

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 aeromobile 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

B. RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO

Carlo