

Questa massima dei Romani indicava che l'applicazione cieca, irragionevole, delle regole provocava il massimo di ingiustizia. Per questo esiste un giudice, proprio per fare in modo che una legge, applicabile ad una moltitudine di situazioni sia calata nella realtà effettiva che si deve valutare.

Anche il medico non può applicare i dettami della professione scriteriatamente, ma giura di esercitare l'arte medica "secondo scienza e coscienza".

Il pilota che segue i precetti professionali deve, allo stesso modo, capire quando si devono applicare le regole o quando si deve derogare in nome del più alto principio della tutela della sicurezza del volo.

Non è un caso che nei codici utilizzati da giudici, medici e piloti sia ben in evidenza la premessa scritta nella prima pagina: "Le norme contenute nel presente codice devono essere interpretate secondo il buon senso del padre di famiglia".

La ragione di queste premesse ha radici storiche e filosofiche. La filosofia politica e giuridica si è interpellata da millenni sul fondamento della legge e sull'ambito di applicabilità di essa.

Quando e perché devo obbedire alla legge? Chi la deve emanare? Quali ambiti devono rimanere fuori dalla regolazione legislativa? E così via. Per dovere di sintesi, prendiamo le due correnti tra le quali oscilla la filosofia del diritto: il giusnaturalismo e il positivismo giuridico, nelle sue varie forme.

La prima sostiene che, per via naturale, l'uomo conosce ciò che è giusto e ciò che è sbagliato, mentre la seconda afferma che è giusta quello che stabilisce il sovrano, proprio perché la legittimazione di quest'ultimo proviene dal consenso politico.

Ovviamente, stiamo tagliando con l'accetta due concetti che hanno impegnato le maggiori menti filosofiche per millenni, al fine di applicarli come quadro di riferimento all'argomento "limiti di

servizio”.

Nel caso del giusnaturalismo è di tutta evidenza che gli uomini non hanno una considerazione univoca della giustizia.

Basta traversare le montagne e un'altra popolazione applica una giustizia che a volte ci fa inorridire e giustamente Montaigne affermava: "Definiamo barbarie tutto ciò che non conosciamo".

Il positivismo giuridico afferma: "E' giusto ciò che comanda il sovrano", ma non riesce a chiarire quando è che il sovrano comanda qualcosa di sbagliato. L'Umanità ha dovuto fare i conti con questa mentalità, si spera in modo definitivo, al processo di Norimberga, dove gli imputati di crimini efferati contro altri esseri umani rispondevano: "Obbedivo agli ordini".

Quindi, tornando a noi, fare riferimento a delle regole prescindendo dal buon senso è un non senso.

Sono stato testimone di un evento che mi ha particolarmente colpito, durante un turno di [riserv](#)
[a](#) al
campo. Orario di presentazione: ore 6 della mattina per coprire una fascia
stand-by
dalle sei alle quattordici.

Il pilota accanto a me viene chiamato alle 13,30 per effettuare tre voli, con atterraggio alle 22.50. Tradotto: si è alzato alle 4 della mattina ed effettuerà l'atterraggio alle 11 di sera. Tutto ciò è previsto dalle regole, almeno secondo l'interpretazione di qualche solerte manager che pensa di risparmiare sfruttando al massimo la possibilità di impiego, senza considerare i risvolti operativi che solo un pilota può comprendere.

In tutto questo, dov'è finito il buon senso? C'è bisogno di spiegare che queste cose non sono *sa fe*

? Se questi non sono limiti, allora dove sono finiti i limiti?

Ecco perché la confutazione di queste assurde interpretazioni dei limiti necessita un inquadramento filosofico, generale, astratto, prima ancora di parlare del merito delle singole questioni.

Prossimamente, tratteremo dei singoli casi che hanno dato luogo alle regolamentazione sulle FTL (*flight time limitations*).

(16 dicembre 2009)