

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 583**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, recante la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione»

*(Parere ai sensi dell'articolo 2, commi 2 e 3, della legge 9 novembre 2004, n. 265)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 29 dicembre 2005)**

---

## RELAZIONE

1. Col decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, contenente «Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265», pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta ufficiale dell'8 giugno 2005 n. 131, è stata data attuazione alla delega contenuta nell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265, di conversione del decreto legge 8 settembre 2004 n. 237.

Con l'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265, 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 era stato appunto 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.

Le modifiche al codice della navigazione, apportate dal suddetto decreto legislativo, sono entrate in vigore il 21 ottobre 2005.

Lo stesso articolo 2, comma 3, della legge 9 novembre 2004 n. 265 consente, peraltro, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi delegati, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi indicati e con le medesime procedure, di emanare disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi medesimi.

Essendosi ravvisata a livello governativo, e su istanza dei soggetti pubblici e privati interessati dai provvedimenti, l'esigenza di apportare modificazioni e integrazioni al decreto legislativo n. 96, il Vice Ministro con delega ai trasporti, con decreto del 14 settembre 2005, ha nominato una commissione di studio «con il precipuo compito di elaborare disposizioni correttive ed integrative delle norme della nuova parte aeronautica del codice della navigazione».

È stato dunque elaborato un primo di schema di decreto legislativo da sottoporre alle competenti commissioni parlamentari, di cui vengono di seguito dati cenni di dettaglio. Poiché una gran parte dello schema contiene disposizioni modificative che rilevano essenzialmente sotto un profilo formale, di esse non si darà conto, essendo intuitivo il loro significato.

2. Con riguardo ai servizi della navigazione aerea, l'art. 691 è stato ulteriormente adeguato alla normativa comunitaria del regolamento (CE) n. 549/2004, con un richiamo della normativa stessa e la specificazione dei servizi del traffico aereo.

3. Si è ritenuto opportuno fornire una definizione dell'aerodromo e dell'aeroporto (articolo 692). Le definizioni sono quelle tradizionalmente adottate anche nella Relazione al codice della navigazione (n. 433), il cui criterio scriminante è l'assenza nell'aerodromo di attrezzature per la sosta e il ricovero degli aeromobili.

Per evitare dubbi, le aviosuperfici sono state espressamente definite aerodromi (articolo 701).

Si è pure eliminato, per l'individuazione dei beni appartenenti al demanio, ogni riferimento al criterio dell'istituzione dell'aerodromo da parte dello Stato, lasciando solo quello dell'appartenenza allo Stato, come è, del resto, nell'articolo 822 del codice civile.

Per gli aerodromi militari aperti al traffico aereo civile, è stato precisato che le condizioni di sicurezza operativa non devono essere inferiori a quelle degli aerodromi civili (articolo 697).

È stato infine precisato che l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili, sussiste anche in caso di subingresso e non sussiste in caso di decadenza dalla concessione.

È stato infine precisato che l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili sussiste solo in caso di subingresso e di cessazione della concessione prima della scadenza, con esclusione del caso di decadenza dalla concessione.

4. Per quanto riguarda la concessione di gestione aeroportuale (articolo 704), si è precisato che il partecipante alla gara comunitario deve istituire in Italia una sede secondaria. È stata inoltre esplicitata la sottoscrizione successiva del contratto di programma, a pena di decadenza dalla concessione.

Nell'elenco dei compiti del gestore aeroportuale, sono stati aggiunti: la proposta all'ENAC di applicazione di sanzioni; l'applicazione diretta, in casi di necessità e urgenza, di misure interdittive di carattere temporaneo; la gestione degli oggetti smarriti.

5. Sul collocamento dei segnali (articolo 712), si è integrata una lacuna del precedente testo, considerando il monitoraggio dell'efficienza dei segnali e la relativa manutenzione in zone diverse da quelle indicate nelle mappe predisposte ai sensi dell'articolo 707 e attribuendone la competenza al gestore dell'aeroporto più vicino al segnale.

6. Un'altra lacuna è stata colmata all'elenco del personale non di volo (articolo 733), dove è stato aggiunto il personale addetto ai controlli di sicurezza.

È stato inoltre ripristinato l'articolo 736, ravvisando l'opportunità di prevedere la tenuta degli albi e del registro d'iscrizione del personale, demandando all'ENAC la determinazione dei requisiti dell'iscrizione.

7. Poiché poteva sorgere il dubbio se nella definizione di aeromobile rientrassero i mezzi a pilotaggio remoto (UAV), essi vi sono stati espressamente ricompresi.

Una notevole innovazione è la considerazione come aeromobili anche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, di cui all'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985 n. 106, pur escludendo per essi l'applicabilità del libro primo della parte seconda del codice, cioè di tutta la parte che riguarda l'ordinamento amministrativo

della navigazione aerea. Ciò ha comportato la conseguente modificazione dell'articolo 1 della legge suddetta.

È stata modificata la definizione di aeromobili di Stato (articolo 744, primo comma), sostituendo al criterio della destinazione quello dell'impiego, in modo da aderire meglio all'articolo 3, lettera *b*, della Convenzione di Chicago.

È stata leggermente cambiata anche la definizione degli aeromobili legalmente equiparati a quelli di Stato (articolo 744, quarto comma), precisando che l'equiparazione è funzionale, cioè opera soltanto quando vi sia un'attività diretta alla tutela della sicurezza nazionale e non in occasione di altre attività. Per questi aeromobili il livello di sicurezza è individuato d'intesa con l'ENAC (articolo 748).

Anche nella definizione degli aeromobili militari (articolo 745) il criterio dell'impiego ha sostituito quello della destinazione. Infatti, se si facesse prevalere la destinazione sull'impiego specifico, l'aeromobile sarebbe considerato militare anche se utilizzato occasionalmente in gestioni non tipiche dell'amministrazione militare (come allenamento del personale, partecipazione a gare sportive, ecc.) o in esecuzione di rapporti giuridici di diritto privato (come un servizio di trasporto per conto di terzi), così violando l'articolo 3, lettera *b*, della Convenzione di Chicago.

9. Nel certificato di immatricolazione dell'aeromobile è stato cancellato il luogo di abituare ricovero del medesimo (articolo 755). La ragion d'essere della menzione stava nel fatto che in tale luogo erano fatte le affissioni, a scopo pubblicitario, delle comunicazioni fatte per la perdita dei requisiti di nazionalità. Oggi tale forma di pubblicità si rivela insufficiente, soppiantata dai nuovi strumenti informatici. Sicché sono stati corretti conseguentemente anche gli articoli 759 e 760, che tale forma di pubblicità prevedevano.

Fra i libri dell'aeromobile è stato aggiunto il quaderno tecnico di bordo (articolo 773).

10. È stata modificata la disposizione relativa al rilascio della licenza di esercizio (articolo 778), semplificando il testo, in modo da essere quanto più possibile aderente all'art. 4 del regolamento (CEE) n. 2407/92, ed aggiungendo il requisito del controllo effettivo.

La periodicità di cinque anni per la verifica da parte dell'ENAC della permanenza dei requisiti necessari per il rilascio della licenza è parsa eccessiva, considerando anche che fra i requisiti della licenza ci sono quelli finanziari. La periodicità è stata pertanto ridotta a due anni (articolo 779).

È stata semplificata la disposizione relativa agli oneri di servizio pubblico, ritenendo più opportuno un semplice rinvio alla normativa comunitaria (articolo 782). È poi stato aggiunto un secondo comma per mantenere le competenze regionali, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, in materia di trasporto pubblico locale.

La disposizione sulla qualità dei servizi, finalizzata alla tutela dei consumatori (articolo 783), è stata corretta con l'introduzione dell'obbligo dei vettori di redigere una carta dei servizi, il cui rispetto è verificato dall'ENAC.

Per i servizi extracomunitari, è stato precisato che i vettori comunitari non italiani siano comunque stabiliti in Italia, come del resto emerge dalla giurisprudenza comunitaria (articolo 785).

È stata sancita espressamente la riserva assoluta di cabotaggio, anche per i servizi non di linea, in conformità dell'art. 7 della Convenzione di Chicago, che vieta la possibilità di conferire diritti di cabotaggio a stranieri in via esclusiva, cioè tramite accordi bilaterali. Pertanto, tali accordi possono autorizzare soltanto il cabotaggio in continuazione, come è precisato nel secondo comma (articolo 786).

11. È stata ripristinata la disposizione relativa al matrimonio in imminente pericolo di vita (articolo 834). Anche se si tratta di casi rarissimi, si è ritenuto opportuno conservare tale opportunità, che potrebbe coinvolgere rilevanti interessi economici. Del resto, la fattispecie è prevista in generale nell'articolo 101 del codice civile ed è stata ripresa, anche con specifico riferimento al trasporto aereo, nel nuovo ordinamento dello stato civile (articolo 65 del decreto del Presidente della Repubblica 3 novembre 2000 n. 396).

12. In caso di utilizzazione dell'aeromobile per un breve periodo, a titolo di locazione, comodato od altro, l'articolo 939-ter dispone la responsabilità solidale dell'utilizzatore insieme a chi abbia conferito il diritto di utilizzazione. È stato eliminato il riferimento alla qualificazione come «privato» dell'utilizzatore. Infatti, dato che l'utilizzatore pubblico risponde (come il privato) in qualità di esercente in caso di utilizzazione dell'aeromobile per periodi superiori, è coerente che esso risponda, sia pure solidalmente, anche per i periodi brevi. Del resto, agli aeromobili militari, di dogana, di polizia, dei vigili del fuoco e a quelli utilizzati per la sicurezza nazionale è già preclusa l'applicabilità di tutte le norme del codice.

13. È stato corretto l'articolo 940-*quater*, che disciplina la responsabilità verso i terzi in occasione dell'esecuzione di un contratto di noleggio dell'aeromobile, mediante un rinvio alla normativa internazionale che disciplina la responsabilità verso i terzi del vettore contraente e del vettore effettivo, disponendone la solidarietà. Si tratta degli articoli 39 e seguenti della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999. La disposizione ha il precipuo obiettivo di estendere la disciplina internazionale non tanto ai trasporti nazionali di cose (per il cui effetto già dispone l'articolo 951) quanto ai rapporti fra il noleggiatore ed il terzo che non siano di trasporto (si pensi a contratti di fornitura: catering, carburante, ecc., o a diritti aeroportuali).

14. Con riguardo al trasporto di persone, è stato eliminato il rinvio espresso agli articoli 414 e 417, che erano nell'articolo 941. Il rinvio all'articolo 417, che disciplina il mancato ritiro del bagaglio da parte del passeggero, è stato sostituito con quello all'articolo 454 (articolo 945, quarto comma), perché più articolato, anche in tema di responsabilità.

È stato eliminato il terzo comma dell'articolo 942, perché la sanzione per la mancata assicurazione è già disciplinata nell'articolo 798 per tutti i vettori. È stata inserita, al suo posto, una disposizione sull'inopponibilità di eccezioni al danneggiato da parte dell'assicuratore. Si è scelta la formulazione dell'articolo 18 della legge sull'assicurazione r.c.a., perché più semplice e sintetica rispetto a quella degli articoli 1015 e 1016 sull'assicurazione della responsabilità per danni a terzi sulla superficie.

In relazione agli obblighi d'informazione (articolo 943), allo scopo di evitare ingiustificate disparità di trattamento, la sanzione è stata estesa a tutti i vettori, anche comunitari.

In caso di impedimenti del vettore, l'articolo 16 del regolamento (CE) n. 261/2004 dell'11 febbraio 2004 prevede che i passeggeri possano presentare reclami all'organismo designato. Il regolamento dell'ENAC, dunque, deve contenere, oltre alle sanzioni, anche le modalità di presentazione dei reclami (articolo 947).

Si è ritenuto necessario prevedere un termine di estinzione dei diritti, sia per la mancata esecuzione del trasporto (dove non si applica la Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999) sia per le altre responsabilità, perché il termine della Convenzione di Montreal ha natura di decadenza dall'azione e la giurisprudenza considera applicabile il termine di prescrizione in concorrenza con quello di decadenza. Tuttavia, anche per fugare dubbi, è opportuno evitare che un termine di prescrizione si sovrapponga a quello di decadenza previsto dalla Convenzione. Pertanto, nel primo comma è detto che anche i diritti e non soltanto le azioni sono soggette alla decadenza, così da poter escludere nel secondo comma l'applicazione delle norme sulla prescrizione, conformemente al secondo comma dell'articolo 2934 del codice civile.

È stato infine necessario abrogare di nuovo i commi primo e terzo dell'art. 15 del decreto legislativo 17 marzo 1995 n. 111, perché erano stati inavvertitamente ripristinati dal codice del consumo (approvato col decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206). Con l'occasione, si è modificato anche il rimanente secondo comma, col riferimento, altrimenti assente, al tipo di danno cui si applica la prescrizione.

15. Il riferimento fatto dalla legge di delegazione (lettera *f*) all'adeguamento alla normativa internazionale della disciplina sul contratto di trasporto aereo, ha reso necessario modificare anche la disciplina del trasporto aereo di cose.

L'articolo 950 sulla forma del contratto è rimasto invariato. Per il resto, conformemente al metodo utilizzato per il trasporto di persone (pure dal legislatore comunitario), anche per il trasporto di cose si è ritenuto sufficiente un semplice richiamo alla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, estendendone l'applicabilità a tutti i trasporti aerei di cose. Per quanto non disposto dalla Convenzione, può rimanere il rinvio alla disciplina del trasporto marittimo (articolo 951).

L'espressa regolamentazione della responsabilità per la mancata esecuzione del trasporto (articolo 952) e della prescrizione (articolo 954) si è resa necessaria, come pure nel trasporto di persone, per colmare le corrispondenti lacune presenti nella Convenzione di Montreal.

Si è ritenuto inoltre opportuno aggiungere una disposizione specifica sulla riconsegna (articolo 953), sia per risolvere il contrasto della giurisprudenza della Cassazione sul momento della cessazione della responsabilità del vettore, sia per evitare equivoci sull'interpretazione dell'articolo 18, n. 3, della Convenzione di Montreal.

16. Si è ritenuto necessario adeguare la disciplina del codice della navigazione alla Convenzione di Roma del 7 ottobre 1952 sui danni a terzi sulla superficie, che è in vigore in Italia da oltre 40 anni. Conseguentemente, si è anche corretta la parte della responsabilità per i danni da urto che vi fa riferimento. L'adeguamento, come per il trasporto di persone e di cose, è stato fatto mediante un semplice rinvio alla disciplina internazionale, con estensione ai casi a cui la disciplina non si applica per forza propria (articolo 965).

Il secondo comma dell'articolo 965 estende la disciplina agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati. L'estensione è necessaria, perché essi comunque risponderebbero ai sensi dell'art. 2043 del codice civile, ma la disciplina internazionale tutela maggiormente il danneggiato sulla superficie, la cui impossibilità di difesa giustifica la responsabilità oggettiva.

È rimasta la disciplina dei danni sulla superficie in seguito a urto limitatamente ai rapporti fra esercenti, perché i rapporti coi terzi sono regolati dalla Convenzione di Roma (articolo 968).

La disposizione sui limiti risarcitori (che peraltro opera soltanto quando la Convenzione non si applica per forza propria) si giustifica, sia perché i limiti della Convenzione sono in franchi oro Poincaré (di difficile conversione), sia perché il regolamento (CE) n. 785/2004 del 21 aprile 2004 stabilisce dei minimali assicurativi molto superiori. Gli stessi limiti, come la disciplina della limitazione, si applicano anche all'urto.

L'adeguamento di cui sopra ha comportato alcune modificazioni di dettaglio alla disciplina delle assicurazioni relative.

17. Si è infine ritenuto opportuno fornire una disciplina sanzionatoria a carico dei gestori aeroportuali e dei fornitori dei servizi aeroportuali.



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## RELAZIONE TECNICA

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

Con il decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, contenente «Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265», pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta ufficiale dell'8 giugno 2005 n. 131, è stata data attuazione alla delega contenuta nell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265, di conversione del decreto legge 8 settembre 2004 n. 237.

Con l'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265, 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 era stato appunto 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.

Le modifiche al codice della navigazione, apportate dal suddetto decreto legislativo, sono entrate in vigore il 21 ottobre 2005.

Lo stesso articolo 2, comma 3, della legge 9 novembre 2004 n. 265 consente, peraltro, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi delegati, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi indicati e con le medesime procedure, di emanare disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi medesimi.

Essendosi ravvisata a livello governativo, e su istanza dei soggetti pubblici e privati interessati dai provvedimenti, l'esigenza di apportare modificazioni e integrazioni al decreto legislativo n. 96, è stato elaborato un primo di schema di decreto legislativo da sottoporre alle competenti commissioni parlamentari.

Le modifiche, essenzialmente di carattere formale, attengono principalmente a : servizi di navigazione aerea, definizione di aerodromo e di aeroporto, collocamento di segnali, definizione di personale di volo, mezzi a pilotaggio remoto, definizione di aeromobili di Stato ora più aderente alla Convenzione di Chicago, atti di stato civile in corso di navigazione, adeguamento alla disciplina internazionale del trasporto aereo di cose, adeguamento della disciplina del codice della navigazione alla Convenzione di Roma.

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.

Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze  
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per  
gli effetti dell'art. 11-ter della legge 5 agosto 1978 n. 468  
provvedimento privo di effetti finanziari

IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO

*Carlo*



**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE NORME DI MODIFICA E INTEGRAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 9 MAGGIO 2005, N. 96, RECANTE 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, comma 1, della legge 9 novembre 2004 n. 265, che delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione;

Visto il decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, contenente la «Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265»;

Visto l'art. 2, comma 3, della legge 9 novembre 2004 n. 265, che consente, entro un anno dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi di cui al comma 1, di emanare disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi stessi;

Viste le preliminari deliberazioni del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni del .....

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

Acquisiti i pareri 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, il Ministro della difesa, il Ministro della giustizia e il Ministro delle attività produttive;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

*(Degli organi amministrativi e della disciplina tecnica della navigazione)*

1. Nel primo comma dell'articolo 687 del codice della navigazione, dopo la parola «vigilanza», sono inserite le parole seguenti: «e controllo».

2. Il secondo comma dell'articolo 687 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Le attribuzioni e l'organizzazione dell'ENAC e degli altri enti aeronautici sono disciplinate dalle rispettive norme istitutive, nonché dalle norme statutarie ed organizzative.».

3. L'articolo 688 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 688 (*Competenze negli aeroporti all'interno di porti marittimi*). — Negli aeroporti situati all'interno di porti marittimi la vigilanza sulla sosta e sulla

circolazione di navi, galleggianti e aeromobili è esercitata, d'intesa, dall'ENAC e dall'autorità marittima.

4. Nel primo comma dell'articolo 690 del codice della navigazione dopo le parole: "in via amministrativa" sono aggiunte le seguenti: "per le singole materie".

5. Nel secondo comma dell'articolo 690 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «, nonché delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli annessi, fatta salva la competenza del Ministero dell'interno per i servizi antincendio in ambito aeroportuale».

6. Nel terzo comma l'articolo 690 del codice della navigazione, dopo la parola «modificare» sono inserite le parole seguenti: «e sostituire».

7. L'articolo 1273 del codice della navigazione è abrogato.

## Art. 2

### *(Dei servizi della navigazione aerea)*

1. L'articolo 691 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 691 (*Servizi della navigazione aerea*). — I servizi della navigazione aerea, conformemente alla normativa comunitaria in vigore, si distinguono in:

a) servizi del traffico aereo, che includono: i servizi di controllo del traffico aereo, comprensivi dei servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aerodromo; i servizi di informazioni volo; i servizi consultivi sul traffico aereo; i servizi di allarme;

b) servizi di meteorologia aeronautica;

c) servizi di informazioni aeronautiche;

d) servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza.

2. L'articolo 691-bis del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 691-bis (*Fornitura dei servizi della navigazione aerea*). — Fatta salva l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria, i servizi della navigazione aerea, nonché la redazione delle carte ostacoli, sono espletati da Enav s.p.a., società pubblica, per gli spazi aerei e gli aeroporti di competenza.

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

Enav s.p.a., 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. Essa cura, altresì, la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua proprietà.

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 sue attribuzioni in materia di meteorologia generale.».

### Art. 3

#### *Della proprietà e dell'uso degli aerodromi*

1. L'articolo 692 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 692 (*Beni del demanio aeronautico statale*). - Per aerodromo s'intende ogni area predisposta per la partenza, l'approdo e la manovra di aeromobili.

Per aeroporto s'intende ogni aerodromo opportunamente attrezzato per lo stazionamento e il ricovero degli aeromobili.

Fanno parte del demanio aeronautico civile statale:

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

Gli aerodromi militari fanno parte del demanio militare aeronautico.».

2. Nel primo comma dell'articolo 693 del codice della navigazione, le parole «ai fini dell'affidamento» sono sostituite dalle parole seguenti: «per il successivo affidamento».

3. Il terzo comma dell'articolo 693 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «I beni del demanio militare aeronautico, non più funzionali ai fini militari e da destinare all'aviazione civile in quanto strumentali all'attività volativa di pubblico interesse cui è destinato l'aeroporto, 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 ai fini dell'affidamento in concessione di cui al primo comma.».

4. Nell'articolo 694 del codice della navigazione dopo le parole: “delle leggi speciali” sono aggiunte le parole seguenti: “e delle convenzioni”.

5. Nell'articolo 696 del codice della navigazione, le parole «all'istituzione» sono sostituite dalle parole seguenti: «alla realizzazione».

6. L'articolo 697 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«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 aerodromi civili appartenenti allo Stato ed agli enti pubblici territoriali;
- b) gli aerodromi militari designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro della difesa;
- c) gli aerodromi privati autorizzati ai sensi dell'articolo 694 ed adibiti dal gestore all'esercizio del traffico aereo.

Per gli aerodromi militari aperti al traffico aereo civile devono essere garantite condizioni di sicurezza operativa non inferiori agli standard vigenti per gli aerodromi civili.».

7. Nella rubrica e nel primo comma dell'articolo 698 del codice della navigazione, la parola «rilevanza» è sostituita dalla parola seguente: «interesse».

8. Nel secondo comma dell'articolo 698 del codice della navigazione, le parole finali da «La partecipazione» a «spese» sono soppresse.

9. Nel primo comma dell'articolo 699 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le seguenti parole: «e in particolare delle disposizioni previste, per ciascun aeroporto, dal regolamento di scalo».

10. Nell'articolo 700 del codice della navigazione, le parole «dell'esercente dell'aeroporto» sono sostituite dalle parole «del gestore dell'aerodromo».

11. L'articolo 701 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 701 (*Aviosuperfici*). — Le aviosuperfici, ivi comprese le elisuperfici, sono aerodromi, diversi dagli aeroporti, non appartenenti al demanio aeronautico e sono disciplinate dalle norme speciali, ferme restando le competenze dell'ENAC in materia di sicurezza, nonché delle altre autorità secondo le rispettive attribuzioni.».

12. Il secondo comma dell'articolo 702 del codice della navigazione è soppresso.

13. L'articolo 703 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 703 (*Devoluzione delle opere non amovibili*). — Le opere realizzate dal gestore aeroportuale sul sedime demaniale appartengono al suo patrimonio fino alla cessazione della concessione.

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.

L'ENAC ha facoltà, d'intesa con le autorità che hanno rilasciato la concessione, di ordinare la demolizione delle opere con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

Nell'ipotesi di cui al comma precedente, l'ENAC, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio ai sensi dell'articolo 54.

In caso di subingresso nella concessione ovvero quando la concessione cessa prima del termine di scadenza, il concessionario che subentra ha l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili. L'obbligo non sussiste in caso di cessazione della concessione per decadenza».

#### Art. 4

#### *Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra*

1. Il terzo comma dell'articolo 704 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Alle procedure di gara sono ammesse a partecipare anche imprese straniere non comunitarie, a condizione che istituiscano in Italia una sede secondaria e lo Stato in cui esse hanno la sede principale ammetta imprese italiane a condizioni di reciprocità.».

2. Il quarto comma dell'articolo 704 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «L'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC ed il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, a pena di decadenza dalla concessione stessa, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale in materia di investimenti, corrispettivi e qualità.».

3. Nel quinto comma dell'articolo 704 del codice della navigazione, dopo le parole «qualità del servizio», sono inserite le parole seguenti: «reso agli operatori e agli utenti».

4. Il primo comma dell'articolo 705 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. L'idoneità del gestore aeroportuale ad espletare le attività di cui al presente comma, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata dalla certificazione rilasciata dall'ENAC ai sensi del proprio regolamento sulla costruzione e l'esercizio degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO».

5. Nel secondo comma, alinea, dell'articolo 705 del codice della navigazione le parole: “prevenzione incendi” sono sostituite dalle parole seguenti: “prevenzione degli incendi e lotta agli incendi”.

6. La lettera *b)* del secondo comma dell'articolo 705 del codice della navigazione è sostituita dalla lettera seguente: «*b)* organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;».

7. Nella lettera *e)* del secondo comma dell'articolo 705 del codice della navigazione, le parole finali da «al fine» a «convenzionali» sono soppresse.

8. Dopo la lettera *e* del secondo comma dell'articolo 705 del codice della navigazione, sono aggiunte le lettere seguenti:

«*f*) propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei e aeroportuali;

*g*) applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto;».

9. Le lettere *f*), *g*) ed *h*) del secondo comma dell'articolo 705 del codice della navigazione diventano, rispettivamente, lettere *h*), *i*) ed *l*).

10. Nella lettera *l*) del secondo comma dell'articolo 705 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole seguenti: «, nonché la gestione degli oggetti smarriti.».

11. Il comma 2 dell'articolo 3 del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96 è sostituito dal seguente: «Indipendentemente dall'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, ai sensi dell'articolo 698, da effettuare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, le disposizioni di cui all'articolo 704, primo e secondo comma, del codice della navigazione, come modificato dal presente decreto legislativo, non si applicano alle concessioni della gestione aeroportuale già rilasciate, anche in base a legge speciale, nonché ai procedimenti pendenti di rilascio della concessione su istanza antecedente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, ai sensi del decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521. Detti procedimenti devono concludersi entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo. Decorso inutilmente il detto termine le società istanti possono chiedere, con oneri a carico delle medesime, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la nomina di un commissario ad acta, il quale nei successivi sessanta giorni provvede sull'istanza, provvedendo al rilascio della concessione una volta verificato il possesso dei necessari requisiti. Fino al completamento delle procedure di affidamento delle concessioni di gestione aeroportuale totale a società di capitale, resta in capo all'ENAC la potestà di rilasciare a soggetti terzi, concessioni dirette su porzioni di sedime aeroportuale per finalità aeronautiche. Il Ministero della difesa, d'intesa con l'Agenzia del demanio, può disporre, compatibilmente con le esigenze istituzionali, la concessione temporanea di parti di suolo o infrastrutture di aerodromi militari per destinazioni comunque afferenti ad attività aeronautiche.».

12. All'articolo 14, comma 1, del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, recante «Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità», dopo le parole: “il possesso di particolari requisiti” sono inserite le parole seguenti: “professionali e”.

13. L'articolo 20 del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, è abrogato.

## Art. 5

### *Vincoli della proprietà privata*

1. Nel quinto comma dell'articolo 707 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole seguenti: «, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO.».

2. Il sesto comma dell'articolo 707 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: « Per gli aerodromi militari le funzioni di cui al presente articolo sono esercitate dal Ministero della difesa e disciplinate con decreto del Ministro della difesa.».

3. Nel primo comma dell'articolo 709 del codice della navigazione, dopo le parole «le opere» sono inserite le parole seguenti: «, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso,».

4. Nella rubrica e nell'alinea dell'articolo 710 la parola “aeroporti” è sostituita dalla parola seguente: “aerodromi”.

5. Il secondo comma dell'articolo 712 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Il monitoraggio dell'efficienza dei segnali e la relativa manutenzione competono al gestore aeroportuale e, nel caso di zone estranee a quelle delimitate ai sensi dell'articolo 707, al gestore dell'aeroporto più vicino al segnale.».

6. Nel primo comma dell'articolo 715 del codice della navigazione, le parole «le comunità» sono sostituite dalle parole seguenti: «alle comunità».

## Art. 6

### *Della polizia degli aerodromi*

1. Nel primo comma dell'articolo 718 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole seguenti: «, unitamente all'applicazione delle sanzioni e alla ratifica delle misure interdittive temporanee di cui all'articolo 705, secondo comma, lettere f) e g).».

1. Nel secondo comma dell'articolo 718 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole seguenti: «Le attività dei soggetti pubblici operanti negli aeroporti sono di norma coordinate mediante appositi comitati, istituiti in sede aeroportuale sotto la supervisione dell'ENAC».

## Art. 7

*Del personale aeronautico*

1. In tutte le disposizioni del codice della navigazione le parole «gente dell'aria» sono sostituite dalle parole seguenti: «personale aeronautico».

2. Nell'articolo 733 del codice della navigazione è aggiunta la lettera seguente: «e) il personale addetto ai controlli di sicurezza.».

3. Nel secondo comma dell'articolo 734 del codice della navigazione sono aggiunte in fine le parole seguenti: «, coordinando le attività per il conseguimento e il mantenimento dell'idoneità psicofisica.».

4. L'articolo 736 del codice della navigazione, abrogato all'articolo 4, comma 2, del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, è ripristinato nella formulazione seguente:

«Art. 736 (*Albi e registro d'iscrizione del personale aeronautico*). — Gli albi e il registro d'iscrizione del personale aeronautico sono tenuti dall'ENAC, che ne determina i requisiti d'iscrizione.».

5. Nell'articolo 899 del codice della navigazione, le parole finali «indicati nell'articolo 739» sono soppresse.

6. Il secondo comma dell'articolo 900 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Le modalità per le visite sono stabilite ai sensi del secondo comma dell'articolo 734.».

7. Il primo comma dell'articolo 901 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Il minore di anni diciotto iscritto fra il personale addetto ai servizi complementari di bordo può, con il consenso di chi esercita la potestà o la tutela, prestare il proprio lavoro per i servizi complementari di bordo, stipulare i relativi contratti ed esercitare i diritti e le azioni che ne derivano.».

## Art. 8

*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.

Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e dai decreti del Ministero della difesa, per quelli militari.

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.



Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985 n. 106, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice».

2. L'articolo 1 della legge 25 marzo 1985 n. 106 è sostituito dal seguente:

«Agli apparecchi costruiti per il volo da diporto o sportivo, compresi nei limiti indicati nell'allegato annesso alla presente legge, non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, determina le modifiche e le integrazioni da apportare all'allegato annesso alla presente legge, che si rendano necessarie in relazione all'evoluzione della tecnica e alla sicurezza della navigazione e del volo da diporto o sportivo.».

3. Il primo comma dell'articolo 744 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Sono aeromobili di Stato gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle forze di polizia dello Stato, della dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o in altro servizio di Stato».

4. Il quarto comma dell'articolo 744 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale e per le operazioni umanitarie e di supporto alla pace».

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

«Art. 745 (*Aeromobili militari*). Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad usi militari.

Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nei registri degli aeromobili militari dal Ministero della difesa.».

6. Il secondo comma dell'articolo 748 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «L'utilizzazione degli aeromobili equiparati a quelli di Stato, ai sensi degli articoli 744, quarto comma, e 746, comporta l'esenzione da qualsiasi tassa, diritto o tariffa, nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali.».

7. Nel terzo comma dell'articolo 748 del codice della navigazione sono aggiunte in fine le parole seguenti: «, nonché, per quanto riguarda gli aeromobili di cui al quarto comma dell'articolo 744, d'intesa con l'ENAC.».

## Art. 9

### *Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione*

1. Il terzo comma dell'articolo 749 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Le condizioni per l'effettuazione degli esperimenti di volo degli

aeromobili e dei voli di addestramento sono disciplinate dai regolamenti dell'ENAC.».

2. Nel secondo comma dell'articolo 754 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole seguenti: «Il periodo di utilizzabilità delle marche temporanee, fatte salve eventuali proroghe, è stabilito dall'ENAC all'atto dell'assegnazione.».

3. Nel primo comma dell'articolo 755 del codice della navigazione sono soppresse le parole seguenti: «l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile,».

4. Il secondo comma dell'articolo 759 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «L'ENAC, ricevuta la comunicazione di cui al primo comma, procede alla pubblicazione, secondo le modalità stabilite con proprio regolamento e mediante 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.».

5. Il terzo comma dell'articolo 760 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Nei casi di cui alle lettere *c*) e *d*) del primo comma, l'ENAC, ricevuta la richiesta di cancellazione, procede alla pubblicazione, secondo le modalità stabilite con proprio regolamento e mediante 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.».

6. Nel sesto comma dell'articolo 760 del codice della navigazione le parole finali da «pubblicità» a «nazionale» sono sostituite dalle parole seguenti: «pubblicità, secondo le modalità stabilite con regolamento dell'ENAC e mediante annotazione nel registro aeronautico nazionale.».

#### Art. 10

##### *Dei documenti dell'aeromobile*

1. Nell'articolo 773 del codice della navigazione dopo le parole «dell'elica,» sono inserite le parole seguenti: «nonché del quaderno tecnico di bordo,».

#### Art. 11

##### *Dell'ordinamento dei servizi aerei*

1. Il primo, il secondo e il terzo comma dell'articolo 778 del codice della navigazione sono sostituiti dai due commi seguenti:

«La licenza di esercizio è rilasciata dall'ENAC, a norma del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, a imprese stabilite in Italia, il cui controllo effettivo, anche attraverso una partecipazione societaria di maggioranza, è esercitato da uno Stato membro dell'Unione europea o da cittadini di Stati membri dell'Unione europea e 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.

Il soggetto richiedente il rilascio della licenza deve fornire adeguata prova del possesso dei requisiti amministrativi, finanziari e assicurativi di cui al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, e successive modifiche, nonché di cui al regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004.».

2. Nel terzo comma dell'articolo 779 del codice della navigazione, le parole «cinque anni» sono sostituite dalle parole seguenti: «due anni».

3. L'articolo 780 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 780 (*Condivisione di codici di volo e accordi commerciali fra vettori*). — Nella combinazione di più trasporti aerei che utilizzano lo stesso codice di volo e in ogni altro accordo commerciale, i vettori sono tenuti a rispettare le regole di concorrenza, i requisiti di sicurezza prescritti, nonché ad assolvere gli obblighi di informazione di cui all'articolo 943».

4. L'articolo 782 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 782 (*Oneri di servizio pubblico*). — L'imposizione di oneri di servizio pubblico è effettuata secondo le vigenti disposizioni comunitarie.

I servizi pubblici di trasporto aereo di interesse esclusivamente regionale o locale sono disciplinati dalle regioni interessate.».

5. L'articolo 783 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 783 (*Tutela del consumatore*). — Fatte salve le normative di settore vigenti e, comunque, le prescrizioni di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206, la qualità dei servizi di trasporto aereo offerti dai vettori, titolari della licenza di esercizio, è indicata nella carta dei servizi, che i vettori sono obbligati a redigere annualmente sulla base di un modello predisposto dall'ENAC.

L'ENAC verifica il rispetto della qualità promessa e, in caso di inosservanza, adotta le misure, fino alla revoca della licenza, indicate in un proprio regolamento, fatte salve le sanzioni comminate con legge in attuazione del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.».

6. L'articolo 784 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 784 (*Servizi di trasporto aereo di linea extracomunitari*). — Fatte salve le competenze dell'Unione Europea in materia di stipulazione di convenzioni internazionali di scambio di diritti di traffico, i servizi di trasporto aereo di linea di passeggeri posta o merci che si effettuano, in tutto od in parte, all'esterno del territorio comunitario, sono disciplinati da accordi internazionali con gli Stati in cui si effettuano, 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 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.».

7. L'articolo 785, primo comma, del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «I servizi di trasporto aereo, di cui all'articolo 784, sono svolti, per parte italiana, da uno o più vettori aerei designati, stabiliti nel territorio nazionale, 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 e a salvaguardare il diritto alla mobilità del cittadino.».

8. L'articolo 786 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 786 (*Riserva di cabotaggio comunitario*). — I servizi di trasporto aereo nazionali di linea e non di linea sono in ogni caso riservati a vettori muniti di licenza comunitaria.

I servizi di trasporto aereo 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.».

9. Nel secondo comma dell'articolo 787 del codice della navigazione, le parole «può imporre» sono sostituite dalla parola «impone».

10. La rubrica del capo III del titolo VI del libro I della parte II del codice della navigazione è sostituita dalla seguente: «Del lavoro aereo».

## Art. 12

### *Della polizia della navigazione*

1. Il terzo comma dell'articolo 800 del codice della navigazione è abrogato.

2. Nel secondo comma dell'articolo 802 del codice della navigazione, le parole finali da «pagamento» a «Enav» sono sostituite dalle seguenti: «pagamento di tasse, diritti e tariffe, anche di pertinenza di ENAV s.p.a.».

3. Il terzo comma dell'articolo 805 del codice della navigazione è abrogato.

4. Nell'articolo 807 del codice della navigazione è aggiunto il comma seguente: «Si applica, altresì, la disciplina sanzionatoria attuativa delle norme comunitarie direttamente applicabili.».

## Art. 13

### *Degli atti di stato civile in corso di navigazione*

1. L'articolo 834 del codice della navigazione, abrogato all'articolo 14, comma 1, del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, è ripristinato nella formulazione seguente:

«Art. 834 (*Matrimonio in imminente pericolo di vita*). — Durante la navigazione e quando comunque sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità nella Repubblica o di quella consolare all'estero, il comandante dell'aeromobile può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 101 del codice civile.

L'atto di matrimonio, compilato dal comandante, deve essere annotato sul giornale di bordo e consegnato nell'aeroporto di primo approdo alla struttura periferica dell'ENAC o all'autorità consolare, insieme con un estratto del giornale di bordo».

2. Nell'articolo 836 del codice della navigazione, le parole «degli atti di matrimonio e», soppresse dall'articolo 14, comma 3, del decreto legislativo 9 maggio 2005 n. 96, sono ripristinate dopo le parole «L'autorità aeronautica o consolare trasmette copia».

#### Art. 14

##### *Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile*

1. Nel secondo comma dell'articolo 939-ter del codice della navigazione, la parola «privato» è soppressa.

2. L'articolo 940-ter del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

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

3. La rubrica dell'articolo 940-quater del codice della navigazione è sostituita dalla seguente: «*Responsabilità verso i terzi*».

4. Il primo comma dell'articolo 940-quater del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «La responsabilità verso i terzi per le obbligazioni contratte in relazione all'impiego commerciale dell'aeromobile è regolata in conformità delle norme internazionali vigenti nella Repubblica che disciplinano la responsabilità verso i terzi del vettore contraente e del vettore effettivo, disponendone la solidarietà.».

5. Nel primo comma dell'articolo 941 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole «in vigore nella Repubblica».

6. Il secondo comma dell'articolo 941 del codice della navigazione è abrogato.

7. Il terzo comma dell'articolo 942 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «L'assicuratore non può opporre al passeggero, che agisce direttamente nei suoi confronti, eccezioni derivanti dal contratto, né clausole che prevedono l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. L'assicuratore ha tuttavia rivalsa verso l'assicurato, nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione.».

8. Il terzo comma dell'articolo 943 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Ai vettori aerei, 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 vietati l'atterraggio e il decollo nel territorio nazionale.».

9. Nell'articolo 945 del codice della navigazione è aggiunto il quarto comma seguente: «Quando il passeggero non ritira il bagaglio a destinazione si applicano i commi primo e secondo dell'articolo 454.».

10. Nel secondo comma dell'articolo 947 del codice della navigazione, sono aggiunte in fine le parole seguenti: «, nonché le modalità di presentazione dei reclami da parte dei passeggeri.».

11. Dopo l'articolo 949-*bis* del codice della navigazione è aggiunto l'articolo seguente:

«Art. 949-*ter* (*Prescrizione*). — I diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone e di bagagli sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'articolo 941.

Gli stessi diritti non sono soggetti alle norme che regolano la prescrizione.».

12. L'articolo 94 del decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206 è sostituito dal seguente, in unico comma:

«Art. 94 (*Responsabilità per danni alla persona*). — Il diritto al risarcimento del danno derivante alla persona dall'inadempimento o dall'inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico si prescrive in tre anni dalla data del rientro del viaggiatore nel luogo di partenza, salvo il termine di diciotto o dodici mesi per quanto attiene all'inadempimento di prestazioni di trasporto comprese nel pacchetto turistico per le quali si applica l'art. 2951 del codice civile.».

13. L'articolo 951 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 951 (*Norme applicabili*). — Il trasporto aereo di cose, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria.

Si applicano inoltre, per quanto non è disposto dalla presente sezione ed in quanto compatibili, gli articoli da 425 a 437 e da 451 a 456.».

14. L'articolo 952 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 952 (*Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto*). — Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto delle cose, a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

Il risarcimento dovuto dal vettore è limitato in conformità della disciplina che la normativa internazionale in vigore nella Repubblica adotta nel regolare la responsabilità per ritardo.».

15. L'articolo 953 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 953 (*Riconsegna delle cose*). — Il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario.».

16. L'articolo 954 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 954 (*Prescrizione*). — I diritti derivanti dal contratto di trasporto di cose sono assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale di cui all'art. 951.

Gli stessi diritti non sono soggetti alle norme che regolano la prescrizione.».

17. Gli articoli da 955 a 964 del codice della navigazione sono abrogati.

## Art. 15

### *Della responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto*

1. Il titolo II del libro III della parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

#### «TITOLO II DELLA RESPONSABILITÀ PER DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE E PER DANNI DA URTO

Art. 965 (*Responsabilità dell'esercente per danni a terzi sulla superficie*). — La responsabilità dell'esercente per i danni causati dall'aeromobile a persone ed a cose sulla superficie è regolata dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si applicano anche ai danni provocati sul territorio nazionale da aeromobili immatricolati in Italia.

La stessa disciplina si applica anche agli aeromobili di Stato e a quelli equiparati, di cui agli articoli 744 e 746.

Art. 966 (*Danni da urto*). — In caso di urto fra aeromobili in volo o fra un aeromobile in volo e una nave in movimento si applicano gli articoli da 482 a 487.

L'aeromobile si considera in volo dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo.

Art. 967 (*Danni da spostamento d'aria o altra causa analoga*). — Le stesse norme di cui all'articolo precedente si applicano quando i danni sono causati da spostamento d'aria o altra causa analoga, anche se tra gli aeromobili in volo o tra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale.

Art. 968 (*Danni a terzi sulla superficie in seguito a urto*). — In caso di danni a terzi sulla superficie in seguito a urto, nei rapporti fra gli esercenti il risarcimento dovuto si ripartisce secondo la gravità delle colpe rispettivamente commesse dagli esercenti stessi o dai loro dipendenti e preposti e secondo l'entità delle conseguenze di tali colpe; ovvero si ripartisce in parti uguali se il danno è prodotto da forza maggiore o se, date le circostanze, non è possibile accertare l'esistenza di colpa ovvero la gravità delle colpe rispettive e l'entità delle relative conseguenze.

Art. 969 (*Limitazione del debito nei rapporti fra gli esercenti*). — I limiti previsti nell'articolo 971 si applicano anche nei rapporti fra gli esercenti solidalmente obbligati ai sensi degli articoli 484, secondo comma, e 968.

Art. 970 (*Decadenza e prescrizione del diritto di regresso*). — Nel caso previsto dall'articolo 968, l'esercente decade dal diritto di regresso verso gli altri obbligati se non notifica a costoro entro tre mesi l'intimazione ricevuta dal terzo danneggiato.

Il diritto medesimo si prescrive con il decorso di un anno dal giorno del pagamento del risarcimento al terzo danneggiato.

Art. 971 (*Limiti del risarcimento complessivo*). — Il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente, responsabile ai sensi degli articoli da 965 a 967, è limitato alle somme previste dalla normativa comunitaria come copertura assicurativa minima della responsabilità verso i terzi per incidente per ciascun aeromobile.

Art. 972 (*Limitazione del risarcimento per danni da urto*). — Tutte le norme che regolano la limitazione del risarcimento e la sua attuazione in caso di responsabilità per danni a terzi sulla superficie, si applicano anche alla responsabilità per danni da urto, spostamento d'aria o altra causa analoga».

2. Gli articoli da 973 a 980 del codice della navigazione sono abrogati.

3. Nel primo comma dell'articolo 1048 del codice della navigazione, le parole finali «sulla base dei criteri indicati negli articoli 967, 975» sono soppresse.

## Art. 16

### *Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di persone*

1. L'articolo 493 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:



«Art. 493 (*Compenso per salvataggio di persone*). — Il salvataggio di persone che abbia conseguito un risultato utile dà diritto a un compenso quando l'ammontare relativo è coperto da assicurazione ovvero quando è stato effettuato in occasione di operazioni di soccorso a navi o aeromobili o cose.

Il compenso è dovuto nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione o, rispettivamente, nei limiti di una parte equitativamente stabilita del compenso relativo alle altre operazioni. Il compenso è determinato in ragione dei rischi corsi, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, nonché del pericolo in cui versavano le persone salvate.».

2. Nel primo comma dell'articolo 985 del codice della navigazione, le parole finali da «ovvero» a «941» sono soppresse.

3. Nel secondo comma dell'articolo 985 del codice della navigazione le parole «o dalla responsabilità del vettore» sono soppresse.

#### Art. 17

##### *Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto*

1. Nell'articolo 1011 del codice della navigazione, le parole finali «a 967» sono sostituite dalle parole seguenti: «e 971».

2. Il secondo comma dell'articolo 1012 del codice della navigazione è abrogato.

3. Il terzo comma dell'articolo 1012 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Sono esclusi dall'assicurazione i danni derivati da dolo dell'esercente o dei suoi dipendenti e preposti, purché questi ultimi abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni e nei limiti delle loro attribuzioni».

4. Nel primo comma dell'articolo 1017 del codice della navigazione, le parole finali «nell'articolo 977» sono sostituite dalle parole seguenti: « nel secondo comma dell'art. 1012».

5. Il secondo comma dell'articolo 1020 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Il diritto di risarcimento per danni subiti dal terzo sulla superficie si prescrive nello stesso termine in cui si prescrive il diritto al risarcimento del danneggiato contro l'esercente.».

#### Art. 18

##### *Dei privilegi e dell'ipoteca*

1. Nel comma primo, numero 5, dell'articolo 1023 del codice della navigazione, le parole «nell'articolo 974» sono sostituite dalle parole seguenti: «negli articoli 966 e 967».

2. Nell'articolo 1031 del codice della navigazione, le parole «nel secondo comma dell'articolo 866» sono sostituite dalle parole seguenti: «nell'articolo 866».

#### Art. 19

##### *Delle infrazioni penali e amministrative*

1. Il secondo comma dell'articolo 1163 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Chiunque impianta o esercita un deposito o uno stabilimento o fa un deposito di sostanze infiammabili o esplosive, senza l'autorizzazione prescritta nel secondo comma dell'articolo 52 e nel terzo comma dell'articolo 59, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni».

2. Nel comma primo, numero 1, dell'articolo 1165 del codice della navigazione le parole: «50, 57» sono sostituite dalle parole seguenti: «50 e 57».

3. Gli articoli 1176 e 1177 del codice della navigazione sono abrogati.

4. Nell'articolo 1197 del codice della navigazione, le parole «ovvero di perdita dell'aeromobile» sono soppresse.

5. Nel comma primo, numero 2, dell'articolo 1201 del codice della navigazione, le parole: «negli articoli 799, 841, 844» sono sostituite dalle parole seguenti: «nell'articolo 799».

6. Nell'articolo 1205 del codice della navigazione, il numero «835» è sostituito dai numeri seguenti: «818, 834, 835».

7. Nell'articolo 1214 del codice della navigazione, le parole «1204, secondo comma» sono soppresse.

8. Nell'articolo 1216, secondo comma, del codice della navigazione, le parole «o di collaudo» sono soppresse.

9. Nell'articolo 1219, secondo comma, del codice della navigazione, le parole finali «o di collaudo» sono soppresse.

#### Art. 19

##### *Disposizioni processuali*

1. L'articolo 1236 del codice della navigazione, è sostituito dal seguente:

«Art. 1236 (*Obbligo di denuncia e di relazione*). — I funzionari e gli agenti delle capitanerie di porto, dell'amministrazione della navigazione interna, dell'ENAC e le persone dell'equipaggio hanno l'obbligo di denunciare agli ufficiali di polizia

giudiziaria, appena ne abbiano notizia, i reati per i quali si debba procedere d'ufficio, commessi nel porto, nell'aerodromo o a bordo, anche durante la navigazione.

I comandanti delle navi e quelli degli aeromobili hanno l'obbligo di fare relazione di ciò che riguarda le loro funzioni di polizia giudiziaria al comandante del porto o al preposto dell'ENAC nell'aeroporto di primo approdo».

2. Nel secondo comma dell'articolo 1240 del codice della navigazione, le parole «o di abituale ricovero dell'aeromobile» sono soppresse.

3. L'articolo 1259 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1259 (*Potere disciplinare in caso di perdita della nave*). — Nel caso di perdita della nave coloro che ne componevano l'equipaggio restano soggetti alle norme disciplinari fino a quando sono alle dipendenze del comandante, per le operazioni di ricupero».

## Art. 20

### *Norme finali*

1. Dall'attuazione del presente decreto, compresa l'istituzione del comitato di coordinamento tecnico di cui all'articolo 698, secondo comma, del codice della navigazione, nonché dei comitati aeroportuali di cui all'articolo 718, secondo comma, del codice della navigazione, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le disposizioni del codice della navigazione introdotte o modificate dal presente decreto legislativo entrano in vigore trascorsi centoventi giorni dall'entrata in vigore del decreto stesso.

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.

Dato a Roma, addì