

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 446

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Norme per la revisione
della parte aeronautica del codice della navigazione»

(Parere ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge 9 novembre 2004, n. 265)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 2 febbraio 2005)

RELAZIONE

1. Con l'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265, di conversione del decreto legge 8 settembre 2004 n. 237, al fine di migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero e di sicurezza del trasporto aereo, di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali, il Governo è stato delegato ad adottare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi indicati e con le medesime procedure stabilite dallo stesso articolo di legge, potranno essere emanate disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi medesimi.

I decreti legislativi e le eventuali modifiche devono conformarsi ai principi e ai criteri direttivi appresso indicati, garantendo altresì il necessario coordinamento con la normativa comunitaria e internazionale e, in particolare, con gli obblighi assunti con la ratifica della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale.

La delega deve essere dunque esercitata nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) individuazione delle diverse responsabilità e competenze come individuate nel regolamento (CE) n. 549/2004, nel regolamento (CE) n. 550/2004, nel regolamento (CE) n. 551/2004 e nel regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004;

b) disciplina delle fonti e recepimento delle norme tecniche internazionali, anche in via amministrativa e mediante regolamenti degli enti aeronautici preposti;

c) disciplina della proprietà degli aeroporti e dell'imposizione di vincoli alle proprietà limitrofe agli aeroporti, con la semplificazione e l'adeguamento della normativa alle regole tecniche di cui all'Annesso n. 14 ICAO;

d) fissazione delle modalità per l'esercizio efficiente delle funzioni di polizia della navigazione e degli aerodromi;

e) armonizzazione e semplificazione della disciplina inerente ai titoli professionali aeronautici;

f) adeguamento alla normativa comunitaria e internazionale della disciplina in materia di servizi aerei nonché di contratto di trasporto aereo, con riguardo anche alla tutela degli utenti;

g) semplificazione del regime amministrativo degli aeromobili e della pubblicità degli atti ad essi relativi;

h) abrogazione esplicita di tutte le disposizioni incompatibili con le modifiche del codice della navigazione adottate nell'esercizio della delega;

i) salvaguardia delle attribuzioni del Ministero della difesa in materia di difesa e sicurezza nazionale.

La delega al Governo per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, disciplina ritenuta unanimemente ormai inadeguata (risalendo l'impianto fondamentale del codice vigente ad oltre sessanta anni fa, quando la dimensione imprenditoriale del trasporto aereo era evidentemente solo agli albori), si colloca nell'ottica già collaudata di avvalersi, nell'opera di modifica della codificazione legislativa, delle competenze tecniche governative.

Il Governo, nondimeno, è stato chiamato evidentemente a confrontarsi con l'opera messa a frutto dai competenti organi parlamentari, che con notevole livello di approfondimento hanno redatto, di recente, la proposta di un nuovo complessivo e dettagliato sistema di articoli del predetto codice (si fa riferimento, in particolare, al testo unificato messo a punto dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, presieduta dall'On.le Romani).

Tra le finalità che il Governo deve perseguire spicca senza dubbio, oltre alla razionalizzazione dell'assetto normativo nel settore dell'aviazione civile, l'innalzamento del livello di sicurezza del trasporto aereo, mentre in relazione ai principi e criteri direttivi giova osservare come debbano essere in qualche modo affrontati gli aspetti più nevralgici (organizzazione, fonti, aeroporti, servizi) del quadro normativo di riferimento del settore medesimo.

In quest'ottica è stato predisposto, ai sensi dell'art. 2, comma 2, della citata legge di delega, un primo di schema di decreto legislativo, che non può comportare ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato o della finanza pubblica, da sottoporre alle competenti commissioni parlamentari, secondo uno schema di nuovo articolato della parte aeronautica del codice della navigazione, di cui vengono dati di seguito cenni di dettaglio.

Le disposizioni abrogative sono per ora inserite, anche per comodità di lettura e comprensione, nel corpo dell'articolato del decreto legislativo (scritto in neretto) ma potranno refluire, come di consueto, in un'autonoma disposizione finale.

2. L'articolo 687 è norma di mera ricognizione e sintesi della situazione legislativa attuale in ordine all'amministrazione della navigazione aerea, prendendosi atto degli stessi sviluppi sanciti dal decreto legge 8 settembre 2004 n. 237, convertito, con modificazioni, nella legge 9 novembre 2004 n. 265, e quindi in linea con la normativa vigente ed il pacchetto di norme comunitarie del *single sky* circa l'individuazione di un'autorità di vigilanza (ENAC) e la doverosa separazione fra regolazione, controllo e certificazione, da un lato, e fornitura dei servizi di navigazione aerea, dall'altro. Le attribuzioni dell'ENAC, come quelle degli altri enti aeronautici, nonché in ogni caso la disciplina organizzativa, restano rinvenibili, come chiarisce il terzo comma, nelle norme istitutive e organizzative speciali.

3. Con gli articoli 688 e 689, si opta per il mantenimento, seppur nel primo caso con previsioni di adeguamento e generalizzazione circa le autorità competenti, due



norme del codice vigente (articoli 690 e 691), in tema, rispettivamente, di concorso nell'esercizio di competenze da parte delle autorità aeronautica e marittima relativamente agli aeroporti situati all'interno di porti marittimi, nonché in tema di vigilanza, a cura dell'autorità consolare, sul traffico nazionale all'estero.

4. Con l'articolo 690, mantenendosi inalterato l'impianto fondamentale delle fonti di cui all'articolo 1 del codice della navigazione ed in linea con la previsione di delega e con quanto recentemente già introdotto dall'art. 26 della legge 1 agosto 2002 n. 166 (che viene dunque, con lievi modifiche, sostanzialmente riassorbito nel codice), si procede all'individuazione di meccanismi semplificati per il recepimento, in via amministrativa, delle norme tecniche internazionali vigenti nel complesso settore dell'aviazione civile, contribuendo a evitare definitivamente le ben note conseguenze della perniciosa e pluridecennale situazione di stasi e scarsa chiarezza che ha riguardato tale ricezione di norme tecniche nel nostro ordinamento, in relazione anche alla mancata emanazione delle disposizioni regolamentari attuative del codice del 1942 per la parte aeronautica.

5. Si è ritenuto necessario aggiungere un titolo, comprendente gli articoli 691 e 691-*bis*, per disciplinare i servizi della navigazione aerea forniti dall'Aeronautica militare, dalla società ENAV e dagli altri fornitori designati in base alle previsioni della normativa comunitaria, per gli spazi aerei di competenza, tenendo conto, nel caso dell'art. 691-*bis*, dei principi di controllo c.d. *gate to gate* sul movimento degli aeromobili introdotto a carico di ENAV s.p.a. (trattandosi di revisione del codice della navigazione si è preferito fare riferimento a un possibile scenario che vede in campo altri fornitori privati) da parte della citata legge 265 del 2004, di conversione del decreto legge 237 del 2004.

6. Il titolo sui beni destinati alla navigazione aerea è stato elaborato considerando gli esiti del dibattito parlamentare relativo ai lavori della «commissione Romani», nonché il decreto legge n. 237 del 2004, convertito con modificazioni nella legge n. 265 del 2004. S'intende che, anche a fronte delle cospicue abrogazioni, presupposto indefettibile delle modifiche è costituito dal principio di specialità e di analogia prioritaria, particolarmente utile in materia di regime dei beni demaniali e di opere ivi realizzate, sancito dall'articolo 1 del codice della navigazione.

Per ragioni sistematiche, il titolo è suddiviso in quattro capi: 1) Della proprietà e dell'uso degli aerodromi; 2) Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra; 3) Principi di legislazione regionale; 3) Vincoli della proprietà privata; 4) Della polizia degli aerodromi.

7. L'articolo 692, conformemente alla tradizione giuridica, in via complementare all'articolo 822 del codice civile (ed alle norme di contabilità di Stato), individua i beni del demanio aeronautico statale. Al riguardo, sul presupposto del consolidato orientamento della giurisprudenza costituzionale per cui il trasferimento di funzioni e



compiti amministrativi non implica l'automatico trasferimento dei diritti dominicali sui beni demaniali:

a) si è recepita l'evoluzione storica, rispetto all'epoca di emanazione del codice della navigazione, per cui va distinto il demanio civile aeronautico (demanio eventuale) dal demanio militare aeronautico (demanio necessario o riservato);

b) si è mantenuta, in conformità dell'articolo 822 del codice civile e dell'articolo 2, comma 5, della legge 9 novembre 2004 n. 265, nonché dell'annesso 14 ICAO, la nozione di aerodromo quale *genus*, di cui l'aeroporto costituisce la più rilevante *species*;

c) si è mantenuta, al fine di evitare soluzioni di continuità nel regime giuridico dei beni, il criterio dell'«istituzione» dell'aerodromo, impiegato nella legislazione nazionale sin dal regio decreto 11 gennaio 1925 n. 356. Tuttavia si è espressamente menzionato il criterio, conforme alla sistematica del codice civile (Capo II del Titolo I del Libro III), dell'«appartenenza» dei beni pubblici, al fine di rendere chiaro che si tratta di due concetti finitimi, ma distinti, circostanza che anche la relazione al codice della navigazione lasciava intendere in modo non esplicito, così da generare dubbi nell'applicazione;

d) sono fatti salvi gli effetti delle leggi speciali previgenti (leggi speciali sul regime giuridico di talune realtà aeroportuali e patrimonio della società ENAV). Si tratta dell'applicazione di un principio generale di diritto, che risulta necessario sia non derogare, vertendosi in tema di diritti soggettivi (diritti reali), sia menzionare espressamente, al fine di elidere il rischio, esiziale per le attività economiche coinvolte, di incertezze applicative che possono tradursi in contenziosi di incerta durata (quali, ad esempio, quelli sorti in materia di demanializzazione del regime delle acque a seguito della legge 5 gennaio 1994 n. 36);

e) si è dato spazio al vincolo di strumentalità che deve avvincere, secondo anche le recenti pronunzie del massimo Organo di consulenza giuridico-amministrativa, il bene del demanio aeronautico alle finalità della navigazione aerea.

8. L'articolo 693 recepisce il principio, già contenuto nella legislazione vigente (decreto legislativo 25 luglio 1997 n. 250), di assegnazione in uso gratuito, quale forma speciale *ex lege* di uso governativo (art. 1 del regio decreto 18 novembre n. 2440), di tali beni all'ente pubblico nazionale di gestione del settore (ENAC).

9. Gli articoli 694, 695, 697, 699, 700, costituiscono un aggiornamento e uno snellimento degli articoli, rispettivamente, 704, 710 e 711, 700 e 709, 701, 708, anche in un'ottica di liberalizzazione rispetto alle limitazioni e agli oneri connessi agli atti di disposizione dei privati.

10. Anche l'art. 696 costituisce un aggiornamento e uno snellimento dell'originario articolo 693. Peraltro, in ragione della rilevanza delle posizioni giuridiche soggettive sottostanti, è apparso opportuno prevedere una forma di controllo ministeriale sull'operato dell'ENAC.



11. L'articolo 698 recepisce lo strumento di classificazione degli aeroporti, adottato dall'articolo 1-bis del decreto legge n. 237 del 2004, convertito con modificazioni nella legge n. 265 del 2004, in funzione della rilevanza nazionale. Tale procedura dovrà ovviamente avvenire nel pieno rispetto delle prerogative regionali e degli Organi amministrativi preposti alle funzioni di coordinamento.

12. L'articolo 701 recepisce nella sistematica del codice la fattispecie prevista dalla legge 2 aprile 1968 n. 518 e ne coordina il regime mediante rinvio alla normativa speciale, anche regolamentare (decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 8 agosto 2003).

13. Gli articoli 702 e 703 rendono espliciti i principi in materia di regime giuridico delle opere non amovibili realizzate sul demanio aeronautico civile statale, principi che, se non espressi, si trarrebbero comunque in via analogica dalla parte marittima del codice della navigazione.

In particolare, si chiarisce che le opere non amovibili legittimamente realizzate dal concessionario, anziché accedere immediatamente alla proprietà demaniale del suolo, rimangono, in deroga agli articoli 934 e seguenti del codice civile, nel patrimonio del gestore concessionario (sostanzialmente a titolo di diritto di superficie) fino alla cessazione, per qualunque causa, della concessione.

14. L'articolo 704 detta sintetiche disposizioni di principio in materia di concessioni di gestione aeroportuale, in quanto strumenti di disciplina dell'uso dei beni in proprietà pubblica (nell'ottica anche dell'intento generale della legge delega di razionalizzazione del settore), peraltro suscettibili di creare a favore dei privati concessionari posizioni giuridiche soggettive afferenti a diritti reali (per esempio, proprietà superficiaria). In particolare:

a) nel comma 1 è recepita la norma di cui al comma 1-*quater* dell'articolo 1 del d.l. 28 giugno 1995 n. 251, convertito, con modificazioni, nella l. 3 agosto 1995 n. 351, coordinata con la classificazione degli aeroporti di rilevanza nazionale;

b) nel comma 2 vengono recepiti sia il termine di durata introdotto dal comma 1-*quater* sopra citato, sia la generalizzazione del principio di affidamento della concessione previa selezione concorrenziale, attualmente previsto nei limiti di cui all'articolo 8 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 12 novembre 1997 n. 521, mutuato in particolare dalla disciplina di recepimento della normativa comunitaria in materia di appalti pubblici di servizi;

c) nel comma 3 si prevedono, quali condizioni essenziali per il rilascio del titolo concessorio, sia l'introduzione della previsione legislativa della certificazione per il gestore aeroportuale rilasciata dall'ENAC, sia la stipulazione, già prevista dall'articolo 7 del decreto n. 521 del 1997, di una convenzione e di un contratto di programma;

d) nel comma 4 viene recepito il comma 2 dell'art. 1-*bis* del decreto legge n. 237 del 2004, convertito nella legge n. 265 del 2004.



Si è ritenuto anche opportuno disporre espressamente, con disposizione transitoria contenuta nel corpo del decreto legislativo (art. 3, comma 2), l'irretroattività dei commi 1 e 2 dell'articolo 704, sancendo l'inapplicabilità dei detti commi di legge alle concessioni già rilasciate in base a legge speciale e comunque alle procedure di rilascio di concessione già iniziate. Non viene prevista analoga salvaguardia per i commi 3 e 4, in quanto: il comma 3 prevede l'obbligo di certificazione del gestore come un requisito indefettibile di immediata applicazione, per evidenti ragioni di tutela degli interessi pubblici e dell'utenza sottesi; il comma 4, ripetitivo delle disposizioni di cui all'art. 1-bis, comma 3, del decreto legge n. 237 del 2004, convertito con modificazioni nella legge n. 265 del 2004, trova già una disciplina transitoria nei commi 3 e 4 del medesimo decreto legge, come convertito.

15. Negli articoli 705 e 706, al fine dell'individuazione delle responsabilità dei soggetti che operano in aeroporto, sono stabiliti le funzioni principali del gestore aeroportuale, recependo le norme fondamentali desumibili dalla disciplina vigente (in particolare: art. 2, commi 2 e 4, del decreto legge n. 237/2004; decreto legislativo n. 18 del 1999; decreto ministeriale n. 521 del 1997; disciplina sulla carta dei servizi, anche se in quest'ultimo caso con una disciplina specifica ed in parziale deroga rispetto all'art. 11 del decreto legislativo n. 286 del 1999), nonché i principi di base in materia di prestazione di servizi di assistenza a terra, mediante rinvio alla legislazione speciale (d. lg. 18/99, cit.).

16. Con una previsione apposita del decreto legislativo sono state fatte salve le competenze regionali in tutta la materia del Titolo III, unica invero a poter essere interessata dalla legislazione concorrente ai sensi dell'art. 117, comma 3, della Costituzione, atteso che la disciplina riformata del codice attiene per il resto, in via generale, a profili di esclusiva pertinenza statale, come gli aspetti tecnici di sicurezza, la normativa ordinamentale di diritto privato e di recepimento delle norme internazionali, nonché i profili di tutela della concorrenza e dei mercati.

17. Il Capo IV del Titolo III, sui vincoli alla proprietà privata, aggiorna il codice della navigazione, individuando i soggetti interessati e le rispettive responsabilità, le procedure di garanzia e le relazioni fra gli organi amministrativi dell'aviazione civile e gli enti territoriali.

18. L'articolo 707 definisce le responsabilità in tema di individuazione preventiva delle aree soggette a limitazioni, vincolando l'ENAC all'uso di criteri conformi alla normativa internazionale costituita dall'Annesso ICAO n. 14. La sostituzione delle attuali misure, basate sulle distanze, con i criteri dell'Annesso 14, basati sulle superfici di rispetto, adegua il sistema nazionale alla normativa internazionale.

La disposizione contiene inoltre i riferimenti normativi affinché l'ENAC possa identificare con maggiore precisione ed aderenza alle esigenze di sicurezza le aree limitrofe all'aeroporto nelle quali il gestore aeroportuale deve assicurare il controllo



24. Nel Capo V, sulla polizia degli aerodromi, è stata soppressa la figura del direttore di aeroporto, come figura tipizzata prevista dal codice, essendo state incardinate direttamente in capo all'ENAC, che vi provvede secondo le più idonee misure organizzative, le relative funzioni di polizia e di vigilanza. Sono state eliminate disposizioni ormai desuete, mantenendo peraltro quelle riguardanti l'impiego di mezzi per urgenti necessità, il soccorso, la rimozione di relitti, nonché l'ingiunzione per rimborso spese, corretta in ossequio a un intervento della Corte costituzionale.

24. Il Titolo IV, sulle licenze ed attestati del personale, riprende nei suoi contenuti, le previsioni ICAO in materia di licenze, sia nella suddivisione del personale che nella identificazione delle funzioni. È rimandato alla regolamentazione dell'ENAC, di recepimento degli Annessi, la definizione più specifica delle singole licenze ed abilitazioni. Ciò anche allo scopo di disporre di strumenti regolamentari più flessibili nel seguire l'evoluzione tecnica della materia e più specificamente nell'adeguamento alle normative europee.

25. L'articolo 735, in particolare, in tema di obbligo di esibizione di licenze ed attestati, riprende un aspetto della Convenzione di Chicago che assume valenza generale, anche ai fini della navigazione aerea internazionale, e che è apparso utile riportare esplicitamente nel codice a vantaggio dello stesso personale aeronautico.

26. Nella formulazione dell'articolato relativo al regime amministrativo dell'aeromobile, si è ritenuto opportuno conservare l'impianto tradizionale del Titolo V del codice della navigazione mantenendo la suddivisione in quattro capi e provvedendo all'aggiornamento e, ove opportuno, alla semplificazione della normativa, anche in considerazione del processo di progressivo trasferimento delle competenze in materia di sicurezza del volo in sede comunitaria.

In tutto il codice è stato soppresso il riferimento alla categoria degli alianti, dal momento che gli alianti liberatori, per i quali potrebbe giustificarsi un regime differenziato rispetto all'aeromobile, risultano ormai non più in esercizio, mentre gli alianti veleggiatori sono considerati aeromobili a tutti gli effetti e assoggettati allo stesso regime.

27. Per quanto concerne il Capo I, sulle distinzioni degli aeromobili, è stata modificata la nozione di aeromobile (articolo 743) con l'adozione del concetto funzionale di destinazione (come per la definizione di nave) anziché di quello di attitudine e con l'eliminazione del riferimento spaziale del trasporto. Sono stati espressamente esclusi dalla categoria gli apparecchi ultraleggeri di cui alla legge 25 marzo 1985 n. 106.

28. Con riferimento agli aeromobili di Stato, si è provveduto a escludere dalla categoria i mezzi adibiti al servizio postale, oggetto di privatizzazione, mentre è risultato opportuno prevedere un'equiparazione legale agli aeromobili di Stato di

quegli aeromobili, anche privati, impiegati nell'interesse dello Stato o della tutela della sicurezza nazionale o in altri servizi di pubblico interesse di competenza statale, per i quali è esclusa l'applicabilità delle norme del codice (articolo 744). È stata conservata, inoltre, la previsione relativa all'equiparazione da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti agli aeromobili di Stato degli aeromobili, di proprietà o in esercizio a privati, adibiti a un servizio di Stato non commerciale, cui è stata aggiunta una nuova forma di equiparazione, con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, all'attività svolta dagli aeromobili di Stato dell'attività di volo esercitata nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche (articolo 746). Dall'applicazione del complesso delle dette disposizioni, come per il resto del codice riformato, non possono derivare oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato e la finanza pubblica.

29. La disciplina dei Capi II, III e IV è ispirata a criteri di semplificazione ed aggiornamento. In particolare:

a) per quel che riguarda la cancellazione dell'aeromobile (articolo 760) dal registro, si è ritenuto opportuno conservare una disciplina di tutela dei diritti dei creditori. È stato previsto un doppio regime, modellato sul procedimento di dismissione di bandiera della nave di cui all'articolo 156 del codice (come sostituito dal decreto legge 30 dicembre 1997 n. 457, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 1998 n. 30). Nel caso di cancellazione dell'aeromobile per la perdita dei requisiti di nazionalità richiesti nell'articolo 755, ovvero per l'iscrizione nel registro di un altro Stato, si è stabilito di conservare un regime di pubblicità degli avvisi *ad opponendum*, al fine di consentire un'adeguata garanzia dei diritti dei creditori con privilegio, non titolari di diritto reale o di garanzia debitamente trascritto. Nello stesso tempo si è tenuto conto delle esigenze di semplificazione ed accelerazione del procedimento emerse in concreto e si è quindi provveduto a inserire la previsione della possibilità di procedere alla cancellazione, indipendentemente dalle ragioni di urgenza, anche nel caso che siano state proposte opposizioni da parte di creditori, senza che sia necessario attendere il passaggio in giudicato della sentenza avente ad oggetto l'opposizione. È sembrato infatti opportuno garantire le ragioni dei creditori opposti attraverso la previsione di una garanzia fideiussoria pari al valore dei crediti opposti maggiorata dagli interessi e dalle spese legali indicate nell'atto di opposizione, pur col limite massimo del valore dell'aeromobile. È stata poi conservata la previsione della cancellazione immediata, per ragioni di urgenza, a condizione che venga prestata garanzia fideiussoria pari al valore dell'aeromobile.

Nel caso, invece, di cancellazione dell'aeromobile dal registro nazionale al fine di iscriverlo in un altro registro comunitario, si è ritenuto opportuno prevedere un regime molto più agile e semplificato, che consente la cancellazione previo soddisfacimento per estinzione dei crediti o dei diritti reali o di garanzia risultanti dal registro. Anche questa ipotesi è modellata sul procedimento di dismissione di bandiera della nave (articolo 156, comma 9). Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione al Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea, istituito presso l'Istituto nazionale di



previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione nell'ufficio periferico dell'ENAC avente giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale. In tal caso, il termine di estinzione dei privilegi sull'aeromobile decorre dalla data della cancellazione.

b) Il medesimo procedimento è riproposto nell'ipotesi della demolizione dell'aeromobile (articolo 759). A tale proposito si è ritenuto opportuno prevedere una specifica autorizzazione per le operazioni di materiale smantellamento dell'aeromobile alle quali potranno procedere sono imprese certificate in conformità dei regolamenti dell'ENAC.

c) Tenuto conto delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza in materia di navigabilità, si è riprodotta, pur con diversa formulazione, l'attuale previsione del comma 1 dell'articolo 764 ribadendosi che il certificato di navigabilità attesta l'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea.

d) È stato poi inserito l'articolo 767, avente ad oggetto il certificato di omologazione, che attesta la rispondenza del tipo di aeromobile alla normativa comunitaria e quindi ai regolamenti dell'Agenzia Europea per la sicurezza, alla quale il regolamento (CE) n. 1592/2002 del 15 luglio 2002 attribuisce la responsabilità dei processi di omologazione degli aeromobili e la competenza in sede di certificazione.

30. Per quanto concerne l'ordinamento dei servizi aerei, la Commissione ha tenuto conto del profondo processo di trasformazione che la materia ha subito in ambito comunitario, ove i servizi aerei di linea e non di linea, internazionali e nazionali, sono stati ampiamente liberalizzati. Anche la recente affermazione della competenza esclusiva in capo alla Comunità europea nella negoziazione degli accordi aerei bilaterali, ai quali tradizionalmente è affidata la regolamentazione di tali servizi, ha imposto una profonda rivisitazione della disciplina del codice attuale.

Si è quindi ritenuto di procedere all'integrale riformulazione del Titolo VI, sostituendo gli attuali Capo I (dei servizi di linea) e Capo II (dei servizi non di linea, del lavoro aereo e delle scuole di pilotaggio), che presuppongono rispettivamente il regime della concessione e della licenza, con una nuova distinzione che tiene conto dei processi cui sopra si è accennato. Salvo che per alcuni servizi aerei di rilevanza minore, la cui regolamentazione è stata inserita nel Capo III, è stato individuato quale criterio generale di assentimento alla prestazione del servizio sia di linea che non di linea, sia comunitario che extracomunitario, la licenza di esercizio rilasciata dall'autorità di uno Stato membro.

Su tale presupposto, è stato quindi ritenuto opportuno introdurre previsioni normative specifiche per i servizi aerei a titolo oneroso fra Stati membri dell'Unione europea (Capo I), per quelli extracomunitari (Capo II) e infine per i servizi di lavoro aereo e le scuole di pilotaggio nonché per i servizi aerei che possiamo definire minori (Capo III).

31. Per i servizi aerei fra Stati membri a titolo oneroso di linea e non di linea, conformemente alla disciplina comunitaria di cui al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, l'abilitazione all'espletamento dei servizi di



trasporto aereo di passeggeri posta o merci compete ai vettori aerei titolari di certificato di operatore aereo (COA) e in possesso di licenza di esercizio rilasciata dallo Stato membro. In questo senso è stata individuata nell'ENAC l'autorità competente al rilascio del COA (articolo 777) e della licenza di esercizio (articolo 778) sulla base della verifica dei presupposti richiesti dal regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992.

Il mantenimento, la sospensione e la revoca della licenza di esercizio sono condizionati dal controllo dell'ENAC, al quale compete la vigilanza sull'attività del vettore aereo (articolo 779).

32. Il vettore aereo in possesso della licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC può esercitare diritti di traffico, e quindi servizi di trasporto aereo di passeggeri, posta o merci, di linea e non di linea, su qualsiasi rotta all'interno dell'Unione europea, compreso il traffico di cabotaggio all'interno del territorio italiano (come di qualsiasi altro Stato membro), sulla base delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 (articolo 781).

33. Si è ritenuto opportuno, conformemente all'obiettivo di migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero indicato nella legge delega, sottoporre i vettori aerei all'obbligo dell'espletamento di adeguate forme di pubblicità verso gli utenti nel caso di accordi commerciali intervettoriali sui diritti di traffico (articolo 780). In ossequio al medesimo intendimento, si è ritenuto di dovere individuare nell'ENAC l'autorità deputata alla verifica della qualità dei servizi di trasporto aereo (articolo 783). Risponde alla medesima esigenza la previsione relativa all'imposizione degli oneri di servizio pubblico tramite procedure trasparenti e non discriminatorie, secondo le disposizioni dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992.

34. Nel Capo II, per i servizi aerei extracomunitari di linea e non di linea si è tenuto conto delle decisioni della Corte di giustizia delle Comunità europee del novembre 2002 (cosiddette *open sky*) che hanno attribuito alla Comunità la competenza esclusiva per quanto riguarda vari aspetti delle relazioni aeronautiche internazionali fra Stati membri dell'Unione europea e Stati terzi, le quali sono tradizionalmente disciplinate da accordi bilaterali sui servizi aerei conclusi dagli Stati membri con Stati terzi.

Si è pertanto ritenuto opportuno sostituire l'attuale regime concessorio con un regime autorizzatorio, tenuto conto dell'evoluzione della normativa comunitaria, la quale mira a scongiurare, anche nell'ambito delle relazioni tra Stato membro e Stato terzo, la conservazione di disposizioni che consentano restrizioni dell'accesso al mercato dei vettori aerei comunitari (regolamento CE n. 847/2004 del 29 aprile 2004) e deroghe al diritto comunitario. Pertanto, è stato confermato il rinvio agli accordi aerei internazionali fra Stati, nell'ambito dei quali i diritti di traffico, per parte italiana, vengono affidati a vettori aerei designati muniti di valida licenza di esercizio, i cui rapporti con l'ENAC sono regolati da un'apposita convenzione. La scelta del



vettore avviene ad opera dell'ENAC sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori.

Per i servizi aerei extracomunitari non di linea, non compresi negli accordi internazionali, viene confermato il criterio della reciprocità già presente nell'art. 788, terzo comma, del codice della navigazione (articolo 787).

35. Nel Capo III è prescritta la necessità della licenza di esercizio per il servizio di lavoro aereo per conto di terzi. Si è invece ritenuto necessario il solo certificato di operatore aereo per le scuole di pilotaggio, per i trasporti locali circolari (esplicitamente richiamati dall'art. 1 del regolamento CEE n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992) e per i trasporti cosiddetti aziendali. Per esclusione, i servizi aerei non menzionati sono esonerati sia dalla licenza di esercizio, sia dal certificato di operatore aereo.

35. Nella disciplina delle funzioni di polizia della navigazione aerea, si è recepita la tendenza, già emersa nel corso dei lavori della «commissione Romanelli», istituita ai sensi dell'art. 13 del d.lg. 250/1997, e confermata dal cosiddetto «testo Romani», alla semplificazione del regime normativo.

Nel Capo I, seguendo lo schema del «progetto Romanelli», sostanzialmente recepito dal cosiddetto «testo Romani», sono raccolte le disposizioni generali. Esse attribuiscono l'esercizio delle funzioni di polizia, nonché lo svolgimento delle attività di vigilanza all'ENAC, il quale, nell'esercizio della propria autonomia regolamentare, potrà scegliere le formule ritenute più congrue per il perseguimento delle finalità ad esso demandate.

36. Il Capo II contiene le norme concernenti la partenza e l'arrivo degli aeromobili. Quanto al controllo degli aeromobili, si è necessariamente dovuto tenere conto dell'intervenuta modifica (ad opera dell'art. 3-bis del decreto legge 8 settembre 2004 n. 237, convertito, con modificazioni, nella legge 9 novembre 2004 n. 265) degli articoli 801 e 802 del codice, per effetto della quale l'attribuzione della semplice facoltà di controllo al direttore dell'aeroporto cede il passo alla previsione di un'attività pianificata di vigilanza, effettuata dall'ENAC nel rispetto di programmi internazionali, nazionali e comunitari. Del resto, già il progetto elaborato dalla «commissione Romanelli» contemplava il controllo a campione in luogo di un inattuabile controllo a tappeto e il «testo Romani», in linea con la formulazione degli articoli 801 e 802 antecedente alla suddetta modifica, prevedeva una facoltà di controllo in capo all'ENAC. Nell'ambito dell'art. 802 è stato reintrodotta il divieto di partenza in caso di mancato adempimento degli obblighi inerenti al pagamento di tasse e diritti.

37. Si è inserita una disposizione relativa all'assegnazione delle bande orarie (articolo 807), la quale, sostanzialmente, sancisce l'osservanza della normativa comunitaria vigente in materia. A tal proposito, è il caso di osservare che il regolamento (CE) n. 793/2004 del 21 aprile 2004, modificativo del regolamento



(CEE) n. 95/93 del 18 gennaio 1993, distingue fra aeroporti «ad orari facilitati» e aeroporti «coordinati» (sostituendo così la vecchia distinzione fra aeroporti «coordinati» e «pienamente coordinati»), subordinando solo in riferimento a questi ultimi la partenza e l'approdo degli aeromobili all'assegnazione delle bande orarie ad opera del soggetto competente.

38. Il Capo III, relativo alla polizia di bordo, riproduce, in pratica, il «testo Romani», testo peraltro redatto, con riferimento a tale materia, nell'evidente ottica di snellimento della disciplina, pur mantenendo i principi sanciti dal vigente codice della navigazione, al fine di un esercizio efficiente delle funzioni di polizia della navigazione.

39. Discorso analogo può essere fatto anche per il Titolo IX, concernente gli atti di stato civile in corso di navigazione. Secondo le indicazioni del progetto della «commissione Romanelli» e del «testo Romani», sono state infatti eliminate le disposizioni non più rispondenti alle odierne caratteristiche del trasporto aereo, prima fra tutte quella disciplinante il matrimonio in imminente pericolo di vita.

40. In un'ottica di tutela dell'utente e di adesione alla normativa comunitaria e internazionale, si è inciso sulla disciplina dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile, aggiungendo alcune disposizioni in tema di locazione e di noleggio di aeromobile (mentre prima ci si limitava ad un semplice rinvio alla parte marittima), nonché in tema di trasporto di persone e di bagagli.

41. In tema di locazione, oltre al rinvio alla disciplina marittima, si è estesa la disciplina al *leasing* di aeromobile, data l'evidente similitudine di fattispecie (articolo 939).

42. Con riguardo alla forma e alla pubblicità del contratto, con l'articolo 939-*bis* ci si è adeguati alla Convenzione di Ginevra del 19 giugno 1948 sul riconoscimento internazionale dei diritti sugli aeromobili (resa esecutiva con legge 1 maggio 1952 n. 545), che prevede la pubblicità del contratto di locazione ma non quella dell'esercizio. La trascrizione va fatta nel registro aeronautico nazionale, anziché nel registro tenuto dal direttore di aeroporto nella circoscrizione del quale è l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile, perché l'art. 2 della Convenzione impone che le trascrizioni dei diritti sugli aeromobili siano fatte tutte nello stesso registro. Si è reso necessario cambiare in tal senso anche gli articoli 874 e 875 del codice.

43. Nell'articolo 939-*ter* si è imposto sul conduttore un obbligo, di natura privatistica, di assicurazione dei rischi derivanti dall'esercizio. La disposizione opera principalmente a tutela del locatore-proprietario (o del locatore finanziario), che è esposto ai privilegi sull'aeromobile che derivano dall'esercizio; ma tutela anche i terzi danneggiati.



44. L'articolo 939-*quater* disciplina l'utilizzazione dell'aeromobile per brevi periodi indicando l'esercente in colui che abbia conferito il diritto di utilizzazione e prevedendo la responsabilità solidale dell'utilizzatore. La disposizione elimina i dubbi sulla responsabilità per l'uso degli aeromobili degli aeroclub e si adegua all'art. 3 della Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 sui danni a terzi sulla superficie (resa esecutiva con legge 2 marzo 1963 n. 674), estendendone l'applicazione a qualsiasi responsabilità. In effetti, se per esercizio si considera l'attività organizzativa e non la navigazione in se stessa, un uso per un periodo inferiore a quindici giorni non configura attività di esercizio in senso proprio.

45. Con riguardo al contratto di noleggio di aeromobile, oltre al rinvio alla disciplina marittima, si è ritenuto opportuno ricomprendervi formule contrattuali come il *code sharing*, il *block space*, ecc., salvo che le parti non dispongano in senso diverso (articolo 940).

46. L'articolo 940-*quater* disciplina la responsabilità verso i terzi e fra le parti in deroga all'art. 393 del codice. Il comma 2 si applica sia al *wet lease* sia al *code sharing*. Tuttavia, se le parti dispongono diversamente, il contratto potrebbe non essere qualificato come noleggio.

47. Con riguardo al trasporto di persone e bagagli, l'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 sul trasporto aereo internazionale (resa esecutiva con legge 10 gennaio 2004 n. 12), sostanzialmente integrata dal regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002, ha comportato la diretta applicabilità di tali strumenti normativi, oltre che ai trasporti internazionali, anche a quelli effettuati da vettori muniti di licenza comunitaria. Si è ritenuto opportuno estendere detta normativa a tutti i trasporti, anche se effettuati da vettori non muniti di licenza di esercizio (articolo 941, commi 1 e 3).

48. Si è soppresso il rinvio alla parte marittima, perché il regime degli impedimenti e del rischio del corrispettivo è trattato esplicitamente di seguito. Rimane solo il rinvio agli articoli 417 e al 414, quest'ultimo per evitare problemi di costituzionalità in caso di disuguaglianza rispetto al trasporto marittimo (articolo 941, comma 2).

49. Con l'articolo 942 si è sostituita l'assicurazione obbligatoria dei passeggeri con l'assicurazione, pure obbligatoria, della responsabilità del vettore imposta dalla normativa comunitaria. Poiché la normativa comunitaria non detta una disciplina particolareggiata di tale assicurazione e pertanto ad essa si applica la disciplina generale del codice civile sull'assicurazione di responsabilità, si è ritenuto opportuno attribuire al passeggero danneggiato un'azione diretta contro l'assicuratore.

Il comma 4 sanziona le compagnie extracomunitarie, accogliendo l'invito dell'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (CE) 785/2004 del 21 aprile 2004.



L'abolizione dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri ha comportato l'abrogazione degli articoli del codice (da 996 a 1000) che la riguardavano.

50. L'articolo 943 mira a tutelare il passeggero in caso di *code sharing* (o altro analogo strumento) occulto, imponendo un obbligo d'informazione. Il comma 3 sanziona le compagnie aeree non comunitarie.

51. Il regime degli impedimenti riflette quello della parte marittima del codice, adattandolo alle peculiari esigenze del trasporto aereo. In caso di impedimenti del vettore, il comma 2 dell'articolo 947 rende l'ENAC organismo responsabile dell'attuazione della normativa comunitaria, dando così attuazione all'art. 16 del regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004.

52. La parte terza del codice, sulle disposizioni penali, è stata infine corretta al solo scopo di adeguarla alle modificazioni apportate alle disposizioni amministrative.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio Legislativo

RELAZIONE TECNICA

*(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive
modificazioni,)*

La legge 9 novembre 2004, n. 265, di conversione del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, prevede all'articolo 2 la delega al Governo ad emanare: "*senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica*", uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione.

In ottemperanza alla previsione di delega, è stato predisposto il presente provvedimento, che innova e snellisce, armonizzandola con la normativa comunitaria ed internazionale di settore, la parte aeronautica del Codice della navigazione, la cui emanazione risale al 1942, e che, conseguentemente, risulta non più sufficiente ed idonea a disciplinare un settore in continua evoluzione come quello in parola.

Da quanto succintamente esposto, si evince che trattasi di operazione di "rivisitazione" di materia prettamente tecnica che, pertanto, non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, come previsto dalla legge 9 novembre 2004, n. 265.

In particolare, per quanto attiene all'articolo 5, comma 3, del provvedimento, che attribuisce, come già in passato, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di equiparare, con proprio decreto, ad aeromobili di Stato, anche quelli che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti ad un servizio di Stato non commerciale, si rappresenta che la conseguente esenzione dal pagamento delle tariffe in rotta e di terminale dovute all'Enav s.p.a, per i servizi di assistenza in volo erogati, non verranno a gravare sul bilancio dello Stato, bensì ogni Amministrazione interessata, regolerà questo aspetto nel rapporto contrattuale da stipulare con il privato incaricato di svolgere detto servizio.



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE NORME PER LA
REVISIONE DELLA PARTE AERONAUTICA DEL CODICE DELLA
NAVIGAZIONE**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del...;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ...;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per le politiche comunitarie e con il Ministro della giustizia;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

(Degli organi amministrativi e della disciplina tecnica della navigazione)

1. La rubrica del Titolo I del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituita dalla seguente: «DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI E DELLA DISCIPLINA TECNICA DELLA NAVIGAZIONE».

2. Gli articoli da 687 a 690 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«Art. 687 (*Amministrazione della navigazione aerea*). — L'amministrazione della navigazione aerea è costituita dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture e dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

L'ENAC, salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica e di certificazione nel settore dell'aviazione civile, vigilando sulla fornitura dei servizi inerenti alla navigazione aerea.

Le attribuzioni e l'organizzazione degli enti aeronautici sono disciplinate dalle rispettive norme istitutive, nonché dalle norme statutarie ed organizzative.



Art. 688 (*Concorso di competenze*). — Negli aeroporti situati all'interno di porti marittimi, la vigilanza sulla sosta e sulla circolazione di navi, galleggianti e aeromobili è esercitata dall'ENAC, d'intesa con l'autorità marittima.

Art. 689 (*Vigilanza sul traffico nazionale all'estero*). — La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

Art. 690 (*Annessi ICAO*). — Al recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede in via amministrativa, sulla base dei principi generali stabiliti, in attuazione di norme legislative, dal decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, anche mediante l'emaneazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Con le stesse modalità di cui al comma 1 si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi.

Il Governo della Repubblica è autorizzato a modificare, con regolamento emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e in attuazione dei principi stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 461 del 1985, le disposizioni di legge incompatibili con quelle degli annessi oggetto del recepimento.».

3. L'articolo 26 della legge 1° agosto 2002, n. 166 è abrogato.

Art. 2

(*Dei servizi della navigazione aerea*)

1. Dopo l'articolo 690 del codice della navigazione è inserito il titolo seguente: «TITOLO II: DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA».

2. L'articolo 691 del codice della navigazione è sostituito dai seguenti:

«Art. 691 (*Servizi della navigazione aerea*). — I servizi della navigazione aerea si distinguono in:

a) servizi del traffico aereo, che includono i servizi di controllo del traffico aereo, i servizi di informazioni volo, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di allarme;

b) servizi di meteorologia aeronautica;

c) servizi di informazioni aeronautiche;

d) servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza.

Art. 691-bis (*Fornitura dei servizi della navigazione aerea*). — I servizi della navigazione aerea sono forniti dalla società ENAV e dagli altri fornitori designati in base alle previsioni della normativa comunitaria, per gli spazi aerei di competenza.



I servizi del traffico aereo sono svolti da personale in possesso di apposita licenza o certificazione.

La società ENAV e gli altri fornitori designati di cui al comma 1, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

L'Aeronautica militare svolge i servizi di cui al presente articolo stipulando, se del caso, specifici atti di intesa con l'ENAC da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero della difesa.

Sono fatte salve le attribuzioni dell'Aeronautica militare in materia di meteorologia generale.

Art. 3

(Dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aerodromi)

1. Il Titolo II è soppresso e i Capi da I a III del Titolo III del Libro I della Parte II del codice della navigazione sono sostituiti come segue:

«TITOLO III

DEI BENI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE E DELLA POLIZIA DEGLI AERODROMI

Capo I

DELLA PROPRIETÀ E DELL'USO DEGLI AERODROMI

Art. 692 (*Beni del demanio aeronautico statale*). — Fanno parte del demanio aeronautico civile statale:

- a) gli aerodromi civili istituiti dallo Stato o appartenenti al medesimo;
- b) ogni costruzione o impianto appartenente allo Stato strumentalmente destinato al servizio della navigazione aerea.

Gli aerodromi militari fanno parte del demanio militare aeronautico.

Sono fatti salvi, in materia di proprietà degli aerodromi, nonché di costruzioni o impianti destinati al servizio della navigazione aerea, gli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi speciali vigenti.

Art. 693 (*Assegnazione dei beni del demanio aeronautico*) — I beni del demanio aeronautico di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'art. 692 sono assegnati all'ENAC in uso gratuito ai fini dell'affidamento in concessione al gestore aeroportuale.

All'individuazione dei beni di cui al comma 1 provvedono le amministrazioni statali competenti con apposito atto di intesa.

I beni del demanio militare aeronautico da destinare all'aviazione civile sono individuati con provvedimento del Ministero della difesa e trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva assegnazione in uso gratuito all'ENAC.



Art. 694 (*Aerodromi privati*). — Ferme restando le attribuzioni degli Enti locali e fatti salvi gli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi speciali vigenti, la realizzazione e l'ampliamento da parte dei privati, sul suolo di proprietà privata, di aerodromi e di altri impianti aeronautici, sono autorizzati dall'ENAC.

Art. 695 (*Mutamenti relativi ai diritti su aerodromi e su altri impianti privati*). — L'alienazione, la locazione, la costituzione di usufrutto e qualunque altro atto dispositivo di aerodromi o di altri impianti aeronautici privati, sono preventivamente comunicati all'ENAC, anche ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza.

Art. 696 (*Opere di pubblico interesse*). — La dichiarazione di pubblico interesse per le opere necessarie all'istituzione ed all'ampliamento di aerodromi e di altri impianti aeronautici da destinare al servizio della navigazione aerea è fatta dall'ENAC ed è comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il quale, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, può annullarla entro il termine di trenta giorni dalla ricezione.

Art. 697 (*Aerodromi aperti al traffico civile*). — Sono aperti al traffico aereo civile, previa valutazione di idoneità al servizio da parte dell'ENAC:

a) gli aeroporti civili istituiti dallo Stato o appartenenti al medesimo e agli enti pubblici territoriali;

b) gli aeroporti militari designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro della difesa;

c) gli aeroporti privati autorizzati ai sensi dell'articolo 694 ed adibiti dal gestore all'esercizio del traffico aereo.

Art. 698 (*Aeroporti di rilevanza nazionale*). — Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dall'assegnazione, gli aeroporti di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato. Con il medesimo procedimento si provvede alle modifiche del suddetto decreto del Presidente della Repubblica.

Art. 699 (*Uso degli aeroporti aperti al traffico civile*). — Gli aeromobili possono approdare, sostare e partire negli aeroporti aperti al traffico civile, nel rispetto delle condizioni per l'uso degli aeroporti.

Gli aeromobili stranieri sono ammessi a condizione di reciprocità o quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali, salva in ogni caso la facoltà dell'ENAC di dare autorizzazioni temporanee.



Art. 700 (*Uso degli aerodromi privati non aperti al traffico civile*). — Salvo il caso di necessità, per l'uso degli aerodromi privati non aperti al traffico civile è richiesto il consenso dell'esercente dell'aeroporto.

Art. 701 (*Aviosuperfici*). — Le aviosuperfici sono aree, diverse dagli aeroporti, idonee alla partenza ed all'approdo, non appartenenti al demanio aeronautico e sono disciplinate dalle norme speciali.

Art. 702 (*Progettazione e realizzazione delle infrastrutture aeroportuali*). — Ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, i progetti di costruzione, di ampliamento e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali di rilevanza nazionale, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, sono sottoposti all'approvazione dell'ENAC per la verifica del rispetto delle norme di sicurezza, fatta salva la valutazione di conformità agli strumenti di programmazione aeroportuale da parte del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Le opere realizzate dal gestore aeroportuale sul sedime demaniale appartengono al suo patrimonio fino alla cessazione della concessione.

Art. 703 (*Devoluzione delle opere non amovibili*). — Ove non diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando la stessa venga a cessare, le opere non amovibili, costruite sull'area demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'ENAC, d'intesa con le autorità competenti, di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

In quest'ultimo caso, l'ENAC, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio ai sensi dell'articolo 54.

Capo II

DELLE GESTIONI AEROPORTUALI E DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

Art. 704 (*Rilascio della concessione di gestione aeroportuale*). — Alla concessione della gestione totale aeroportuale degli aeroporti di rilevanza nazionale si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministro della difesa.

Il provvedimento concessorio, nel limite massimo di durata di quaranta anni, è adottato su proposta dell'ENAC all'esito di selezione effettuata tramite procedura concorrenziale, previe idonee forme di pubblicità.

L'affidamento in concessione è subordinato al conseguimento, da parte del gestore aeroportuale, della certificazione rilasciata dall'ENAC e alla sottoscrizione di una convenzione e di un contratto di programma fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La convenzione deve contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno



sulla presenza di ostacoli e pericoli per la navigazione aerea ad esso attribuito dal comma 2 dell'articolo 4 del decreto legge n. 237 del 2004, convertito con modificazioni nella legge n. 265 del 2004.

Si è inoltre mantenuta la previsione dell'edificabilità in una fascia di trecento metri dal perimetro dell'aeroporto limitatamente alle direzioni di atterraggio e decollo, desunta dalla precedente formulazione, essendo essa l'area più a rischio in caso di incidente. Essa integra la normativa ICAO che, pur non avendo specifiche previsioni al riguardo, richiede di introdurre misure per la riduzione del rischio nelle aree limitrofe all'aeroporto.

19. L'articolo 708 aggiorna le procedure di opposizione alle determinazioni delle zone fatte dall'amministrazione, adeguandone i contenuti a quanto normalmente previsto per gli altri settori.

20. L'articolo 710 riproduce, come nell'attuale codice, la disciplina dei vincoli nelle vicinanze degli aeroporti militari, mantenendo il riferimento agli stessi criteri per la determinazione degli ostacoli alla navigazione aerea. Ciò costituisce un vantaggio sia per l'unicità dei criteri tecnici da utilizzare sia perché, in caso di apertura di aeroporti al traffico aereo civile, non si determinano incongruenze.

21. Gli articoli 709, 711, 712, 713, 714 aggiornano, semplificandole, le attuali disposizioni del codice e prevedono, per il collocamento dei segnali, il coinvolgimento degli enti territoriali nella preservazione della funzionalità in sicurezza degli impianti aeroportuali dislocati sul territorio. In particolare, nell'articolo 713 è prevista la possibilità di imporre limitazioni anche nelle aree limitrofe alle aviosuperfici, a valorizzazione di tali impianti aeronautici quando ricorrono preminenti interessi pubblici, verosimilmente associati a esigenze primarie del territorio.

22. L'articolo 715 introduce, in sintonia con quanto già in essere presso alcuni Stati dell'Unione europea, quali l'Olanda e il Regno Unito, una previsione mirata alla valutazione dei rischi indotti sul territorio dalle attività aeronautiche, al fine di ridurre i rischi derivanti da eventi catastrofici. La norma mette a disposizione dell'amministrazione e degli enti territoriali gli strumenti oggi più sofisticati per una consapevole gestione delle attività sul territorio con la necessaria attenzione alla valutazione dei rischi ad esse connessi.

23. L'articolo 716 inserisce nel quadro complessivo del codice la tematica delle immissioni acustiche, in relazione al dimostrato impatto che le stesse hanno sulle attività umane, e più specificamente sugli insediamenti abitativi, nelle vicinanze degli aeroporti. La disposizione costituisce un mero raccordo con le leggi speciali che governano il settore.



determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Deve inoltre contenere le modalità di definizione ed approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore.

Art. 705 (*Compiti del gestore aeroportuale*). — Fermo restando quanto previsto dal Titolo VII e comunque le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione incendi, soccorso e protezione civile, il gestore aeroportuale:

a) assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma;

b) organizza e gestisce l'attività aeroportuale, coordinando e controllando le attività degli operatori privati presenti nell'aeroporto, al fine di garantire l'efficiente utilizzo delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;

c) corrisponde il canone di concessione;

d) assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, di cui all'articolo 706, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;

e) sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV o con altro soggetto fornitore dei servizi della navigazione aerea, assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili;

f) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società ENAV o ad altro soggetto fornitore dei servizi della navigazione aerea, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti alla struttura aeroportuale, ad eccezione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL), anche al fine di una corretta e tempestiva informazione degli utenti;

g) redige la Carta dei servizi in conformità delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza.

Art. 706 (*Servizi di assistenza a terra*). — I servizi di assistenza a terra negli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, espletati sia dal gestore aeroportuale che dagli operatori terzi o dagli utenti in autoassistenza ritenuti idonei dall'ENAC, sono regolati dalle norme speciali in materia.



Capo III
VINCOLI DELLA PROPRIETÀ PRIVATA

Art. 707 (*Determinazione delle zone soggette a limitazioni*). — Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea e ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.

Il personale incaricato dall'ENAC di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.

Le zone di cui al comma 1 e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato.

Dell'avvenuto deposito è data notizia, entro dieci giorni, mediante avviso inserito nel Bollettino Ufficiale della regione interessata. Il comune interessato provvede inoltre a darne pubblicità nei modi ritenuti idonei.

Nelle direzioni di atterraggio e decollo non è consentita alcuna edificazione in una fascia di sicurezza larga trecento metri, per una distanza di trecento metri dal perimetro dell'aeroporto.

Per gli aeroporti militari le funzioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 sono esercitate dal Ministero della difesa;

Art. 708 (*Opposizione*). — Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, comma 4, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato all'ENAC, proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta a limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, è fatta menzione nel medesimo avviso.

L'ENAC decide sull'opposizione entro sessanta giorni dalla notifica della medesima. Decorso il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta.

Art. 709 (*Ostacoli alla navigazione*). — Costituiscono ostacolo alla navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici e in genere le opere che interferiscono con le superfici di rispetto come definite dall'ENAC con proprio regolamento.

La costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.

Art. 710 (*Aeroporti militari*). — Per gli aeroporti militari, il Ministero della difesa esercita le competenze relative:

- a) alla predisposizione e pubblicazione delle mappe aeronautiche;



- b) alla autorizzazione alla costituzione degli ostacoli alla navigazione aerea nelle vicinanze degli stessi;
- c) all'imposizione di limitazioni e rilascio di autorizzazioni di cui all'articolo 711;
- d) al collocamento di segnali di cui all'articolo 712;
- e) all'abbattimento degli ostacoli ed all'eliminazione dei pericoli di cui all'articolo 714.

Art. 711 (*Pericoli per la navigazione*). — Nelle zone di cui all'articolo 707, sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.

La realizzazione delle opere, le piantagioni e l'esercizio delle attività di cui al comma 1, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Art. 712 (*Collocamento di segnali*). — L'ENAC, anche su segnalazione delle autorità e degli organismi locali e con oneri a carico del proprietario, ordina il collocamento di segnali sulle costruzioni, sui rilievi orografici e in genere sulle opere che richiedono maggiore visibilità, nonché l'adozione di altre misure necessarie per la sicurezza della navigazione.

I comuni territorialmente competenti segnalano all'ENAC eventuali inosservanze delle prescrizioni in materia di collocamento di segnali.

Art. 713 (*Aviosuperfici e impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea*). — Le aree in prossimità di aviosuperfici o di impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea possono essere assoggettate dall'ENAC alle limitazioni previste dagli articoli 709 e 711, a tutela dell'interesse pubblico.

Art. 714 (*Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli*). — L'ENAC ordina, con provvedimento motivato, che siano abbattuti gli ostacoli non compatibili con la sicurezza della navigazione aerea o eliminati i pericoli per la stessa. Il relativo onere è posto a carico del proprietario dell'opera che costituisce ostacolo.

Se l'ostacolo o la situazione di pericolo sono preesistenti alla data di pubblicazione del piano di sviluppo aeroportuale o, in carenza di esso, del piano regolatore aeroportuale, è corrisposta un'indennità all'interessato che abbia subito un pregiudizio in conseguenza dell'abbattimento o dell'eliminazione.

Art. 715 (*Valutazione di rischio delle attività aeronautiche*). — Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche per le comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.



Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al comma 1.

Art. 716 (*Inquinamento acustico*). — La realizzazione di opere nelle vicinanze degli aeroporti è subordinata all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico.».

2. Impregiudicata l'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, ai sensi dell'articolo 698, le disposizioni di cui all'articolo 704, commi 1 e 2, del codice della navigazione, come modificato dal presente decreto legislativo, non si applicano comunque alle concessioni della gestione aeroportuale già rilasciate, anche in base a legge speciale, nonché ai procedimenti di rilascio della concessione originati da istanze presentate antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo.

3. Sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) il comma 4 dell'articolo 8 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250;**
- b) il comma 1 dell'articolo 1-bis del decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265;**
- c) i commi 2 e 4 dell'articolo 2 del decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265.**

4. L'articolo 718 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 718 (*Funzioni di polizia e di vigilanza*). — Le funzioni di polizia degli aerodromi sono esercitate dall'ENAC.

Coloro che esercitano un'attività nell'interno degli aerodromi sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC, nell'esercizio dei poteri autoritativi di competenza, nonché al coordinamento e controllo del gestore aeroportuale.

L'ENAC vigila sulla fornitura dei servizi forniti dalla società ENAV e dagli altri fornitori, fatte salve le competenze del Ministero della difesa.

Al personale dell'ENAC autorizzato a svolgere attività ispettiva è garantito l'accesso ai mezzi, alle aree aeroportuali e alle infrastrutture, nonché alle documentazioni pertinenti alle attività connesse alla navigazione aerea.».

5. Gli articoli da 719 a 725 del codice della navigazione sono abrogati.

6. All'articolo 730, comma 3, le parole «, previo versamento della somma fissata nell'atto d'ingiunzione» sono soppresse.

7. Le regioni disciplinano le materie di propria competenza nel rispetto dei principi desumibili dalle disposizioni contenute nel presente titolo.

Art. 4

(Del personale aeronautico)



1. Il Titolo IV del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«TITOLO IV
DEL PERSONALE AERONAUTICO

Art. 731 (*Il personale aeronautico*). — Le disposizioni del presente titolo si applicano al personale aeronautico di cui all'annesso n. 1 alla Convenzione di Chicago, per il quale è previsto il possesso di licenze, attestati o altre forme di certificazione.

Il personale aeronautico di cui al comma 1 comprende:

- a) il personale di volo;
- b) il personale non di volo.

Art. 732 (*Personale di volo*). — Il personale di volo comprende:

- a) il personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili;
- b) il personale addetto al controllo degli apparati e degli impianti di bordo;
- c) il personale addetto ai servizi complementari di bordo.

Art. 733 (*Personale non di volo*). — Il personale non di volo comprende:

- a) il personale addetto ai servizi del traffico aereo;
- b) il personale, non di volo, delle imprese di trasporto aereo;
- c) il personale addetto ai servizi di manutenzione.

Art. 734 (*Licenze ed attestati*). — I titoli professionali, i requisiti e le modalità per il rilascio, il rinnovo, la reintegrazione, la sospensione o la revoca delle licenze, degli attestati e delle altre forme di certificazione sono disciplinati da regolamenti dell'ENAC, emanati in conformità dell'articolo 690.

Art. 735 (*Obbligo di esibizione di licenze e di attestati*). — I titolari di licenze e di attestati hanno l'obbligo di esibirli al personale dell'ENAC, nel corso di attività ispettive o di controllo, e alle competenti autorità straniere sul territorio degli Stati esteri secondo le convenzioni internazionali.».

2. Gli articoli da 736 a 742 del codice della navigazione sono abrogati.

Art. 5
(Delle distinzioni degli aeromobili)

1. L'articolo 743 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 743 (*Nozione di aeromobile*). — Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose.



Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia.

Non sono considerati aeromobili gli apparecchi ultraleggeri di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106.».

2. All'articolo 744 del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma: «Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati, anche occasionalmente, da soggetti pubblici o privati, che svolgono la propria attività nell'interesse dello Stato o della tutela della sicurezza nazionale e degli altri servizi di pubblico interesse di competenza statale.».

3. L'articolo 745 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 745 (*Aeromobili militari*). Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali.

Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati ed immatricolati nei registri degli aeromobili militari dalla competente Direzione generale del Ministero della difesa»

4. L'articolo 746 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 746 (*Aeromobili equiparabili a quelli di Stato*). — Salvo quanto disposto dell'articolo 744, comma 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, con suo provvedimento, equiparare agli aeromobili di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti a un servizio di Stato di carattere non commerciale.

Il provvedimento stabilisce limiti e modalità dell'equiparazione ed indica la categoria di aeromobile di Stato cui essa si riferisce.

L'equiparazione rende applicabili le disposizioni relative alla categoria cui essa si riferisce e le altre disposizioni indicate nel provvedimento.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri può essere equiparata all'attività svolta dagli aeromobili di Stato l'attività di volo esercitata nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche.».

5. L'articolo 747 del codice della navigazione è abrogato.

6. L'articolo 748 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 748 (*Norme applicabili*). — Salva diversa disposizione, non si applicano le norme del presente codice agli aeromobili militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonché agli aeromobili previsti nel comma 4 dell'articolo 744.

Lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili di cui al comma 1 è effettuato tenendo in debito conto delle norme di sicurezza stabilite per la navigazione aerea.

Le norme del presente codice, salva diversa specifica disposizione, non si applicano al personale, ai mezzi, agli impianti ed alle infrastrutture appartenenti al



Ministero della difesa ed agli altri Ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà”.

Art. 6

(Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione)

1. Il Capo II del Titolo V del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Capo II

DELL'AMMISSIONE DELL'AEROMOBILE ALLA NAVIGAZIONE

Art. 749 (*Ammissione degli aeromobili alla navigazione*). — Sono ammessi alla navigazione gli aeromobili immatricolati mediante iscrizione nel registro aeronautico nazionale ed abilitati nelle forme previste dal presente codice.

Sono altresì ammessi alla navigazione gli aeromobili non immatricolati cui sono state assegnate marche temporanee ai sensi dell'articolo 754.

Le condizioni per l'effettuazione degli esperimenti di volo degli aeromobili sono disciplinate dai regolamenti dell'ENAC.

Art. 750 (*Iscrizione ed identificazione degli aeromobili*). — Gli aeromobili sono iscritti nel registro aeronautico nazionale tenuto dall'ENAC, se rispondono ai requisiti di nazionalità di cui all'articolo 756.

L'iscrizione è richiesta dal proprietario che risponde ai requisiti previsti dall'articolo 756.

L'aeromobile è identificato dalle marche di nazionalità e di immatricolazione.

Art. 751 (*Aeromobili iscritti in registri di altri Stati*). — Non possono ottenere l'immatricolazione gli aeromobili che risultino già iscritti in registri aeronautici di altri Stati.

Art. 752 (*Marca di nazionalità*). — Gli aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale hanno la marca di nazionalità costituita dalla lettera maiuscola I.

Art. 753 (*Marca di immatricolazione*). — La marca di immatricolazione è composta da un gruppo di quattro lettere, è assegnata dall'ENAC e deve essere diversa per ogni aeromobile.

Art. 754 (*Assegnazione di marche temporanee*). — Su richiesta del costruttore, possono essere assegnate marche temporanee agli aeromobili non immatricolati, che siano già iscritti nel registro delle costruzioni, allo scopo di effettuare l'attività di volo per prove, esperimenti, dimostrazioni, nonché consegna ad acquirenti.



Possono, altresì, essere assegnate marche temporanee agli aeromobili, non ancora immatricolati, di proprietà di soggetti rispondenti ai requisiti previsti dall'articolo 756, che ne dispongono a scopo di vendita.

Il rilascio, la durata e l'utilizzazione delle marche temporanee sono determinati dai regolamenti dell'ENAC.

Art. 755 (Certificato di immatricolazione). — Il certificato di immatricolazione è rilasciato dall'ENAC ed enuncia i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, le generalità del proprietario, l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile, nonché le altre indicazioni richieste dai regolamenti dell'ENAC.

Sono annotate sul certificato tutte le variazioni che comportano modificazioni dei dati indicati nel comma 1.

Art. 756 (Requisiti di nazionalità degli aeromobili). — Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale gli aeromobili che appartengono in tutto od in parte maggioritaria:

a) allo Stato, alle regioni, alle province, ai comuni e a ogni altro ente pubblico e privato italiano o di altro Stato membro dell'Unione europea;

b) ai cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea;

c) a società costituite o aventi una sede in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione europea il cui capitale appartenga in tutto od in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea, ovvero a persone giuridiche italiane o di altro Stato membro dell'Unione europea aventi le stesse caratteristiche di compagine societaria e il cui presidente, la maggioranza degli amministratori e l'amministratore delegato siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea.

L'ENAC, in deroga a quanto previsto dal comma 1, può, con provvedimento motivato, consentire l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali le società titolari di una licenza di esercizio abbiano l'effettiva disponibilità ancorché non ne siano proprietarie. In tal caso, nel registro aeronautico nazionale e nel certificato di immatricolazione deve essere fatto risultare, in aggiunta alle indicazioni di cui all'articolo 755, il titolo, diverso dalla proprietà, in base al quale l'iscrizione è effettuata. Gli obblighi che il presente titolo pone a carico del proprietario, in relazione all'ammissione dell'aeromobile alla navigazione, sono trasferiti sul soggetto che ha l'effettiva disponibilità dell'aeromobile.

La proprietà e i diritti reali di garanzia sugli aeromobili di cui al comma 2 sono disciplinati dalla legge italiana.

Art. 757 (Perdita dei requisiti di nazionalità). — La perdita dei requisiti di nazionalità, ove non ricorrono le condizioni previste dall'articolo 756, comma 2, comporta la cancellazione dell'aeromobile dal registro aeronautico nazionale.

L'ENAC esegue la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione ai sensi dell'articolo 760.



Art. 758 (*Perdita dei requisiti di nazionalità nei casi di successione e di aggiudicazione*). — Quando l'aeromobile nazionale pervenga ad un soggetto privo dei requisiti di cui all'articolo 756 a causa di morte, l'erede o il legatario, entro otto giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato, deve farne denuncia all'ENAC, il quale procede a norma dell'articolo 760, commi da 3 a 7.

Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione dell'aeromobile a un soggetto privo dei requisiti di cui all'articolo 756. Il termine per la denuncia decorre dal giorno dell'aggiudicazione.

Art. 759 (*Demolizione e smantellamento dell'aeromobile*). — Il proprietario che intende procedere alla demolizione dell'aeromobile deve darne comunicazione all'ENAC.

L'ENAC, ricevuta la comunicazione di cui al comma 1, procede alla pubblicazione, mediante affissione nell'ufficio periferico dell'ENAC avente giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni dall'annotazione i loro diritti.

Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ENAC formali opposizioni da parte di creditori, con l'indicazione e la quantificazione dei crediti vantati, degli interessi e delle spese sostenute, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garanzia, l'ENAC autorizza la demolizione solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori iscritti abbiano prestato consenso alla cancellazione dei diritti reali o di garanzia e siano stati soddisfatti gli altri creditori opposti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, dopo che il proprietario abbia provveduto al deposito di fideiussione bancaria, vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 556 e 1023 nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 2. Il valore della fideiussione di cui al presente comma corrisponde alla somma dei crediti opposti maggiorata degli interessi legali e delle spese legali risultanti dall'atto di opposizione, fino a un limite massimo pari al valore dell'aeromobile accertato dai competenti organi dell'ENAC.

In caso di particolare urgenza, l'ENAC può autorizzare, su richiesta motivata del proprietario, la demolizione anche prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti e dei diritti reali o di garanzia risultanti dai registri, nonché al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore dell'aeromobile accertato dai competenti organi dell'ENAC.

L'ENAC stabilisce in via generale con proprio regolamento le condizioni e le modalità in base alle quali può essere presentata la fideiussione di cui ai commi 3 e 4.

L'autorizzazione non è rilasciata se la demolizione può pregiudicare lo svolgimento di attività di analisi e indagini per la sicurezza aerea.

Ottenuta l'autorizzazione alla demolizione, le operazioni di smantellamento dell'aeromobile devono essere autorizzate dall'ENAC, il quale ne stabilisce le modalità in conformità dei propri regolamenti.

L'ENAC accerta la demolizione e provvede ai sensi dell'articolo 760.



Art. 760 (*Cancellazione dell'aeromobile dal registro*). — L'aeromobile è cancellato dal registro d'iscrizione quando:

a) è perito o si presume perito;

b) è stato demolito;

c) ha perduto i requisiti di nazionalità richiesti nell'articolo 756;

d) è stato iscritto in un registro di altro Stato;

e) è stato riconsegnato al proprietario nei casi previsti dall'articolo 756, comma 2;

f) il proprietario ne fa domanda, al fine di iscrivere l'aeromobile nel registro di altro Stato membro dell'Unione europea.

La cancellazione dell'aeromobile deve essere richiesta dal proprietario o dai soggetti che hanno l'effettiva disponibilità dell'aeromobile, ai sensi dell'articolo 756, comma 2, i quali provvedono, inoltre, a riconsegnare i certificati di immatricolazione e di navigabilità.

Nei casi di cui alle lettere c) e d) del comma 1 del presente articolo, l'ENAC, ricevuta la richiesta di cancellazione, procede alla pubblicazione, mediante affissione nel proprio ufficio periferico avente giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni dall'annotazione i loro diritti.

Se entro il termine di cui al comma 3 sono promosse presso l'ENAC formali opposizioni da parte di creditori, con l'indicazione e la quantificazione dei crediti vantati, degli interessi e delle spese sostenute, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garanzia, l'ENAC esegue la cancellazione solamente dopo l'avveramento delle condizioni e secondo le procedure di cui ai commi 3 e 5 dell'articolo 759.

In caso di particolare urgenza, si applicano le disposizioni di cui ai commi 4 e 5 dell'art. 759.

Nel caso di cui alla lettera f) del comma 1 del presente articolo, il proprietario, che intende alienare l'aeromobile o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarlo dal registro aeronautico nazionale per l'iscrizione in un registro di un altro Stato dell'Unione europea, deve fare dichiarazione all'ENAC. L'ENAC, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dal registro aeronautico nazionale, procede alla cancellazione dell'aeromobile previo ritiro dei certificati di immatricolazione e di navigabilità. Dell'avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione al Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente dalle aziende di navigazione aerea, nonché pubblicità mediante affissione nell'ufficio periferico dell'ENAC avente giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale.

Nel caso di cui al comma 6, il termine di estinzione dei privilegi sull'aeromobile decorre dalla data di cancellazione.

La cancellazione dell'aeromobile può essere anche disposta d'ufficio.

Art. 761 (*Perdita presunta*). — Quando dal giorno dell'ultima notizia sono trascorsi tre mesi, l'aeromobile si presume perito nel giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia.».

2. L'articolo 762 del codice della navigazione è abrogato.

Art. 7

(Della navigabilità dell'aeromobile)

1. L'articolo 764 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 764 (*Certificato di navigabilità*). — L'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea è attestata dal certificato di navigabilità.

Il certificato di navigabilità abilita l'aeromobile alla navigazione.».

2. L'articolo 766 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 766 (*Rilascio del certificato di navigabilità*). — Il certificato di navigabilità è rilasciato conformemente alla normativa comunitaria.».

3. L'articolo 767 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 767 (*Certificato di omologazione*). — Il certificato di omologazione del tipo di aeromobile attesta la rispondenza alla normativa comunitaria e ai regolamenti di sicurezza emanati in applicazione degli obblighi internazionali derivanti dalla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944 e relativi annessi.».

4. L'articolo 768 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 768 (*Visite ed ispezioni*). — L'ENAC provvede, conformemente alla disciplina comunitaria e ai propri regolamenti, a ispezioni e visite degli aeromobili, per l'accertamento delle condizioni di navigabilità e di impiego.

La spesa delle visite e delle ispezioni è a carico dell'esercente.».

5. L'articolo 769 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 769 (*Visite ed ispezioni all'estero*). — All'estero, le visite e le ispezioni di cui all'articolo 768 per gli aeromobili nazionali sono eseguite dall'ENAC ovvero dagli enti stranieri con i quali siano stipulati accordi a tal fine.».

6. L'articolo 770 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 770 (*Efficacia probatoria dei certificati rilasciati dall'ENAC*). — I certificati e ogni altra attestazione tecnica rilasciati dall'ENAC fanno fede fino a prova contraria.».

7. Gli articoli 858 e 859 del codice della navigazione sono abrogati.



Art. 8
(Dei documenti dell'aeromobile)

1. L'articolo 771 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 771 (*Documenti di bordo*). — Gli aeromobili devono avere a bordo durante il volo:

- a) il certificato di immatricolazione;
- b) il certificato di navigabilità;
- c) il giornale di bordo;
- d) le certificazioni relative alle assicurazioni obbligatorie;
- e) i documenti doganali e sanitari e gli altri documenti, ove prescritti da leggi e regolamenti.;

Gli aeromobili non impiegati in attività di trasporto pubblico sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di bordo.».

2. L'articolo 772 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 772 (*Giornale di bordo*). — Sul giornale di bordo devono essere annotati gli eventi indicati nell'art. 835, i testamenti e ogni altro fatto di particolare importanza.».

3. L'articolo 773 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 773 (*Libri dell'aeromobile*). — Gli aeromobili devono essere provvisti del libretto dell'aeromobile, del motore e dell'elica, su cui eseguire le annotazioni relative all'esercizio.».

4. L'articolo 774 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 774 (*Tenuta dei libri*). — L' esercente tiene i libri e vi esegue le annotazioni, in conformità dei regolamenti dell'ENAC.».

Art. 9
(Dell'ordinamento dei servizi aerei)

1. Il Titolo VI del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«TITOLO VI
DELL'ORDINAMENTO DEI SERVIZI AEREI
Capo I
DEI SERVIZI AEREI INTRACOMUNITARI

Art. 776 (*Servizi aerei intracomunitari a titolo oneroso di linea e non di linea*).
— Salvo quanto disposto al Capo III, sono ammessi a effettuare a titolo oneroso servizi di trasporto aereo di passeggeri, posta o merci, di linea e non di linea, su rotte intracomunitarie, i vettori aerei che hanno ottenuto una licenza di esercizio, nonché,



preventivamente, una certificazione quale operatore aereo, secondo le disposizioni di cui al presente capo e alla normativa comunitaria.

Art. 777 (Certificato di operatore aereo). — Il certificato di operatore aereo è rilasciato dall'ENAC e attesta che l'operatore possiede la capacità professionale e l'organizzazione aziendale necessarie ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza per le attività aeronautiche in esso specificate.

Il contenuto, le limitazioni, le modalità per il rilascio, il rinnovo ed eventuali variazioni sono determinati dall'ENAC sulla base dei propri regolamenti.

Il certificato di operatore aereo non è cedibile.

Art. 778 (Rilascio della licenza di esercizio). — La licenza di esercizio è rilasciata dall'ENAC ai soggetti di cui al comma 2, stabiliti nel territorio italiano secondo le disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, e successive modificazioni, la cui attività principale consista nel trasporto aereo, esclusivamente oppure in combinazione con qualsiasi altra attività commerciale che comporti l'esercizio oppure la riparazione o la manutenzione di aeromobili.

La licenza di esercizio è rilasciata a:

a) soggetti pubblici o privati italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea; cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea;

b) società costituite in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione europea, il cui capitale appartenga, sia direttamente che attraverso una partecipazione maggioritaria, ad enti, persone fisiche o giuridiche italiane o di altro Stato membro dell'Unione europea aventi le medesime caratteristiche di compagine societaria. Sono fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità europea è parte contraente.

Il soggetto richiedente il rilascio della licenza deve fornire adeguata prova del possesso dei requisiti amministrativi e finanziari, nonché assicurativi di cui al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, e successive modifiche.

Il soggetto richiedente il rilascio della licenza deve dimostrare di disporre di uno o più aeromobili, o in base a un titolo di proprietà o in base a un contratto di utilizzazione dell'aeromobile previamente approvato dall'ENAC, ai sensi degli articoli 8 e 10 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 e dei regolamenti in materia.

Quando il rilascio della licenza non è richiesto dal proprietario dell'aeromobile, all'atto della richiesta il richiedente deve consegnare copia autentica del titolo che consente l'utilizzazione dell'aeromobile e dal quale risulti l'avvenuta approvazione di cui al comma 4.

Le condizioni per il rilascio, le formalità e la validità della licenza sono subordinate al possesso di un valido certificato di operatore aereo che specifichi le attività contemplate dalla licenza stessa.



Art. 779 (*Mantenimento della licenza di esercizio*). — La licenza resta valida fino a quando il vettore aereo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 778, alla legge, ai regolamenti.

La vigilanza sull'attività del vettore aereo e la verifica circa il possesso continuativo dei requisiti necessari per il rilascio della licenza di esercizio spetta all'ENAC.

L'ENAC, un anno dopo il rilascio e, successivamente, ogni cinque anni, verifica la permanenza dei requisiti necessari per il rilascio della licenza.

La licenza può essere sospesa in qualsiasi momento dall'ENAC, qualora il vettore non sia in grado di assicurare il rispetto dei requisiti previsti per il rilascio della licenza stessa.

Qualora risulti che il vettore titolare della licenza non sia più in grado di fare fronte ai propri impegni effettivi e potenziali, la licenza è revocata dall'ENAC.

Il servizio per il quale è stata rilasciata la licenza non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza il preventivo assenso dell'ENAC.

Art. 780 (*Condivisione di codici di volo e accordi commerciali fra vettori*). — La combinazione di più trasporti aerei che utilizzano lo stesso codice di volo e ogni altro accordo commerciale fra vettori sono consentiti a condizione del rispetto delle regole di concorrenza, dei requisiti di sicurezza prescritti, nonché dell'assolvimento degli obblighi di informazione di cui all'articolo 943.

Art. 781 (*Diritti di traffico*). — Per lo svolgimento dei servizi aerei di linea e non di linea di cui al presente capo sono riconosciuti ai vettori aerei titolari di licenza comunitaria diritti di traffico sulle rotte all'interno del territorio nazionale ai sensi del regolamento (CEE) 23 luglio 1992 n. 2408/92 e successive modificazioni.

Art. 782 (*Oneri di servizio pubblico*). — Nel caso in cui l'offerta dei servizi aerei non garantisca il diritto alla mobilità previsto dall'articolo 16 della Costituzione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può imporre oneri di servizio pubblico, con procedure trasparenti e non discriminatorie, riguardo a servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto situato sul territorio nazionale che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del territorio nazionale o riguardo a una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel territorio nazionale, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso.

Art. 783 (*Tutela del consumatore*). — La qualità dei servizi di trasporto aereo offerti dai vettori, titolari della licenza di esercizio, è stabilita dall'ENAC.

Capo II

DEI SERVIZI AEREI EXTRACOMUNITARI

Art. 784 (*Servizi di trasporto aereo di linea extracomunitari*). — I servizi di trasporto aereo di linea extracomunitari di passeggeri posta e/o merci sono



disciplinati da accordi internazionali con Stati, la cui autorità per l'aviazione civile abbia un sistema regolamentare di certificazione e di sorveglianza tecnica per lo svolgimento dei servizi di trasporto aereo atta a garantire un livello di sicurezza conforme a quello previsto dalla Convenzione relativa all'aviazione internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Art. 785 (*Vettori designati*). — I servizi di trasporto aereo, di cui all'articolo 784, sono svolti, per parte italiana, da uno o più vettori aerei designati, muniti di valida licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC o da uno Stato membro dell'Unione europea, provvisti di mezzi finanziari, tecnici e assicurativi sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei collegamenti in condizioni di sicurezza.

I rapporti fra l'ENAC e i vettori designati sono regolati da una convenzione, ove sono stabilite le condizioni di esercizio del servizio, nonché gli obblighi dei vettori medesimi.

La scelta dei vettori è effettuata dall'ENAC sulla base di criteri preventivamente stabiliti e resi pubblici e mediante procedure trasparenti e non discriminatorie.

I vettori designati non possono cedere né in tutto né in parte il servizio assunto senza la preventiva autorizzazione dell'ENAC, pena la decadenza dell'esercizio del servizio ceduto.

Oltre all'ipotesi di cui al comma 4, il vettore designato decade dal servizio:

a) quando non ha iniziato l'esercizio nel giorno indicato dalla convenzione, a meno che il ritardo non sia derivato da causa a lui non imputabile;

b) negli altri casi indicati dalla convenzione.

Per gravi motivi di pubblico interesse, l'ENAC può sospendere l'esercizio del servizio da parte del vettore designato ovvero revocare la designazione.

La vigilanza sull'attività dei vettori designati è esercitata dall'ENAC.

Art. 786 (*Riserva di cabotaggio comunitario*). — I servizi di trasporto aereo di linea fra aeroporti nazionali, in arrivo o in partenza da aeroporti extracomunitari, sono riservati a vettori muniti di licenza comunitaria, salvo quanto diversamente stabilito da convenzioni internazionali.

Art. 787 (*Servizi di trasporto aereo non di linea non disciplinati da accordi internazionali*). — I servizi extracomunitari non di linea sono consentiti, a condizione di reciprocità, ai vettori aerei titolari di licenza comunitaria e ai vettori dello Stato con il quale si svolge il traffico.

L'ENAC può imporre ai vettori non muniti di licenza comunitaria, per l'effettuazione dei voli, prescrizioni tecniche ed amministrative, ivi comprese quelle che riguardano la prevenzione degli attentati contro la sicurezza per l'aviazione civile.

Qualora il vettore non soddisfi le prescrizioni di cui al comma 2, l'ENAC può vietare l'accesso del vettore medesimo allo spazio aereo nazionale.

L'ENAC stabilisce con regolamento la modalità di espletamento dei servizi di trasporto aereo non di linea.



Art. 788 (*Diritti di traffico*). — I diritti di traffico relativi a rotte internazionali destinate a territori esterni all'Unione europea sono attribuiti dall'ENAC nel rispetto dei principi della libera concorrenza e con l'intento di assicurare il massimo livello di qualità del servizio affidato, secondo criteri trasparenti e non discriminatori in relazione alla capacità finanziaria, tecnico-operativa, organizzativa e commerciale del vettore richiedente.

Se l'accordo internazionale concluso prevede limitazioni all'esercizio dei diritti di traffico od al numero di vettori comunitari che possono essere designati per l'accesso a tali diritti, l'ENAC ripartisce i diritti di traffico fra i vettori comunitari ammessi a fruirne mediante procedure trasparenti e non discriminatorie.

Capo III

DEL LAVORO AEREO, DELLE SCUOLE DI PILOTAGGIO, DEI SERVIZI AEREI MINORI

Art. 789 (*Lavoro aereo per conto di terzi*). — I servizi di lavoro aereo per conto di terzi sono esercitati da soggetti titolari di una licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC, alle condizioni e nei limiti stabiliti dal presente capo, nonché dai regolamenti dell'ENAC.

Art. 790 (*Licenza di esercizio*). — La licenza di esercizio prevista dall'articolo 789 è rilasciata soltanto ai soggetti e alle società indicate nell'articolo 778.

Ai fini del rilascio delle licenze di lavoro aereo, in materia di proprietà e di disponibilità degli aeromobili, si applicano le disposizioni di cui al capo I.

La durata, le condizioni di mantenimento, la sospensione e la revoca delle licenze di cui al presente capo sono determinate dall'ENAC con proprio regolamento.

Il servizio per il quale è stata rilasciata la licenza non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza il preventivo assenso dell'ENAC.

Art. 791 (*Servizi esentati da licenza*). — Sono esentati da licenza di esercizio i soggetti che attuano i servizi seguenti, purché titolari di certificato di operatore aereo rilasciato dall'ENAC in conformità dei propri regolamenti tecnici:

- a) scuole di pilotaggio;
- b) servizi di trasporto aereo locali per conto di terzi, che non comportano il trasporto fra aeroporti diversi;
- c) servizi di trasporto aereo effettuati da imprese per il trasferimento di proprie cose o proprio personale senza remunerazione.”.

Art. 10

(*Della polizia della navigazione*)

1. L'articolo 792 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 792 (*Funzioni di polizia e di vigilanza*). — Le funzioni di polizia e di vigilanza della navigazione aerea sono esercitate dall'ENAC.».



2. L'articolo 793 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 793 (*Divieti di sorvolo*). — L'ENAC può vietare il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale per motivi di sicurezza.

Quando ricorrono motivi militari ovvero di sicurezza od ordine pubblico, l'ENAC, su richiesta della competente amministrazione, vieta il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, altresì, vietare la navigazione aerea su tutto il territorio nazionale, per eccezionali motivi di interesse pubblico.».

3. Il primo comma dell'articolo 794 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Gli aeromobili stranieri, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia, possono sorvolare il territorio nazionale a condizione di reciprocità ovvero quando ciò sia stabilito dalla normativa comunitaria o da convenzioni internazionali, salva la facoltà dell'ENAC di rilasciare autorizzazioni temporanee.».

4. Il primo comma dell'articolo 796 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «L'aeromobile nazionale non può circolare se non porta impresse le marche di nazionalità e di immatricolazione, in conformità dei regolamenti dell'ENAC.».

5. L'articolo 798 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 798 (*Obbligo di assicurazione*). — L'aeromobile non può circolare se non sono state stipulate, e non sono in corso di validità, le assicurazioni obbligatorie previste dal presente codice e dalla normativa comunitaria.».

Art. 11

(Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili)

1. L'articolo 799 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 799 (*Partenza e approdo degli aeromobili*). — La partenza e l'approdo degli aeromobili si effettuano su aree destinate al decollo e all'atterraggio, aventi caratteristiche di sicurezza che soddisfano i requisiti e le prescrizioni stabiliti dall'ENAC.

Quando le particolari strutture tecniche dell'aeromobile impongono in via esclusiva l'utilizzazione degli aeroporti, la partenza e l'approdo dell'aeromobile stesso si effettuano soltanto in un aeroporto.».

2. L'articolo 800 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 800 (*Aeromobili diretti all'estero*). — Gli aeromobili diretti all'estero possono partire soltanto dagli aeroporti doganali, salvo speciale autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si considera diretto all'estero l'aeromobile destinato a uscire dal territorio doganale dell'Unione europea.

Gli aeromobili diretti verso Stati membri dell'Unione europea senza scalo intermedio possono decollare da aerodromi non doganali, purché gli occupanti siano in possesso di documenti validi per l'espatrio.».

3. L'articolo 801 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 801 (*Controllo degli aeromobili*). — L'ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori.».

4. L'articolo 802 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 802 (*Divieto di partenza*). — L'ENAC vieta la partenza degli aeromobili quando, a seguito dei controlli previsti dall'articolo 801, emergono situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultano violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale.

Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 1058, l'ENAC, anche su segnalazione del gestore aeroportuale, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento delle tasse, dei diritti e dei corrispettivi dovuti.».

5. L'articolo 804 del codice della navigazione è abrogato.

6. L'articolo 805 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 805 (*Approdo di aeromobili provenienti dall'estero*). — Gli aeromobili provenienti dall'estero possono approdare soltanto negli aeroporti abilitati secondo le norme doganali o sanitarie, salvo quanto previsto dagli accordi internazionali e salvo speciale autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si considera proveniente dall'estero l'aeromobile che entra nel territorio doganale dell'Unione europea.

Gli aeromobili provenienti da Stati membri dell'Unione europea senza scalo intermedio possono atterrare su aerodromi non doganali, purché gli occupanti siano in possesso di documenti validi per l'ingresso in Italia; di tale circostanza è fatta menzione nel piano di volo.».

7. L'articolo 806 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 806 (*Limitazioni all'utilizzazione degli aerodromi*). — L'ENAC, quando lo richiedono motivi di sicurezza per la navigazione o di ordine sanitario ovvero altri gravi motivi di pubblico interesse, vieta o limita l'utilizzazione degli aerodromi.

Il gestore aeroportuale segnala all'ENAC le variazioni di agibilità e funzionalità degli impianti e dei servizi aeroportuali che possono determinare l'adozione dei provvedimenti previsti al comma 1.

Analoga segnalazione è effettuata, in caso di limitazioni intervenute per i servizi di assistenza al volo, dal soggetto fornitore dei servizi medesimi.».



8. L'articolo 807 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 807 (*Utilizzazione degli aeroporti coordinati*). — La partenza e l'approdo di aeromobili negli aeroporti coordinati, come definiti dalla normativa comunitaria, sono subordinati all'assegnazione della corrispondente banda oraria ad opera del soggetto allo scopo designato.

L'assegnazione delle bande orarie, negli aeroporti coordinati, avviene in conformità delle norme speciali».

Art. 12

(Della polizia di bordo)

1. Gli articoli 812, 813 e 814 del codice della navigazione sono abrogati.

2. L'articolo 815 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 815 (*Imbarco di passeggeri infermi e diversamente abili*). — Per l'imbarco di passeggeri infermi e diversamente abili si osservano le norme speciali.».

3. L'articolo 816 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 816 (*Imbarco di armi, munizioni e gas tossici*). — L'imbarco su aeromobili di armi e munizioni e di gas tossici è sottoposto a speciale autorizzazione dell'ENAC.».

4. Il secondo comma dell'articolo 817 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «La consegna delle cose custodite ai sensi del primo comma è fatta all'autorità competente, dandone comunque segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza.».

5. L'articolo 818 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 818 (*Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio*). — Gli oggetti appartenuti a persone morte o scomparse durante il viaggio sono custoditi dal comandante dell'aeromobile fino al luogo di primo approdo e ivi consegnati all'autorità competente, dandone comunque segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza.».

6. L'articolo 819 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 819 (*Getto da aeromobili in volo*). — Fuori del caso di necessità, è vietato il getto da aeromobili in volo di oggetti o materie, che non siano zavorra regolamentare, senza autorizzazione dell'ENAC. Rimane ferma in ogni caso la responsabilità per danni a terzi sulla superficie.».

7. Gli articoli 820, 821 e 822 del codice della navigazione sono abrogati.

Art. 13
(Degli incidenti aeronautici in mare)

1. L'articolo 830 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 830 (*Incidenti aeronautici in mare*). — Qualora si verifichi un incidente ovvero un inconveniente aeronautico in mare, chiunque ne ha notizia informa immediatamente l'autorità marittima, sede di organismo preposto al soccorso marittimo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, l'ENAC e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

L'organismo preposto al soccorso marittimo provvede, ai sensi e secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, alle operazioni di ricerca e salvataggio delle persone ed invia apposito rapporto sugli interventi effettuati e sui soccorsi prestati, nonché ogni utile elemento, all'ENAC e all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo per i relativi accertamenti e le incombenze di competenza.».

Art. 14
(Degli atti di stato civile in corso di navigazione)

1. L'articolo 834 del codice della navigazione è abrogato.

2. L'articolo 835 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 835 (*Nascite, morti e scomparizioni da bordo*). — Il comandante dell'aeromobile prende nota sul giornale di bordo delle nascite e delle morti avvenute a bordo, nonché delle scomparizioni da bordo di persone e ne fa dichiarazione, nel luogo di primo approdo, all'autorità di pubblica sicurezza.

All'estero la dichiarazione di cui al comma 1 è presentata all'autorità consolare.

Le autorità di cui ai commi 1 e 2 raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quelle dei testimoni, indicando i criteri prescritti per la compilazione dei relativi atti di stato civile.».

3. Al primo comma dell'articolo 836 del codice della navigazione le parole: «degli atti di matrimonio e» sono soppresse.

4. Il primo ed il secondo comma dell'articolo 837 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«In caso di perdita o di perdita presunta dell'aeromobile, alla compilazione dei processi verbali di scomparsa di persone ed alla loro trasmissione alle autorità competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile provvede l'autorità di pubblica sicurezza.

Se il sinistro si è verificato all'estero ovvero, in caso di perdita presunta, se l'ultimo aeroporto toccato dall'aeromobile è situato in territorio estero, i processi verbali sono compilati e trasmessi dall'autorità consolare del luogo.».



6. L'articolo 838 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 838 (*Conseguenze della scomparsa*). — Le conseguenze della scomparsa da bordo o per perdita dell'aeromobile sono regolate dagli articoli 211 e 212. Le competenze dell'autorità marittima sono attribuite all'autorità di pubblica sicurezza.».

Art. 15

(Della navigazione da turismo e con alianti)

1. Il Titolo X del Libro I della Parte II del codice della navigazione è abrogato.

2. L'articolo 860 del codice della navigazione è abrogato.

3. Il secondo comma dell'articolo 864 del codice della navigazione è abrogato.

4. Al primo comma dell'articolo 865 del codice della navigazione le parole: «o, se trattasi di alianti liberatori, mediante trascrizione nel registro matricolare dell'Aero club d'Italia» sono soppresse.

5. L'articolo 866 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 866 (*Ufficio competente ad eseguire la pubblicità*). — La pubblicità deve essere richiesta all'ENAC ovvero all'autorità consolare del luogo ove l'aeromobile si trova. L'autorità consolare trasmette immediatamente all'ENAC la documentazione presentata dall'interessato».

6. Il secondo comma dell'articolo 867 del codice della navigazione è abrogato.

7. Al primo comma dell'articolo 1030 le parole: «, ovvero mediante trascrizione nel registro matricolare, se trattasi di alianti liberatori» sono soppresse.

Art. 16

(Della dichiarazione di esercente)

7. Il primo comma dell'articolo 874 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Chi assume l'esercizio di un aeromobile deve preventivamente farne dichiarazione all'ENAC, nelle forme e con le modalità prescritte negli articoli da 268 a 270.».

8. L'articolo 875 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:



«Art. 875 (*Pubblicità della dichiarazione*). — La dichiarazione deve essere trascritta nel registro aeronautico nazionale ed annotata sul certificato di immatricolazione.

L'annotazione sul certificato di immatricolazione è fatta dall'autorità competente del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, previa comunicazione da parte dell'ufficio che tiene il registro aeronautico nazionale.

In caso di discordanza fra la trascrizione nel registro e l'annotazione sul certificato di immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.».

Art. 17

(*Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile*)

1. Il Capo I e la Sezione I del Capo II del Titolo I del Libro III della Parte II del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«Capo I

DELLA LOCAZIONE

Art. 939 (*Norme applicabili*). — Alla locazione di aeromobile si applicano le norme degli articoli da 376 a 383, qualora non derogate dalle disposizioni del presente capo.

Le disposizioni del presente capo si applicano anche alla locazione finanziaria di aeromobile.

Art. 939-bis (*Forma e pubblicità del contratto*). — Il contratto di locazione di aeromobile deve essere provato per iscritto.

La prova scritta non è richiesta per le locazioni di durata inferiore a sei mesi.

Il contratto di locazione di durata non inferiore a sei mesi deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale ed annotazione sul certificato di immatricolazione.

La pubblicità tiene luogo della dichiarazione di esercente, di cui all'articolo 874, e si esercita nelle stesse forme e con gli stessi effetti.

Art. 939-ter (*Obbligo di assicurazione contro i rischi dell'esercizio*). — Il conduttore, che assume l'esercizio dell'aeromobile, è obbligato a stipulare idonea assicurazione contro qualsiasi rischio derivante dall'esercizio stesso che possa determinare responsabilità del locatore verso terzi o privilegi sull'aeromobile.

Se il conduttore non adempie all'obbligo di assicurazione di cui al comma 1 non può assumere l'esercizio dell'aeromobile oggetto del contratto.

Art. 939-quater (*Utilizzazione occasionale dell'aeromobile*). — In caso di locazione, di comodato o comunque di conferimento del diritto di utilizzare l'aeromobile per una durata non superiore a quattordici giorni, esercente dell'aeromobile continua ad essere considerato il soggetto che ha conferito il diritto di utilizzazione.

In caso di danni a terzi derivanti dall'utilizzazione dell'aeromobile ai sensi del comma 1, l'utilizzatore risponde in solido con chi ha conferito il diritto di utilizzazione.

Capo II DEL NOLEGGIO

Art. 940 (*Norme applicabili*). — Al noleggio di aeromobile si applicano le norme degli articoli da 384 a 395, se non derogate dalle disposizioni del presente capo.

Le disposizioni del presente capo si applicano anche in caso di noleggio di parte della capacità dell'aeromobile.

Art. 940-bis (*Forma del contratto*). — Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto.

Art. 940-ter (*Sostituibilità dell'aeromobile*). — Il noleggiante ha facoltà di sostituire in ogni momento l'aeromobile designato nel contratto con altro di identiche caratteristiche e capacità.

Art. 940-quater (*Responsabilità*). — Il noleggiatore è responsabile verso i terzi per le obbligazioni sorte in occasione dell'impiego dell'aeromobile.

Nei rapporti interni fra noleggiante e noleggiatore, il noleggiante assume i rischi che derivano dall'esercizio e il noleggiatore quelli relativi all'impiego commerciale dell'aeromobile.

Capo III DEL TRASPORTO Sezione I: *Del trasporto di persone e di bagagli*

Art. 941 (*Norme applicabili*). — Il trasporto aereo di persone e di bagagli, comprensivamente della responsabilità del vettore, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali.

Si applicano, inoltre, le norme degli articoli 414 e 417.

La disciplina della presente sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio.

Art. 942 (*Obbligo di assicurazione*). — Il vettore aereo deve assicurare la propria responsabilità verso i passeggeri secondo la normativa comunitaria.

Il passeggero danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

Il vettore aereo che non adempie all'obbligo assicurativo è assoggettato alla sanzione amministrativa prescritta nel secondo comma dell'articolo 1234.

Al vettore aereo munito di licenza di esercizio rilasciata da uno Stato non comunitario sono vietati l'atterraggio e il decollo dell'aeromobile nel territorio nazionale, finché non presenta la prova di avere assolto all'obbligo assicurativo.

Art. 943 (*Obblighi d'informazione*). — Qualora il trasporto sia effettuato da un vettore aereo diverso da quello indicato sul biglietto, il passeggero deve essere adeguatamente informato della circostanza prima della stipulazione del contratto.

In caso di mancata informazione, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto, il rimborso del biglietto e il risarcimento dei danni.

Ai vettori aerei muniti di licenza di esercizio rilasciata da uno Stato non comunitario, che non adempiono agli obblighi di informazione di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002, sono sospesi i diritti di traffico verso o dal territorio italiano, nei limiti e con le modalità stabiliti con regolamento dell'ENAC.

Art. 944 (*Cessione del diritto al trasporto*). — Il diritto al trasporto non può essere ceduto senza il consenso del vettore, se il biglietto indica il nome del passeggero o se, mancando questa indicazione, il passeggero ha iniziato il viaggio.

Art. 945 (*Impedimento del passeggero*). — Se la partenza del passeggero è impedita per causa a lui non imputabile, il contratto è risolto e il vettore restituisce il prezzo di passaggio già pagato.

Se l'impedimento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che dovevano viaggiare insieme, ciascuno dei passeggeri può chiedere la risoluzione del contratto alle stesse condizioni.

Al vettore deve essere data tempestiva notizia dell'impedimento e il passeggero è responsabile del danno che il vettore provi di aver sopportato a causa della ritardata notizia dell'impedimento, entro il limite massimo dell'ammontare del prezzo del biglietto.

Art. 946 (*Mancata partenza del passeggero*). — Il passeggero, se non si presenta all'imbarco nel tempo stabilito, paga l'intero prezzo di passaggio.

Tuttavia, il prezzo di passaggio non è dovuto, e quello già pagato è restituito, se il vettore acconsente all'imbarco di un altro passeggero in sostituzione di quello non presentatosi.

Art. 947 (*Impedimenti del vettore*). — In caso di negato imbarco, di soppressione o ritardo della partenza, di interruzione del viaggio, anche per cause di forza maggiore, il passeggero ha i diritti previsti dalla normativa comunitaria.

L'organismo responsabile dell'applicazione della normativa comunitaria è l'ENAC, il quale stabilisce, con apposito regolamento, le sanzioni da applicare in caso di violazione.



Art. 948 (*Lista d'attesa*). — Con apposito regolamento dell'ENAC è assicurata la trasparenza nelle procedure di attuazione della lista d'attesa.

Il regolamento di cui al comma 1 deve prevedere che:

a) il vettore, quando inserisce un passeggero in una lista d'attesa per un certo volo, deve comunicargli il numero d'ordine a lui attribuito nella lista;

b) l'elenco dei numeri d'ordine, attribuiti a ciascun passeggero, deve essere affisso in modo visibile nella zona di registrazione prima dell'apertura della lista d'attesa;

c) i passeggeri iscritti nella lista d'attesa hanno diritto di accedere al trasporto, cui la lista si riferisce, secondo il numero d'ordine a ciascuno attribuito, fino all'esaurimento della capacità dell'aeromobile.

Art. 949 (*Interruzione del viaggio del passeggero*). — Se il passeggero è costretto a interrompere il viaggio per causa a lui non imputabile, il prezzo di passaggio è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso.

La stessa norma si applica quando l'impedimento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che stanno viaggiando insieme.».

Art. 18

(Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri)

1. Il Capo I del Titolo IV del Libro III della Parte II del codice della navigazione è abrogato.

Art. 19

(Delle infrazioni penali e amministrative)

1. Nel secondo comma dell'articolo 1129 del codice della navigazione, il numero: «751» è sostituito dal seguente: «756».

2. Nel primo comma dell'articolo 1161 del codice della navigazione, le parole «le disposizioni degli articoli 55, 714 e 716» sono sostituite dalle seguenti: « i vincoli cui è assoggettata la proprietà privata nelle zone prossime al demanio marittimo od agli aerodromi».

3. Nel secondo comma dell'articolo 1163 del codice della navigazione le parole: « e nel secondo e terzo comma dell'articolo 723» sono soppresse.

4. Al primo comma dell'articolo 1165 del codice della navigazione le parole: « 723, primo comma,» sono soppresse.

5. L'articolo 1181 del codice della navigazione è abrogato.



6. Il secondo comma dell'articolo 1183 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Chiunque demolisce una nave o un galleggiante nazionali ovvero demolisce o smantella un aeromobile nazionale, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 160 o 759, è punito con la sanzione amministrativa da euro cinquantuno a cinquecentosedici.».

7. All'articolo 1184 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- a)* al comma 1, il numero: «758» è sostituito dal seguente: «760»;
- b)* al comma 2, il numero: «759» è sostituito dal seguente: «758».

8. L'articolo 1185 del codice della navigazione è abrogato.

9. L'articolo 1188 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1188 (*Abusivo esercizio di navigazione aerea*). — Chiunque esercita la navigazione aerea in violazione delle disposizioni che prescrivono il certificato di operatore aereo, la licenza di esercizio o la designazione di vettore, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a euro milletrentadue.».

10. L'articolo 1191 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1191 (*Abusiva realizzazione o ampliamento di aerodromi*). — Chiunque realizza o amplia aerodromi o altri impianti aeronautici senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 694 ovvero non sottopone i progetti di cui all'articolo 702 alla prevista approvazione, è punito con la sanzione amministrativa da cinquecentosedici euro a duemilasessantacinque euro.».

11. Il secondo comma dell'articolo 1200 del codice della navigazione è abrogato.

12. L'articolo 1202 del codice della navigazione è abrogato.

13. All'art. 1204 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- a)* la rubrica è sostituita dalla seguente: «Sorvolo di aeromobili stranieri»;
- b)* il secondo comma è abrogato;
- c)* al terzo comma le parole: «Nei casi previsti dal primo e dal secondo comma» sono soppresse.

14. Nell'articolo 1205 del codice della navigazione, i numeri: «818, 834, 835, 836» sono sostituiti dal seguente: «835».

15. L'articolo 1229 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1229 (*Inosservanza di ordini sul collocamento di segnali e abbattimento di ostacoli*). — Chiunque non osserva gli ordini previsti negli articoli 713 e 715 è punito con la sanzione amministrativa fino a duecentosei euro.».



16. L'articolo 1230 del codice della navigazione è abrogato.

17. L'articolo 1234 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1234 (*Omessa assicurazione obbligatoria*). — Fermo restando il disposto dell'articolo 1233, chiunque non osserva l'obbligo di assicurazione prescritto dall'articolo 798 è punito con la sanzione amministrativa fino a milletrentadue euro.».

Art. 20
(Norme finali)

1. In tutte le disposizioni del codice della navigazione le parole: «direttore di aeroporto», «Registro aeronautico italiano» ed «Ente nazionale della gente dell'aria» sono sostituite dalla seguente: «ENAC».

2. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non possono derivare oneri a carico del bilancio dello Stato e della finanza pubblica.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.