprietario, dell'esercente, del costruttore dell'aeromobile, degli enti preposti all'aviazione civile e del gestore.
3. Gli inconvenienti sono accertati tecnicamente dal Direttore Generale dell'Autorità o da delegati tecnici.
4. Le inchieste tecniche riguardanti aeromobili di massa eccedente i 2.250 kg di competenza della Repubblica di San Marino in ottemperanza agli obblighi assunti con l'adesione alla Convenzione di Chicago sono delegate ad ente terzo specializzato con delibera del Congresso di Stato e secondo apposito regolamento che forma parte integrante dell'accordo determinante anche le risorse finanziarie e logistiche necessarie.
5. Il Congresso di Stato garantisce la partecipazione all'inchiesta degli Stati interessati secondo quanto previsto dall'annesso 13 della Convenzione di Chicago.

Art.44
(Definizioni relative alle inchieste)

1. Sono adottate le seguenti definizioni ai fini di quanto previsto nella presente normativa :
- per "inchiesta": un insieme di operazioni svolte ai fini della prevenzione degli incidenti ed inconvenienti, che comprende la raccolta e l'analisi di dati, l'elaborazione di conclusioni, la determinazione delle cause e la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
 - per "incidente" si intende un evento, associato all'impiego di un aeromobile, che si verifica fra il momento in cui una persona si imbarca con l'intento di compiere un volo e il momento in cui tutte le persone che si sono imbarcate con la stessa intenzione sbarcano e nel quale:
 - a) una persona riporti lesioni gravi o mortali, per il fatto di essere dentro l'aeromobile, o venire in contatto diretto con una parte qualsiasi dell'aeromobile, comprese parti staccatesi dall'aeromobile stesso, oppure essere direttamente esposta al getto dei reattori, fatta eccezione per i casi in cui le lesioni siano dovute a cause naturali, o siano procurate alla persona da se medesima o da altre persone, oppure siano riportate da passeggeri clandestini nascosti fuori delle zone normalmente accessibili ai passeggeri e all'equipaggio, oppure
 - b) l'aeromobile riporti un danno o un'avaria strutturale che comprometta la resistenza strutturale, le prestazioni o le caratteristiche di volo dell'aeromobile e richieda generalmente una riparazione importante o la sostituzione dell'elemento danneggiato, fatta eccezione per i guasti o avarie al motore, quando il danno sia limitato al motore stesso, alla cappottatura o agli accessori, oppure per i danni limitati alle eliche, alle estremità alari, alle antenne, gli pneumatici, ai dispositivi di frenatura, alla carenatura, a piccole ammaccature o fori nel rivestimento dell'aeromobile, oppure
 - c) l'aeromobile sia scomparso o completamente inaccessibile;
 - per "lesione grave": una lesione riportata da una persona in un incidente, che:
 - a) richieda una degenza ospedaliera di oltre 48 ore, con inizio entro sette giorni dalla data in cui è stata riportata, oppure,
 - b) comporti una frattura ossea (tranne le fratture semplici delle dita delle mani e dei piedi, o del naso), oppure
 - c) comporti lacerazioni che provochino gravi emorragie o lesioni a nervi, muscoli o tendini, oppure d) comporti lesioni a qualsiasi organo interno, oppure
 - e) comporti ustioni di secondo o terzo grado o estese su più del 5% della superficie corporea oppure,
 - f) comporti un'esposizione accertata a sostanze infettive o a radiazioni nocive;
 - per "lesione mortale": una lesione riportata da una persona in un incidente che abbia come conseguenza la morte entro trenta giorni dalla data dell'incidente;
 - per "inconveniente": un evento, diverso dall'incidente, associato all'impiego di un aeromobile, che pregiudichi o possa pregiudicare la sicurezza delle operazioni;
 - per "inconveniente grave": un inconveniente le cui circostanze rivelino che è stato sfiorato l'incidente. Gli eventi indicati, a puro titolo esemplificativo, nel seguente elenco costituiscono tipici casi di inconveniente grave:
 - a) mancata collisione che abbia richiesto una manovra di scampo per evitare una collisione o una situazione di pericolo;
 - b) volo controllato fin quasi all'urto contro il terreno, evitato di misura;
 - c) decollo interrotto su pista chiusa o occupata, oppure decollo da una tale pista con separazione marginale dagli ostacoli;
 - d) atterraggio o tentativo di atterraggio su pista chiusa o occupata;
 - e) grave insufficienza nel raggiungimento delle prestazioni previste durante il decollo o la salita iniziale;
 - f) tutti i casi di incendio e presenza di fumo nella cabina passeggeri o nel vano bagagli o d'incendio al motore, anche se spenti mediante agenti estinguenti;
 - g) qualsiasi evento che abbia richiesto l'uso di ossigeno di emergenza da parte dell'equipaggio;

- h) avaria strutturale dell'aeromobile o disintegrazione del motore non classificata come incidente;
- i) malfunzionamento multiplo di uno o più sistemi di bordo che ne comprometta gravemente l'operatività;
- l) qualsiasi caso di inabilità fisica dell'equipaggio in volo;
- m) qualsiasi circostanza relativa al carburante che richieda la dichiarazione di emergenza da parte del pilota;
- n) inconvenienti in sede di decollo o atterraggio, quali atterraggio prima della soglia di pista o dopo la fine pista o sconfinamento laterale;
- o) avaria ai sistemi, fenomeni meteorologici, operazioni oltre i limiti dell'involuppo di volo approvato o altri eventi che possono aver causato difficoltà nel controllo dell'aeromobile;
- p) avaria di più di un impianto a ridondanza obbligatorio per la condotta del volo e la navigazione.

Art.45

(Obbligo di comunicazione di incidente e inconvenienti)

1. La pubblica autorità, il gestore di strutture aeronautiche, l'esercente o proprietario che abbia notizia di un incidente aeronautico o inconveniente grave aeronautico occorso in territorio o ad aeromobili sammarinesi, quando valuti che sussistono ragionevoli motivi per ritenere che un aeromobile sia perduto o scomparso, ne dà immediata comunicazione all'Autorità Giudiziaria e all'Autorità per l'Aviazione Civile e la Navigazione Marittima. Nel caso di aeromobile straniero l'Autorità dà comunicazione alla Segreteria di Stato per gli Affari Esteri.
2. La stessa comunicazione è data entro 24 ore nel caso di inconveniente aeronautico secondo apposito regolamento tecnico emanato dalla Autorità.

Art. 46

(Sanzioni amministrative)

1. L'applicazione delle sanzioni amministrative in materia aeronautica è di competenza del Direttore della Autorità anche su segnalazione di funzionari incaricati ovvero di organi di polizia, o autorità designate al controllo del traffico aereo anche estere.
2. L'entità della sanzione è stabilita dall'Autorità, tenendo conto anche dell'esistenza di più violazioni della medesima disposizione ovvero di violazioni di diverse disposizioni compiute con un'unica azione od omissione, della reiterazione della condotta irregolare nonché di ogni altro elemento dal quale desumere la gravità della violazione.
3. Le violazioni amministrative pecuniarie definite dal presente decreto dovranno essere comprese nell'elenco delle sanzioni amministrative che annualmente il Giudice Amministrativo d'Appello propone ai sensi dell'articolo 32 della Legge 28 giugno 1989 n. 68.

Art.47

(Inosservanza di norme relative al comando)

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 2.000,00 a euro 10.000,00 il comandante dell'aeromobile che :
 - a) inizi il volo senza avere a bordo i documenti previsti dalle norme vigenti;
 - b) contravvenga alle disposizioni relative al mantenimento ed aggiornamento dei documenti di bordo;
 - c) effettui voli in aree proibite o vietate o lanci oggetti in volo;
 - d) effettui decolli o atterraggi senza le prescritte autorizzazioni o i relative permessi da parte delle autorità preposte;
 - e) effettua voli acrobatici, lanci di paracadutisti o manovre pericolose per la sicurezza pubblica senza le prescritte autorizzazioni;
 - f) effettua voli ad altitudini minori di quanto previsto dei pertinenti regolamenti;

- g) effettua senza necessità manovre tali da mettere in pericolo persone o cose a bordo dell'aeromobile;
 - h) non ottempera agli ordini impartiti dall'ente di controllo traffico aereo;
 - i) non rispetta le regolamentazioni relative al trasporto di merci pericolose;
 - j) effettua senza valido motivo atterraggi su aree non destinate all'approdo di aeromobili;
 - k) si rifiuta senza giustificato motivo di partecipare alle operazioni di ricerca o salvataggio;
 - l) imbarca o sbarca passeggeri o merci in violazione dei regolamenti;
2. Nei casi previsti dai punti a), e), h) si applica altresì la sospensione da un mese a sei mesi delle licenze ed abilitazioni.
3. Nel caso previsto dal punto k) si applica altresì la revoca delle licenze o abilitazioni.

Art.48

(Grave inosservanza di norme relative al comando)

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione amministrativa da euro 5.000,00 a euro 15.000,00 il comandante dell'aeromobile che :
- a) inizi il volo con aeromobile non registrato o non in possesso del certificato di aeronavigabilità;
 - b) operi un aeromobile senza avere o senza che l'equipaggio abbia le necessarie licenze o qualifiche richieste dalle norme in vigore; la sanzione si applica anche ai membri dell'equipaggio;
 - c) distrugga, deteriori o alteri i documenti dell'aeromobile;
 - d) utilizzi l'aeromobile senza il permesso dell'esercente;
 - e) eserciti le proprie mansioni sotto l'influenza di alcol o droghe; la sanzione si applica anche ai membri dell'equipaggio.
 - f) utilizza l'aeromobile senza le previste marche di registrazione ovvero con marche non regolamentari;
 - g) effettui voli senza che l'aeromobile sia coperto dalle prescritte garanzie assicurative;
 - h) non rispetti le procedure di intercettazione nei casi previsti.
2. Nei casi di cui ai punti a), b), e), f), g), h), si applica altresì la revoca delle licenze o abilitazioni.

Art. 49

(Inosservanza delle norme relative al proprietario o esercente)

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 10.000,00 a euro 25.000,00 l'esercente che :
- a) affida al comandante un aeromobile per l'utilizzo senza che esso sia aeronavigabile;
 - b) affida un aeromobile per l'esercizio senza che sia registrato;
 - c) iscrive in un registro estero l'aeromobile senza che esso sia cancellato dal registro sammarinese;
 - d) affidi al comandante un aeromobile senza che sia coperto da idonea garanzia assicurativa.
2. Nell'ipotesi di cui al punto d) l'aeronavigabilità dell'aeromobile è sospesa da un mese a sei mesi.

Art.50

(Alterazione di marche)

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 10.000,00 a euro 25.000,00 chiunque falsifica, altera o rimuove le marche di registrazione o la targhetta identificativa dell'aeromobile.

Art.51
(Inosservanza di altre norme)

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 500,00 a euro 2.000,00 chiunque :
 - a) rifiuta di esibire all'Autorità i documenti di bordo;
 - b) organizza o partecipa senza permesso a manifestazioni aeree con acrobazie o lanci di paracadutisti;
 - c) chiunque sia a bordo di aeromobili senza permesso del comandante o senza valido titolo;
 - d) chiunque a bordo metta in pericolo la sicurezza del volo o dei passeggeri;
 - e) chiunque si trovi a bordo in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di droghe;
 - f) chiunque non ottemperi alle disposizioni impartite dal comandante;
 - g) chiunque, essendovi obbligato, non ottemperi agli obblighi di segnalazione di incidenti o inconvenienti.
2. Salvo che il fatto non costituisca reato, ogni altra inosservanza delle disposizioni di cui alla presente legge ed alle normative tecniche o alle ordinanze in materia di sicurezza dell'aviazione civile è punita con una sanzione pecuniaria amministrativa da euro 500,00 a euro 1.000,00.

Art.52
(Sanzioni relative ad operatori commerciali)

1. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 15.000,00 a euro 30.000,00 chiunque effettui voli commerciali dietro compenso senza aver ottenuto le prescritte autorizzazioni.
2. Salvo che il fatto non costituisca reato, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 5.000,00 a euro 25.000,00 l'operatore commerciale che:
 - a) rifiuti senza giustificazione l'accesso dei suoi servizi al pubblico;
 - b) non rispetti gli obblighi previsti nel certificato di operatore aereo;
 - c) non rispetti i piani di manutenzione o altri obblighi nell'interesse della sicurezza del volo;
 - d) effettui voli diversi da quanto previsto sul certificato di operatore aereo.

Art.53
(Spazio Aereo)

1. Gli aeromobili aventi nazionalità sammarinese, qualora si trovino in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato, sono considerati a tutti gli effetti come territorio sammarinese.

Art.54
(Atti e fatti compiuti a bordo)

1. Gli atti e fatti compiuti a bordo di un aeromobile che si trova in luogo o spazio soggetto alla sovranità di Stato estero sono regolati dalla legge nazionale dell'aeromobile quando, secondo la legislazione vigente, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto.
2. La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione nello spazio soggetto alla sovranità dello Stato di San Marino, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale l'aeromobile appartiene.

Art. 55
(Diritti e contratti)

1. Sono comunque regolati dalla legge nazionale dell'aeromobile:
 - la proprietà, gli altri diritti reali di garanzia sugli aeromobili, le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti;
 - i contratti di locazione, di noleggio o trasporto, salva la diversa volontà delle parti.

Art.56
(Interferenza illecita a bordo e intercettazione di aeromobili civili)

1. Nel caso gli aeromobili di cui sopra siano oggetto di atti di interferenza illecita, dovranno conformarsi a quanto previsto nell'allegato "A" al presente decreto.
2. Conformemente a quanto previsto dall'articolo 3 bis della Convenzione di Chicago gli aeromobili che sorvolano o si trovano in territorio sammarinese ovvero gli aeromobili sammarinesi, ovunque si trovino, devono conformarsi alle procedure di intercettazione previste nell'allegato "A" al presente decreto.

Art.57
(Abrogazioni)

1. Il Decreto 21 giugno 2002 n.73 è abrogato.

Dato dalla Nostra Residenza addì, 10 agosto 2007/1706 d.F.R.

I CAPITANI REGGENTI
Alessandro Rossi – Alessandro Mancini

IL SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI INTERNI
Valeria Ciavatta

PROCEDURE PER IL CASO DI ATTI DI INTERFERENZA ILLECITA A BORDO E INTERCETTAZIONE DI AEROMOBILI CIVILI

Art.1

Atti di interferenza illecita – Procedure

1. A meno che particolari considerazioni a bordo dell'aeromobile non inducano a decidere diversamente, il pilota comandante dovrà continuare a condurre il volo lungo la rotta e al livello di crociera assegnatogli almeno fino a quando non sarà in grado di notificare ad un ente ATS il proprio grado di soggezione ad un atto illegale oppure fino a quando non sarà entro copertura radar.
 2. Qualora l'aeromobile soggetto ad un atto di interferenza illecita debba allontanarsi dalla rotta o dal livello di crociera assegnatogli senza poter stabilire il contatto radio con l'ente ATS, il pilota comandante dovrebbe, quando possibile:
 - a) radiodiffondere avvisi sulla frequenza di emergenza VHF e su altra frequenza appropriata, a meno che particolari considerazioni a bordo dell'aeromobile non inducano a decidere diversamente;
 - b) procedere ad un livello che differisca dai livelli di crociera normalmente usati per il volo IFR di:
 - 500 ft in un area dove è utilizzata una separazione dei livelli di volo di 1000 ft, oppure
 - 1000 ft in un area dove è utilizzata una separazione dei livelli di volo di 2000 ft.
 - c) inserire il Codice 7500 su Modo 'A' per indicare la situazione di soggezione ad atto illegale, a meno che le circostanze non richiedano l'inserimento del Codice 7700.
 3. Il pilota che abbia inserito il Codice 7500 su Modo 'A' e al quale l'ATC richieda di confermare tale codice, dovrà, in base alle circostanze, confermare tale codice oppure non rispondere.
- L'assenza di risposta da parte del pilota non dovrà essere considerata dall'ATC del traffico aereo come una errata selezione del Codice 7500.

Art.2

Procedure di intercettazione aeromobili civili

- Nello stabilire le direttive e le procedure per l'intercettazione degli aeromobili civili, l'Autorità per l'Aviazione Civile tiene conto dei seguenti principi generali:
- a) l'intercettazione sarà intrapresa ogniqualvolta ritenuto necessario e potrà, tra l'altro, essere effettuata nei casi di mancanza di autorizzazione diplomatica al sorvolo o scalo sullo Stato della Repubblica di San Marino, di deviazioni non autorizzate dalla rotta e di mancato rispetto delle procedure radio, nonché nei casi di particolare gravità.
 - b) l'intercettazione sarà limitata all'identificazione dell'aeromobile a meno che non si renda necessario:
 - riportarlo sulla rotta pianificata;
 - dirigerlo oltre i confini dello spazio aereo nazionale;
 - guidarlo fuori da aree riservate, proibite o pericolose;
 - istruirlo per atterrare su un determinato aeroporto.
 - c) non sarà intrapresa intercettazione a scopo addestrativo;

- d) istruzioni ed informazioni per la navigazione saranno fornite, ogniqualvolta possibile, per radio;
- e) qualora venga richiesto di atterrare su un determinato aeroporto, lo stesso dovrà essere adatto al tipo di aeromobile interessato.

Art.3

Azioni da intraprendere da parte di un aeromobile intercettato

Un aeromobile che venga intercettato da un altro aeromobile deve immediatamente:

- a) seguire le istruzioni date dall'aeromobile intercettore interpretando e rispondendo alle segnalazioni a vista in accordo con le specifiche riportate sull'apposita tabella;
- b) avvertire, se possibile, l'ente competente per il servizio di Traffico Aereo;
- c) cercare di stabilire comunicazioni radio con l'aeromobile intercettore o con l'Ente di controllo competente per l'intercettazione, con una chiamata generale sulla frequenza di emergenza 121.500 MHz, fornendo l'identità dell'aeromobile intercettato e la natura del volo; nel caso non venga stabilito alcun contatto e se fattibile, ripetere questa chiamata sulla frequenza di emergenza di 243 MHz;
- d) se equipaggiato con transponder SSR, selezionare il Modo A, Codice 7700, se non disposto altrimenti dall'Ente competente per i Servizi di Traffico Aereo.

Nei casi in cui istruzioni ricevute via radio da qualunque fonte contrastino con quelle emesse dall'aeromobile intercettore a mezzo di segnalazioni a vista, l'aeromobile intercettato dovrà chiedere immediate spiegazioni pur continuando ad attenersi alle istruzioni a vista trasmesse dall'aeromobile intercettore.

Nel caso in cui istruzioni ricevute per radio da qualunque fonte contrastino con quelle emesse dal aeromobile intercettore via radio, l'aeromobile intercettato dovrà chiedere immediate spiegazioni pur continuando ad attenersi alle istruzioni trasmesse via radio dall'aeromobile intercettore.

Art.4

Comunicazioni radio durante la fase di intercettazione

Qualora venga stabilito un contatto radio durante l'intercettazione ma non sia possibile comunicare in un linguaggio comune, devono essere effettuati tentativi per trasmettere informazioni essenziali e per accusare ricevuta delle istruzioni facendo uso delle seguenti frasi nell'espressione fonetica indicata e pronunciando ciascuna frase due volte:

Tabella 1

Frasi usate dall'aeromobile intercettore e Frasi usate dall'aeromobile intercettato

Frasi usate dall'aeromobile intercettore			Frasi usate dall'aeromobile intercettato		
Frase	Pronuncia (1)	Significato	Frase	Pronuncia (1)	Significato
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Qual è il vostro nominativo?	CALL SIGN (nominativo ACFT/call sign) (2)	<u>KOL</u> SA-IN (nominativo ACFT/call sign)	Il mio nominativo è ...
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Seguimi	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Ho capito. Eseguirò
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Scendere per atterrare	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Impossibilitato ad eseguire
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LAAND</u>	Atterrare a questo aeroporto	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Ripetere le istruzioni
PROCEED	<u>PRO</u> - <u>SEED</u>	Potete proseguire	AM LOST	<u>AM</u> <u>LOSST</u>	Posizione sconosciuta
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Sono in pericolo
			HIJACK (3)	<u>HI-JACK</u>	Sono stato dirottato
			LAND (nome del luogo/ place name)	<u>LAAND</u> (nome del luogo/ place name)	Chiedo di atterrare a ... (nome del luogo)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Chiedo di scendere

Osservazioni:

- (1) Nella seconda colonna sono sottolineate le sillabe che devono essere messe in evidenza.
- (2) Il nominativo di chiamata richiesto è quello che viene utilizzato nelle comunicazioni radio con gli Enti ATS e che corrisponde a quello dell'identificazione dell'aeromobile nel piano di volo.
- (3) Alcune circostanze potrebbero non permettere, oppure potrebbe non essere sempre opportuno, l'uso del termine "HIJACK".

Art.5
Segnali utilizzati in caso di intercettazione

Tabella 2

Segnali eseguiti dall'aeromobile intercettore e risposte da parte dell'aeromobile intercettato

Serie	Segnali dell'aeromobile intercettore/	Significato	Risposte dell'aeromobile intercettato/	Significato
1 [^]	GIORNO o NOTTE: Battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero) da una posizione leggermente più in alto ed avanti, sul lato sinistro dell'aeromobile intercettato, per essere seguito lungo la rotta, o sul lato destro per l'accompagnamento all'atterraggio su un aeroporto designato e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato verso sinistra o verso destra in funzione della posizione dell'aeromobile intercettore per assumere la prua desiderata. NOTA 1: condizioni meteorologiche o orografiche possono richiedere che l'aeromobile intercettore assuma posizione e direzione di virata diversa da quella di cui alla Serie 1[^] precedente. NOTA 2: Se l'aeromobile intercettato non è in grado di mantenersi al passo dell'aeromobile intercettore, quest'ultimo dovrebbe effettuare una serie di orbite e battere le ali ogni volta che sorpassa l'aeromobile intercettato.	Siete stati intercettati. Seguitemi.	GIORNO o NOTTE: Battere le ali, lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari e seguire.	Capito, eseguo.
2 [^]	GIORNO o NOTTE: Una brusca manovra di sganciamento dall'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90 gradi o più senza intersercare la prua dell'aeromobile intercettato	Potete procedere.	GIORNO o NOTTE: Battere le ali	Capito, eseguo.
3 [^]	GIORNO o NOTTE: Estraendo il carrello di atterraggio (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e sorvolando la pista in uso o se l'aeromobile intercettato è un elicottero, sorvolando l'area di atterraggio per elicotteri. Nel caso di elicotteri, l'elicottero intercettore dovrà effettuare un avvicinamento per l'atterraggio portandosi sul punto d'ingresso dell'area di atterraggio.	Atterrare su questo aeroporto.	GIORNO o NOTTE: Estraendo il carrello (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e seguendo l'aeromobile intercettore e, se dopo aver sorvolato la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, l'atterraggio è considerato sicuro, procedere all'atterraggio.	Capito, eseguo.
3 [^] bis	GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (flares) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato	Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non eseguirete, la vostra sicurezza non sarà garantita	GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 1 [^] , 5 [^] o 6 [^] previsti per l'aeromobile intercettato	(vedere segnali Serie 1 [^] , 5 [^] o 6 [^])

Tabella 3

Segnali eseguiti dall'aeromobile intercettato e risposte da parte dell'aeromobile intercettore

Serie	Segnali dell'aeromobile intercettato	Significato	Risposte dell'aeromobile intercettore	Significato
4 [^]	GIORNO o NOTTE: Rientrando il carrello di atterraggio (se estraibile), e lampeggiando le luci di atterraggio mentre sorvola la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, ad un'altezza superiore a 300 m (1000 ft) ma non superiore a 600 mt (2000 ft), in caso di elicottero ad un'altezza superiore a 50 m (170 ft) ma non superiore a 100 mt (300 ft) al di sopra del livello dell'aeroporto e contesualmente orbitando sulla pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri. Se impossibilitato a lampeggiare le luci di atterraggio, lampeggiare ogni altra luce possibile.	L'aeroporto che avete scelto è inadeguato.	GIORNO o NOTTE: Se si vuole che l'aeromobile intercettato segua l'aeromobile intercettore sull'aeroporto alternato, l'aeromobile intercettore fa rientrare il suo carrello di atterraggio (se estraibile) e impiega i segnali della Serie 1 [^] previsti per l'aeromobile intercettore. Se viene deciso di rilasciare l'aeromobile intercettato, l'aeromobile intercettore impiega i segnali della Serie 2 [^] previsti per l'aeromobile intercettore.	Capito, seguitemi.
5 [^]	GIORNO o NOTTE: Regolare accensione e spegnimento di tutte le luci disponibili, ma in modo tale da essere distinto dalle luci lampeggianti.	Non posso eseguire.	GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 2 [^] previsti per l'aeromobile intercettore.	Capito.
6 [^]	GIORNO o NOTTE: Lampeggiando irregolarmente tutte le luci disponibili.	In pericolo. <i>In distress.</i>	GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della Serie 2 [^] previsti per l'aeromobile intercettore.	Capito.

Art.6

Manovre per l'intercettazione

Un metodo standard per l'intercettazione di un aeromobile civile dovrà essere stabilito, in modo da evitare qualunque pericolo per l'aeromobile intercettato.

Detto metodo dovrà tenere in considerazione le limitazioni tecniche dell'aeromobile civile, il bisogno di evitare di volare in prossimità dell'aeromobile intercettato tale che si possa creare un pericolo di collisione ed il bisogno di evitare di attraversare la rotta dell'aeromobile o di effettuare qualunque manovra in un modo tale da costituire pericolo per l'effetto della turbolenza di scia, soprattutto se l'aeromobile intercettato è di categoria leggera.

Art.7

Manovre per l'identificazione a vista

E' raccomandato il seguente metodo sulle manovre di intercettazione per l'identificazione a vista degli aeromobili civili:

FASE I[^]

L'aeromobile intercettore dovrà avvicinarsi all'aeromobile intercettato da dietro. L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà normalmente posizionarsi sul lato sinistro, all'interno del campo visivo del pilota dell'aeromobile intercettato, ed inizialmente ad una distanza non inferiore a 300 m. Qualsiasi altro aeromobile intercettore dovrà restare ben lontano dall'aeromobile intercettato, preferibilmente sopra e dietro. Dopo che i parametri di velocità e posizione sono stati stabiliti, l'aeromobile intercettore dovrà, se necessario, procedere con la FASE II della procedura.

FASE II[^]

L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà avvicinarsi all'aeromobile intercettato con manovre non brusche, mantenendosi allo stesso livello, evitando di accostarsi oltre la distanza minima indispensabile per ottenere l'informazione necessaria. L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà prestare attenzione al fine di evitare che l'equipaggio ed i passeggeri dell'aeromobile intercettato siano allarmati, tenendo costantemente presente che le manovre ritenute normali da parte dell'intercettore possono essere considerate pericolose dai passeggeri e dagli equipaggi degli aeromobili civili. Qualsiasi altro aeromobile intercettore dovrà continuare a restare ben lontano dall'aeromobile intercettato. Terminata l'identificazione, l'aeromobile intercettore dovrà allontanarsi dall'aeromobile intercettato come stabilito nella FASE III.

FASE III[^]

L'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà allontanarsi dall'aeromobile intercettato con manovre non brusche e in leggera picchiata. Qualsiasi altro aeromobile intercettore dovrà restare ben lontano dall'aeromobile intercettato e ricongiungersi al leader.

Art.8

Manovre per la guida alla navigazione

Se, dopo effettuata l'identificazione con la procedura di cui alla I[^] e II[^] FASE, l'aeromobile intercettore ritiene necessario intervenire sulla navigazione dell'aeromobile intercettato, l'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, dovrà normalmente assumere una posizione a sinistra, leggermente in alto e davanti all'aeromobile intercettato, in modo che il pilota comandante dell'aeromobile intercettato possa vedere i segnali visivi che gli vengano inviati.

E' indispensabile che il pilota comandante dell'aeromobile intercettore si assicuri che il pilota comandante dell'aeromobile intercettato sia a conoscenza dell'intercettazione e dia ricevuta conferma ai segnali che gli vengono inviati.

Dopo ripetuti tentativi infruttuosi per attirare l'attenzione del pilota comandante dell'aeromobile intercettato attraverso l'applicazione dei segnali di Serie I[^] contenuti nella Tabella 2, possono essere utilizzati altri metodi di segnalazione, incluso come ultima possibilità l'uso del postbruciatore, fermo restando che l'aeromobile intercettato non dovrà correre nessun rischio.

E' possibile che condizioni meteorologiche o orografiche possano richiedere che l'aeromobile leader, o il singolo aeromobile intercettore, assuma una posizione a destra, leggermente in alto e davanti all'aeromobile intercettato. In tal caso, il pilota comandante dell'aeromobile intercettore dovrà prestare la massima attenzione al fatto che il suo aeromobile sia ben in vista in ogni momento al comandante dell'aeromobile intercettato.

Art.9

Guida dell'aeromobile intercettato

Ogniquale volta è possibile stabilire contatto radio si dovranno fornire all'aeromobile intercettato, via radio, istruzioni per la navigazione e relative informazioni.

Nel fornire all'aeromobile intercettato istruzioni per la navigazione, si dovrà prestare attenzione a non condurlo in una zona dove il volo non potrà essere effettuato in Condizioni Meteorologiche di Visibilità (VMC) e che le manovre richieste all'aeromobile intercettato non si aggiungano a pericoli già esistenti nel caso che l'efficienza operativa dell'aeromobile sia danneggiata.

In particolari circostanze per cui si desidera richiedere l'atterraggio dell'aeromobile intercettato sul territorio sorvolato, si dovrà prestare attenzione che:

- a) le caratteristiche dell'aeroporto designato siano adatte alle prestazioni dell'aeromobile intercettato, soprattutto se l'aeroporto non è normalmente usato per operazioni di traffico civile;
- b) l'orografia del terreno sia adatta alle manovre di circuitazione, avvicinamento e mancato avvicinamento;
- c) l'aeromobile intercettato abbia una quantità di carburante sufficiente per raggiungere l'aeroporto designato;
- d) se l'aeromobile intercettato è un aeromobile civile da trasporto, la lunghezza della pista dell'aeroporto designato non sia inferiore ad almeno 2500 m a livello medio del mare e che abbia una resistenza sufficiente a sopportare lo sforzo che impone l'atterraggio;
- e) l'aeroporto designato, quando possibile, sia tra quelli le cui caratteristiche sono riportate in dettaglio sulla rispettiva pubblicazione di informazioni aeronautiche.

Nel richiedere ad un aeromobile civile di atterrare su un aeroporto non usuale, è essenziale che gli sia dato tempo sufficiente perché possa prepararsi all'atterraggio, tenendo presente che solo il pilota comandante dell'aeromobile civile può valutare la sicurezza dell'operazione d'atterraggio in relazione alla lunghezza della pista ed alla massa dell'aeromobile in quel momento.

È particolarmente importante che tutte le informazioni necessarie per facilitare un avvicinamento ed un atterraggio in sicurezza siano trasmesse via radio all'aeromobile intercettato.