

**PARTE SECONDA
DELLA NAVIGAZIONE AEREA**

LIBRO PRIMO

DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I

Degli organi amministrativi e della disciplina tecnica della navigazione

687. Amministrazione dell'aviazione civile.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari.

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

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.

689. Vigilanza sul traffico nazionale all'estero.

La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

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 legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede in via amministrativa per le singole materie, 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'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Con le stesse modalità di cui al primo comma si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi, nonché delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli annessi.

Ferme restando le competenze di regolamentazione tecnica attribuite al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, come definite dalla legge 23 dicembre 1980 n. 930 e successive modificazioni, l'ENAC determina le condizioni di applicabilità, attuazione e regolarità dei servizi antincendio in ambito aeroportuale.

Il Governo della Repubblica è autorizzato a modificare o sostituire, 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 4 luglio 1985, n. 461, le disposizioni di legge incompatibili con quelle degli annessi oggetto del recepimento.

TITOLO II

Dei servizi della navigazione aerea

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'aeroporto; 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.

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 e 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 dell'Aeronautica militare in materia di meteorologia generale.

TITOLO III **

Dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aeroporti

Capo I

Della proprietà e dell'uso degli aeroporti

692. Beni del demanio aeronautico statale.

Fanno parte del demanio aeronautico civile statale:

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

Gli aeroporti militari fanno parte del demanio militare aeronautico.

693. Assegnazione dei beni del demanio aeronautico.

I beni del demanio aeronautico di cui alle lettere a) e b) del primo comma dell'art. 692 sono assegnati all'ENAC in uso gratuito per il successivo affidamento in concessione al gestore aeroportuale.

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

** Le regioni disciplinano le materie di propria competenza nel rispetto dei principi desumibili dalle disposizioni contenute nel titolo III del libro I della parte II del codice della navigazione, come modificato dal presente articolo.

I beni del demanio militare aeronautico, non più funzionali ai fini militari e da destinare all'aviazione civile in quanto strumentali all'attività del trasporto aereo sono individuati con provvedimento del Ministero della difesa di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e trasferiti al demanio aeronautico civile per la successiva assegnazione in uso gratuito all'ENAC ed il successivo affidamento in concessione di cui al primo comma. Il Ministero della difesa può disporre, compatibilmente con le esigenze istituzionali, la concessione temporanea di parti di suolo od infrastrutture di aeroporti militari per destinazioni comunque afferenti ad attività aeronautiche.

Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano hanno diritto di prelazione per l'acquisizione al proprio demanio o patrimonio degli aeroporti e dei beni del demanio aeronautico civile di cui all'articolo 692, in caso di loro alienazione o dismissione da parte dello Stato.

694. Aeroporti privati.

Ferme restando le attribuzioni degli enti locali e fatti salvi gli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi speciali e delle convenzioni vigenti, la realizzazione e l'ampliamento da parte dei privati, sul suolo di proprietà privata, di aeroporti e di altri impianti aeronautici, sono autorizzati dall'ENAC.

695. Mutamenti relativi ai diritti su aeroporti e su altri impianti privati.

L'alienazione, la locazione, la costituzione di usufrutto e qualunque altro atto dispositivo di aeroporti o di altri impianti aeronautici privati sono preventivamente comunicati all'ENAC, anche ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza.

696. Opere di pubblico interesse.

La dichiarazione di pubblico interesse per le opere necessarie alla realizzazione ed all'ampliamento di aeroporti 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 data di ricezione.

697. Aeroporti aperti al traffico civile.

Sono aperti al traffico aereo civile, previa valutazione di idoneità al servizio da parte dell'ENAC:

- a) gli aeroporti civili appartenenti allo Stato 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 e adibiti dal gestore all'esercizio del traffico aereo.

698. Aeroporti e sistemi aeroportuali d'interesse 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 tra 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 dalla data di assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali d'interesse nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN. Con il medesimo

procedimento si provvede alle modifiche del suddetto decreto del Presidente della Repubblica.

Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è istituito, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un comitato di coordinamento tecnico, composto dai rappresentanti delle regioni e delle province autonome, del Governo e degli enti aeronautici. La partecipazione al comitato di cui al presente comma non comporta la corresponsione di alcuna indennità o compenso né rimborsi spese.

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 e, in particolare, delle disposizioni previste, per ciascun aeroporto, dal regolamento di scalo.

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.

700. Uso degli aeroporti privati non aperti al traffico civile.

Salvo il caso di necessità, per l'uso degli aeroporti privati non aperti al traffico civile è richiesto il consenso del gestore dell'aeroporto.

701. Aviosuperfici.

Le aviosuperfici, ivi comprese le elisuperfici, sono aree, diverse 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 regioni, degli enti locali e delle altre autorità secondo le rispettive attribuzioni.

I comuni, nell'esercizio dei poteri di pianificazione urbanistica, tengono in considerazione le finalità aeronautiche proprie delle aree private adibite ad aviosuperfici site nel proprio territorio.

702. Progettazione delle infrastrutture aeroportuali.

Ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento, di ristrutturazione, di manutenzione straordinaria e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, è di spettanza dell'ENAC, anche per la verifica della conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

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.

Nelle 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.

Capo II

Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra

704. Rilascio della concessione di gestione aeroportuale.*

Alla concessione della gestione totale aeroportuale degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali 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 di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria, previa idonee forme di pubblicità, nel rispetto dei termini procedurali fissati dall'ENAC, sentita, laddove competente, la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione.

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.

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, un contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata dall'art. 11-*nonies* del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248.

La convenzione deve contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso agli operatori e agli utenti 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.

* Indipendentemente dall'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione, 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 di rilascio della concessione su istanza antecedente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 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.

705. Compiti del gestore aeroportuale.

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.

Ferme restando la disciplina del titolo VII e comunque le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione degli incendi e lotta agli 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 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;
- 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, 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, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali;
- e-bis) 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 dei servizi aerei e aeroportuali;
- e-ter) 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;
- f) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società Enav, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio ed a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione;
- g) redige la Carta dei servizi in conformità alle 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;
- h) assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti.

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*

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 ed 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 primo comma 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 ai singoli soggetti interessati, nei modi ritenuti idonei.

Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i Comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti, di attuazione dell'Annesso XIV ICAO.

Per gli aeroporti militari le funzioni di cui al presente articolo sono esercitate dal Ministero della difesa e disciplinate con decreto del Ministro della difesa.

708. Opposizione.

Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, 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 vanamente il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta.

709. Ostacoli alla navigazione.

Costituiscono ostacolo alla navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici ed in genere le opere, anche in virtù delle loro destinazioni d'uso, 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.

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.

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.

712. Collocamento di segnali.

L'ENAC, anche su segnalazione delle autorità e degli organismi locali e con oneri a carico del proprietario, ordina, anche con riguardo alle zone estranee a quelle delimitate ai sensi dell'articolo 707, 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.

Il monitoraggio dell'efficienza dei segnali nelle zone di cui all'articolo 707 compete al gestore aeroportuale.

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

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.

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.

715. Valutazione di rischio delle attività aeronautiche.

Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle 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 primo comma.

716. Inquinamento acustico.

La realizzazione di opere e l'imposizione di nuove destinazioni urbanistiche nelle vicinanze degli aeroporti sono subordinate all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico.

Vedi nota¹

Capo IV Della polizia degli aeroporti

718. Funzioni di polizia e di vigilanza.

Le funzioni di polizia degli aeroporti sono esercitate dall'ENAC, anche mediante le proprie articolazioni periferiche, unitamente all'applicazione delle sanzioni e alla ratifica delle misure interdittive temporanee di cui all'articolo 705, secondo comma, lettere *e-bis*) ed *e-ter*).

I soggetti privati che esercitano un'attività nell'interno degli aeroporti sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC, nell'esercizio dei poteri autoritativi di competenza, nonché al coordinamento e controllo del gestore aeroportuale. Ferme restando le competenze delle forze di polizia, i soggetti pubblici operanti negli aeroporti si coordinano su impulso e sotto la supervisione dell'ENAC.

L'ENAC vigila sulla fornitura dei servizi forniti dalla società Enav, 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.

719. abrogato

720. abrogato

721. abrogato

722. abrogato

723. abrogato

724. abrogato

725 abrogato

726. Impiego di mezzi per urgenti necessità.

ENAC può, in caso di urgente necessità di servizio, ordinare che gli aeromobili e ogni mezzo di trasporto, i quali si trovino nell'aeroporto, siano messi a sua disposizione con il relativo personale. Può parimenti ordinare che sia messo a sua disposizione ogni altro mezzo che ritenga necessario.

727. Soccorso ad aeromobili in pericolo.

ENAC, che abbia notizia di un aeromobile in pericolo o della caduta di un aeromobile o di altro sinistro, deve immediatamente provvedere al soccorso, e quando non abbia a disposizione o non possa procurarsi i mezzi necessari, deve darne avviso ad altre autorità, che possano utilmente intervenire.

Quando l'autorità aeronautica non può tempestivamente intervenire, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale, o da quella marittima se il sinistro è avvenuto in mare.

¹ L'art. 3, *D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96* ha soppresso il titolo II (*artt. 692-699*) e sostituito gli originari capi da I a III del titolo III (*artt 700-717-bis*) con l'attuale titolo III (*artt. 692-716*). Gli *articoli 717 e 717-bis* non sono stati riproposti nella nuova formulazione del suddetto titolo.

728. Compenso e indennità.

Qualora nelle operazioni di soccorso di cui all'articolo precedente siano stati impiegati mezzi appartenenti a privati, le persone che hanno prestato il soccorso hanno diritto a compenso per l'opera utilmente prestata, nonché, in ogni caso, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese, secondo i criteri fissati dagli *articoli 983* e seguenti, quando ne ricorrano gli estremi; negli altri casi secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

729. Rimozione di relitti.

Nel caso di caduta di un aeromobile entro il perimetro di un aeroporto, L'ENAC ordina al proprietario di provvedere a proprie spese alla rimozione dei relitti, fissando il termine per l'esecuzione.

Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Se il ricavato della vendita non è sufficiente a coprire le spese, il proprietario è tenuto a corrispondere allo Stato la differenza.

Quando il ricavato della vendita dei relitti supera le spese, sulla differenza concorrono i creditori privilegiati e ipotecari sull'aeromobile.

Nei casi di urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio per conto e a spese del proprietario.

730. Ingiunzione per rimborso di spese.

Per il rimborso di spese anticipate, o comunque sostenute per conto di privati, l'ENAC emette ingiunzione resa esecutoria con decreto del pretore competente per territorio.

Decorsi venti giorni dalla notificazione dell'ingiunzione al debitore, senza che questi abbia eseguito il pagamento, l'ENAC può procedere agli atti esecutivi.

Entro il termine predetto il debitore può fare opposizione al decreto per motivi inerenti all'esistenza del credito o al suo ammontare.

L'opposizione è proposta dinanzi al giudice competente per valore.

TITOLO IV

Del personale aeronautico

731. Il personale aeronautico.

Le disposizioni del presente titolo si applicano al personale aeronautico di cui all'annesso n. 1 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 legge 17 aprile 1956, n. 561, per il quale è previsto il possesso di licenze, attestati o altre forme di certificazione.

Il personale aeronautico di cui al primo comma comprende:

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

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.

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 dei servizi di assistenza a terra;
- d) il personale addetto ai servizi di manutenzione
- e) il personale addetto ai controlli di sicurezza.

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 all'articolo 690 e rispondenti alla normativa comunitaria.

L'ENAC, nel rispetto delle normative tecniche internazionali e comunitarie, disciplina, d'intesa con i Ministeri della difesa e della salute, la certificazione medica del personale di volo e non di volo, coordinando le attività per il conseguimento e il mantenimento dell'idoneità psicofisica.

L'ENAC provvede alla certificazione del personale addetto alla manutenzione di impianti, sistemi ed apparati per la navigazione aerea.

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.

736. Albi e registro d'iscrizione del personale aeronautico.

Gli albi e il registro d'iscrizione del personale di volo di cui all'articolo 732 sono tenuti dall'ENAC, che ne determina i requisiti d'iscrizione.

737. abrogato

738. abrogato

739. abrogato

740. abrogato

741. abrogato

742. abrogato

TITOLO V

Del regime amministrativo degli aeromobili

Capo I

Delle distinzioni degli aeromobili

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, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa.

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. ¹

744. Aeromobili di Stato e aeromobili privati.

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, del Dipartimento per la protezione civile o in altro servizio di Stato.

Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati. ²

Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale.

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 ed immatricolati nei registri degli aeromobili militari del Ministero della difesa.

746. Aeromobili equiparabili a quelli di Stato.

¹ L. 25-3-1985 n. 106

Disciplina del volo da diporto o sportivo.

1. 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 delle infrastrutture e dei trasporti, 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.

² DPCM 16.2.2006, art. 1: è equiparata all'attività di volo esercitata dagli aeromobili di Stato l'attività di volo esercitata dagli aeromobili privati per l'effettuazione delle tipologie di trasporto aereo previste dalla direttiva PCM in data 21.11.2000.

In conseguenza dell'equiparazione, l'aeromobile che svolge attività equiparata consegue a tutti gli effetti di legge – relativamente alla specifica occasione e limitatamente alla durata della stessa - il trattamento spettante agli aeromobili di Stato.

Con provvedimento del Segretario Generale della P.C.M., su proposta dell'Ufficio per i voli di Stato, di Governo e umanitari della P.C.M., sono individuati gli aeromobili impiegati per l'effettuazione dell'attività di cui al comma 1, la natura e i limiti geografici e temporali della stessa; del suddetto provvedimento è data comunicazione alle Autorità preposte alla regolazione ed alla gestione della navigazione aerea.

L'Ufficio per i voli di Stato, di Governo e umanitari, ove sussistono particolari ragioni di urgenza, può attribuire agli aeromobili individuati ai sensi del comma 3, i codici di esenzione delle restrizioni di flusso aereo.

Salvo quanto disposto dell'articolo 744, quarto comma, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, con proprio 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.¹

747. abrogato

748. Norme applicabili.

Salva diversa disposizione, non si applicano le norme del presente codice agli aeromobili militari, di dogana, delle Forze di polizia dello Stato e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonché agli aeromobili previsti nel quarto comma dell'articolo 744.

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.

Lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili di cui al primo comma è effettuato garantendo un adeguato livello di sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato, nonché, per quanto riguarda gli aeromobili di cui al quarto comma dell'articolo 744, d'intesa con l'ENAC.

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.

Capo II

Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione

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.

¹ DPCM 16.2.2006, art. 1: è equiparata all'attività di volo esercitata dagli aeromobili di Stato l'attività di volo esercitata dagli aeromobili privati per l'effettuazione delle tipologie di trasporto aereo previste dalla direttiva PCM in data 21.11.2000.

In conseguenza dell'equiparazione, l'aeromobile che svolge attività equiparata consegue a tutti gli effetti di legge – relativamente alla specifica occasione e limitatamente alla durata della stessa - il trattamento spettante agli aeromobili di Stato.

Con provvedimento del Segretario Generale della P.C.M., su proposta dell'Ufficio per i voli di Stato, di Governo e umanitari della P.C.M., sono individuati gli aeromobili impiegati per l'effettuazione dell'attività di cui al comma 1, la natura e i limiti geografici e temporali della stessa; del suddetto provvedimento è data comunicazione alle Autorità preposte alla regolazione ed alla gestione della navigazione aerea.

L'Ufficio per i voli di Stato, di Governo e umanitari, ove sussistono particolari ragioni di urgenza, può attribuire agli aeromobili individuati ai sensi del comma 3, i codici di esenzione delle restrizioni di flusso aereo.

Sono altresì ammessi alla navigazione gli aeromobili non immatricolati, nonché quelli già immatricolati di cui all'articolo 744, quarto comma, muniti di marche temporanee ai sensi dell'articolo 754.

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

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

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.

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.

752. Marca di nazionalità.

Gli aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale hanno la marca di nazionalità costituita dalla lettera maiuscola I.

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.

754. Assegnazione di marche temporanee.

Su richiesta del costruttore, sono assegnate al costruttore medesimo marche temporanee per identificare aeromobili non immatricolati, di sua proprietà o nella sua disponibilità, che siano già iscritti nel registro delle costruzioni, allo scopo di effettuare l'attività di volo per prove, esperimenti, dimostrazioni, nonché consegna ad acquirenti.

Sono, altresì, 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, nonché, per esigenze di sicurezza nazionale, agli aeromobili di cui all'articolo 744, quarto comma, anche se già immatricolati. Il periodo di utilizzabilità delle marche temporanee, fatte salve eventuali proroghe, è stabilito dall'ENAC all'atto dell'assegnazione.

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, nonché le altre indicazioni richieste dai regolamenti dell'ENAC.

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

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 ad 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 primo comma, 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 tale 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 ed i diritti reali di garanzia sugli aeromobili di cui al secondo comma sono disciplinati dalla legge italiana.

757. Perdita dei requisiti di nazionalità.

La perdita dei requisiti di nazionalità, ove non ricorrono le condizioni previste dall'articolo 756, secondo comma, 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.

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 dal terzo al settimo.

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

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.

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 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 fare valere entro sessanta giorni dall'annotazione i loro diritti.

Se entro il termine di cui al secondo comma 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 secondo comma. 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 secondo comma, 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 al terzo e quarto comma.

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 ai propri regolamenti.

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

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, secondo comma;
- 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, secondo comma, i quali provvedono, inoltre, a riconsegnare i certificati di immatricolazione e di navigabilità.

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.

Se entro il termine di cui al terzo comma 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 al terzo e quinto comma dell'articolo 759.

In caso di particolare urgenza, si applicano le disposizioni di cui al quarto e quinto comma dell'articolo 759.

Nel caso di cui alla lettera f) del primo comma, 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 secondo le modalità stabilite con regolamento dell'ENAC e mediante annotazione nel registro aeronautico nazionale.

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

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

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.

762. abrogato

Capo III

Della navigabilità dell'aeromobile

763. Condizioni di navigabilità.

L'aeromobile che imprende la navigazione deve essere in stato di navigabilità, convenientemente attrezzato e atto all'impiego al quale è destinato.

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.

765. Impiego dell'aeromobile.

L'aeromobile può essere adibito soltanto al servizio o all'impiego consentito alla categoria alla quale, dal certificato di navigabilità, risulta assegnato.

Tuttavia l'aeromobile può essere destinato ad un servizio o ad un impiego proprio della categoria che importa attitudini tecniche minori; ma in tal caso non si applica il più favorevole regime previsto per gli aeromobili della categoria inferiore.

766. Rilascio del certificato di navigabilità.

Il certificato di navigabilità è rilasciato conformemente alla normativa comunitaria.

767. Certificato di omologazione.

Il certificato di omologazione del tipo di aeromobile attesta la rispondenza alla normativa comunitaria ed 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, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, e relativi annessi.

768. Visite ed ispezioni.

L'ENAC provvede, conformemente alla disciplina comunitaria ed 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.

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 tale fine.

770. Efficacia probatoria dei certificati rilasciati dall'ENAC.

I certificati e ogni altra attestazione tecnica rilasciati dall'ENAC fanno fede fino a prova contraria.

Capo IV *Dei documenti dell'aeromobile*

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.

772. Giornale di bordo.

Sul giornale di bordo devono essere annotati gli eventi indicati nell'articolo 835, i testamenti e ogni altro fatto di particolare importanza.

773. Libri dell'aeromobile.

Gli aeromobili devono essere provvisti del libretto dell'aeromobile, del motore e dell'elica, nonché del quaderno tecnico di bordo, su cui eseguire le annotazioni relative all'esercizio.

774. Tenuta dei libri.

L'esercente tiene i libri e vi esegue le annotazioni, in conformità ai regolamenti dell'ENAC.

775. Efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti dell'aeromobile.

Ferme per le rimanenti annotazioni sui documenti dell'aeromobile le disposizioni degli articoli 2700 e 2702 del codice civile, le annotazioni relative all'esercizio dell'aeromobile sui libri di cui agli articoli 772, 773 fanno prova anche a favore dell'esercente quando sono regolarmente effettuate; fanno prova in ogni caso contro l'esercente, ma chi vuol trarne vantaggio non può scinderne il contenuto.

TITOLO VI Dell'ordinamento dei servizi aerei

Capo I *Dei servizi aerei intracomunitari*

776. Servizi aerei intracomunitari a titolo oneroso di linea e non di linea.

Salvo quanto disposto al capo III, sono ammessi ad 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.

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.

778. Rilascio della licenza di esercizio.

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.

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, 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 quarto comma.

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.

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 due 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.

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.

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) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, e successive modificazioni.

782. Oneri di servizio pubblico e servizi aerei di interesse regionale o locale.

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.

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, nonché le altre della normativa di settore, 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.

Capo II

Dei servizi aerei extracomunitari

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.

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, 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 di mobilità del cittadino.

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 dall'esercizio del servizio ceduto.

Oltre all'ipotesi di cui al quarto comma, 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.

786. Riserva di cabotaggio comunitario.

I servizi di trasporto aereo fra aeroporti 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 continuazione da o per aeroporti extracomunitari, sono riservati a vettori muniti di licenza comunitaria, salvo quanto diversamente stabilito da convenzioni internazionali.

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 impone 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 secondo comma, 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.

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*

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.

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.

791. *abrogato*

TITOLO VII
Della polizia della navigazione

Capo I
Disposizioni generali

792. Funzioni di polizia e di vigilanza.

Le funzioni di polizia e di vigilanza della navigazione aerea sono esercitate dall'ENAC.

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 o di 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.

794. Aeromobili stranieri

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.

Gli aeromobili stranieri militari, di dogana e di polizia non possono sorvolare il territorio nazionale senza una speciale autorizzazione del Ministero della difesa.

795. Aeromobili militari stranieri.

Gli aeromobili militari di uno Stato straniero godono del trattamento stabilito dalle convenzioni e dalle consuetudini internazionali, quando hanno ottenuta l'autorizzazione prescritta dall'articolo precedente.

In mancanza di tale autorizzazione, gli aeromobili militari stranieri non godono del trattamento predetto, nemmeno quando sono costretti ad atterrare per causa di forza maggiore o per ordine dell'autorità.

796. Obbligo di apporre i contrassegni di individuazione.

L'aeromobile nazionale non può circolare se non porta impresse le marche di nazionalità e di immatricolazione, in conformità dei regolamenti dell'ENAC.

L'aeromobile straniero deve portare i contrassegni prescritti dallo Stato nel cui registro è iscritto o quelli previsti dalle convenzioni internazionali.

797. Obbligo di portare a bordo licenze o attestati.

L'aeromobile nazionale o straniero non può circolare se il personale di bordo non è munito delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni prescritti e se tali documenti non sono portati a bordo.

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.

Capo II

Della partenza e degli arrivi degli aeromobili

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.

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.

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.

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 o della società Enav, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento di tasse, diritti e tariffe, anche di pertinenza di Enav s.p.a.

803. Obbligo di approdo in corso di viaggio.

Il comandante dell'aeromobile deve approdare con la maggiore sollecitudine nel più vicino aeroporto, quando ne riceve l'ordine mediante i segnali stabiliti dal regolamento, oppure appena si accorge di sorvolare una zona vietata.

804. abrogato

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, sentite le Amministrazioni interessate.

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

806. Limitazioni all'utilizzazione degli aeroporti.

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 aeroporti.

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 primo comma.

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

807. Utilizzazione degli aeroporti coordinati.

La partenza e l'approdo di aeromobili negli aeroporti coordinati, come definiti alla 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 comunitarie e dei relativi provvedimenti attuativi.

Si applica, altresì, la disciplina sanzionatoria attuativa delle norme comunitarie direttamente applicabili.

808. Aeromobili stranieri.

Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche agli aeromobili stranieri.

Capo III

Della polizia di bordo e della navigazione

809. Autorità del comandante.

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante.

810. Disciplina di bordo.

I componenti dell'equipaggio devono prestare obbedienza ai superiori e uniformarsi alle loro istruzioni circa i servizi e la disciplina di bordo.

811. Obblighi dell'equipaggio in caso di pericolo.

I componenti dell'equipaggio devono cooperare alla salvezza dell'aeromobile, delle persone imbarcate e del carico, fino a quando il comandante abbia dato l'ordine di lanciarsi col paracadute o comunque di abbandonare l'aeromobile.

812. abrogato

813. abrogato

814. abrogato

815. Imbarco di passeggeri infermi e diversamente abili.

Per l'imbarco di passeggeri infermi e diversamente abili si osservano le norme speciali.

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, nel rispetto delle norme comunitarie e internazionali.

817. Imbarco di merci vietate o pericolose.

Quando sono imbarcate cose di cui il trasporto è vietato da norme di polizia, o delle quali il trasporto sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per l'aeromobile, per le persone o per il carico, il comandante dell'aeromobile provvede nei modi previsti nell'art. 194.

La consegna delle cose custodite ai sensi del primo comma è fatta all'autorità competente, dandone comunque segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza.

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.

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.

820. abrogato

821. abrogato

822. abrogato

823. Sorvolo di proprietà private.

Il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo.

824. Vigilanza doganale.

Sono soggetti a vigilanza doganale anche gli aeromobili che navigano entro i confini del territorio dello Stato.

825. Altre prescrizioni.

Le norme per il trasporto e l'uso di apparecchi da ripresa fotografica e cinematografica, le prescrizioni sanitarie e le regole di circolazione, sono stabilite dal regolamento e da leggi e regolamenti speciali.

TITOLO VIII

Delle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici

826. Inchiesta tecnica.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo conduce l'inchiesta tecnica su ogni incidente aereo e su ogni inconveniente grave accaduto nel territorio italiano. Qualora non sia effettuata da altro Stato, l'Agenzia svolge l'inchiesta tecnica su incidenti e su inconvenienti gravi occorsi fuori dal territorio italiano ad aeromobili immatricolati in Italia o eserciti da una compagnia che ha sede legale in Italia.

827. Norme di riferimento.

Nell'espletamento dell'inchiesta tecnica di cui all'articolo 826, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo procede in conformità con quanto previsto dall'allegato 13 alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

828. Obbligo di comunicazione di incidente.

ENAC, l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza ed ogni altra pubblica autorità, quando abbiano notizia di un incidente aeronautico e quando valutino che sussistono ragionevoli motivi per ritenere che un aeromobile sia perduto o scomparso, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria, all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e all'Ente nazionale per l'aviazione civile.

829. Obbligo di comunicazione di inconveniente grave.

ENAC e l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, quando abbiano notizia di un inconveniente aeronautico grave ne danno immediata comunicazione all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e all'Ente nazionale per l'aviazione civile.

830. Incidenti aeronautici in mare.

Qualora si verifichi un incidente ovvero un inconveniente aeronautico in mare, l'autorità che 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.

831. Incidenti occorsi ad aeromobili stranieri.

Nel caso di incidente o inconveniente grave occorso ad aeromobile straniero nel territorio italiano, l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ne dà comunicazione al Ministero degli affari esteri.

832. Incidenti ad aeromobili italiani all'estero.

Nel caso di incidente o di inconveniente grave occorso all'estero ad un aeromobile immatricolato in Italia o esercito da una impresa con sede legale in Italia, l'autorità consolare italiana informa l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, il Ministero degli affari esteri e l'Ente nazionale per l'aviazione civile.

833. abrogato

TITOLO IX

Degli atti di stato civile in corso di navigazione

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.

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, alla struttura periferica dell'ENAC.

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

Le autorità di cui al primo e secondo comma 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.

836. Trasmissione degli atti alle autorità competenti.

L'autorità aeronautica o consolare trasmette copia degli atti di matrimonio e dei processi verbali relativi alle dichiarazioni delle nascite e delle morti alle autorità competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile; al procuratore della Repubblica, trasmette copia dei processi verbali di scomparizione.

837. Processi verbali di scomparizione in caso di perdita dell'aeromobile.

In caso di perdita o di perdita presunta dell'aeromobile, alla compilazione dei processi verbali di scomparizione di persone ed alla loro trasmissione alle autorità competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile provvede la struttura periferica dell'ENAC.

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.

Nei processi verbali le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei superstiti, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti nell'art. 761; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

838. Conseguenze della scomparizione.

Le conseguenze della scomparizione 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.

TITOLO X

Disposizioni speciali

Capo I
Della navigazione da turismo

839. abrogato

840. abrogato

841. abrogato

842. abrogato

843. abrogato

Capo II
Della navigazione con alianti

844. abrogato

845. abrogato

846. abrogato

847. abrogato

**LIBRO SECONDO
DELLA PROPRIETÀ E DELL'ESERCIZIO DELL'AEROMOBILE**

TITOLO I
Della costruzione dell'aeromobile

848. Dichiarazione di costruzione.

Chi imprende la costruzione in Italia o all'estero di un aeromobile da assoggettare al controllo di cui all'articolo 850 deve farne preventiva dichiarazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, indicando lo stabilimento in cui saranno costruiti la cellula e i motori.

Della dichiarazione è presa nota nel registro delle costruzioni, tenuto presso il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

849. Denuncia della costruzione all'ENAC.

Oltre a fare la dichiarazione di cui all'articolo precedente, il costruttore, entro dieci giorni dall'inizio dei lavori, deve denunciare all'ENAC l'intrapresa costruzione dell'aeromobile, presentando il relativo progetto. Del pari devono essere denunciate, prima del loro inizio, le modificazioni e le riparazioni da eseguirsi sull'aeromobile.

850. Controllo tecnico sulle costruzioni.

Il controllo tecnico sulle costruzioni è esercitato dall'ENAC, nei limiti e con le modalità stabiliti da leggi e regolamenti.

851. Sospensione della costruzione per ordine dell'autorità.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può in ogni tempo ordinare la sospensione della costruzione, per la quale non siano state fatte la dichiarazione o la denuncia previste negli articoli 848 e 849. Può altresì ordinare la sospensione della costruzione che venga diretta da persona non munita della prescritta abilitazione, ovvero che a giudizio dell'ENAC non risulti condotta secondo le regole della buona tecnica, o per la quale non siano osservate le prescrizioni dei regolamenti.

852. Forma del contratto di costruzione.

Il contratto di costruzione dell'aeromobile, le successive modifiche e la revoca devono essere fatti per iscritto a pena di nullità.

853. Pubblicità del contratto di costruzione.

Il contratto di costruzione dell'aeromobile deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro delle costruzioni. In mancanza, l'aeromobile si considera, fino a prova contraria, costruito per conto dello stesso costruttore.

Eseguita la trascrizione, le modifiche e la revoca del contratto non hanno effetto verso i terzi che a qualsiasi titolo abbiano acquistato e conservato diritti sull'aeromobile in costruzione, se non sono trascritte nel registro predetto.

854. Forma del titolo, documenti da consegnare ed esecuzione della trascrizione.

Per quanto riguarda la forma del titolo da trascrivere, si applica il disposto dell'articolo 867 primo comma.

Per quanto riguarda i documenti da consegnare all'ufficio e l'esecuzione della trascrizione nel registro delle costruzioni si applicano gli articoli 253, 870.

855. Responsabilità del costruttore.

L'azione di responsabilità contro il costruttore per le difformità e i vizi occulti si prescrive col decorso di due anni dalla consegna dell'opera.

Il committente che sia convenuto per il pagamento può sempre far valere la garanzia purché abbia entro il predetto termine denunciata la difformità o il vizio.

856. Norme applicabili al contratto di costruzione.

Per quanto non è disposto nel presente capo si applicano le norme che regolano il contratto di appalto.

857. Forma e pubblicità degli atti relativi alla proprietà di aeromobili in costruzione.

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili in costruzione o loro quote devono essere fatti nelle forme richieste nell'articolo 864.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti medesimi devono essere resi pubblici mediante trascrizione nel registro delle costruzioni. Nello stesso registro devono essere trascritti gli atti e le domande per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

La trascrizione si effettua nelle forme e con le modalità previste negli articoli 867, 868, 870.

858. abrogato

859. Annotazione delle trascrizioni nel registro aeronautico nazionale.

L'autorità alla quale è richiesta l'iscrizione dell'aeromobile nel registro aeronautico nazionale provvede a riprodurre nel registro medesimo e ad annotare sul certificato d'immatricolazione le trascrizioni fatte nel registro delle costruzioni a norma degli articoli 857 e 1030.

860. abrogato

TITOLO II Della proprietà dell'aeromobile

861. Norme applicabili all'aeromobile.

In quanto non sia diversamente stabilito, gli aeromobili sono soggetti alle norme sui beni mobili.

862. Pertinenze e parti separabili.

Sono considerate pertinenze dell'aeromobile i paracadute, gli attrezzi e gli strumenti, gli arredi e in genere tutte le cose destinate in modo durevole a servizio od ornamento dell'aeromobile.

La destinazione può essere effettuata anche da chi non sia proprietario dell'aeromobile o non abbia su questo un diritto reale.

Il motore è considerato parte separabile.

863. Regime delle pertinenze di proprietà aliena e diritti dei terzi sulle pertinenze.

Il regime delle pertinenze e delle parti separabili di proprietà aliena e i diritti dei terzi sulle medesime sono regolati negli articoli 247, 248. Agli effetti previsti in detti articoli, l'indicazione sul certificato d'immatricolazione tiene il luogo di quella sull'inventario di bordo.

864. Forma degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile.

Gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali sull'aeromobile o quote di esso devono essere fatti per iscritto a pena di nullità. Tali atti all'estero devono essere ricevuti dall'autorità consolare.

865. Pubblicità degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile.

Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su aeromobili o loro quote sono resi pubblici mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale ed annotazione sul certificato di immatricolazione.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli atti e le domande, per i quali il codice civile richiede la trascrizione.

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.

867. Forma del titolo per la pubblicità.

La trascrizione e l'annotazione non possono compiersi, se non in forza di un titolo avente la forma prescritta nell'art. 2657 del codice civile.

868. Documenti per la pubblicità.

Chi domanda la pubblicità deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati negli articoli 253, 254.

869. Esibizione del certificato di immatricolazione.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un aeromobile provvisto di certificato d'immatricolazione, il richiedente, oltre a consegnare i documenti di cui all'articolo

precedente, deve esibire all'ufficio, al quale richiede la pubblicità, il certificato medesimo, per la prescritta annotazione.

Se, trovandosi l'aeromobile in altra località, non è possibile esibire il certificato d'immatricolazione, l'ENAC esegue la trascrizione nel registro e ne dà comunicazione all'autorità consolare del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, perché sia ivi eseguita l'annotazione sul certificato d'immatricolazione.

870. Esecuzione della pubblicità.

Per l'esecuzione della pubblicità si applica l'articolo 256.

Il contenuto della nota è trascritto nel registro ove l'aeromobile è immatricolato.

Gli estremi della nota di trascrizione sono annotati sul certificato d'immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti.

871. Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni.

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti, la precedenza, agli effetti stabiliti dal codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nel Registro aeronautico nazionale.

In caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.

872. Comproprietà dell'aeromobile.

Quando l'aeromobile appartiene per quote a più persone, si applicano gli articoli 259 e 264.

873. Vendita di quota dell'aeromobile a stranieri.

Il comproprietario dell'aeromobile non può, senza il consenso di tutti gli altri comproprietari, vendere la sua quota a stranieri.

TITOLO III Dell'impresa di navigazione

Capo I Dell'esercente

874. Dichiarazione di esercente.

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.

Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario, se l'esercente non provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario.

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.

876. Presunzione di esercente.

In mancanza della dichiarazione di esercente, debitamente resa pubblica, esercente si presume il proprietario fino a prova contraria.

877. Nomina del comandante.

L'esercente nomina il comandante dell'aeromobile e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

878. Responsabilità dell'esercente.

L'esercente è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante, per quanto riguarda l'aeromobile e la spedizione.

Tuttavia l'esercente non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e di salvataggio previsti negli articoli 981, 982, nonché degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione.

879. Uso dell'aeromobile senza il consenso dell'esercente.

L'esercente risponde solidalmente con chi fa uso dell'aeromobile senza il suo consenso, quando non abbia esplicitato la dovuta diligenza per evitare tale uso. Tuttavia anche in tal caso il debito dell'esercente è limitato a norma delle disposizioni del titolo secondo del libro terzo.

Capo II *Del caposcalo*

880. Rappresentanza del caposcalo.

Nell'ambito dell'aeroporto, il caposcalo rappresenta l'esercente per tutto ciò che concerne l'esercizio della impresa, fatta eccezione delle attribuzioni per le quali la rappresentanza è conferita ad altri preposti dell'esercente.

881. Pubblicità della procura.

La procura conferita al caposcalo, con la sottoscrizione autenticata del proponente, e le successive modifiche e la revoca devono essere depositate presso la direzione dell'aeroporto, nella cui circoscrizione il caposcalo deve esplicitare le sue attribuzioni, per la pubblicazione nel registro a tal fine tenuto secondo le norme stabilite dal regolamento.

Qualora non sia adempiuta la pubblicità predetta la rappresentanza del caposcalo si reputa generale entro i limiti stabiliti dall'articolo precedente e non sono opponibili ai terzi le limitazioni, le modifiche e la revoca, a meno che il mandante provi che i terzi ne erano a conoscenza al momento in cui fu concluso l'affare.

882. Mansioni del caposcalo.

Il caposcalo cura la compilazione dei documenti doganali e sanitari, e dell'elenco dei passeggeri, nonché degli altri documenti indicati dal regolamento; cura altresì la tenuta dei libri dell'aeromobile, ad esclusione del giornale di rotta.

Egli può, con comunicazione scritta, ordinare al comandante la sospensione della partenza dell'aeromobile; in caso di sovraccarico di questo, stabilisce quali siano i passeggeri e le cose che devono escludersi dall'imbarco, secondo le istruzioni dell'esercente.

Capo III *Del comandante dell'aeromobile*

883. Comando dell'aeromobile.

Il comando dell'aeromobile può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

884. Designazione del comandante.

Quando dell'equipaggio di un aeromobile fanno parte più persone di pari grado, che possono essere incaricate del comando, l'esercente deve designare quale di esse assume le funzioni di comandante. Tale designazione deve essere annotata nel giornale di bordo.

885. Morte o impedimento del comandante.

In caso di morte o di impedimento del comandante, il comando dell'aeromobile spetta di diritto all'altro componente dell'equipaggio, secondo l'ordine gerarchico di bordo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'esercente o, in mancanza di queste, fino al primo approdo, ove ENAC o l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario.

886. Assunzione di comandante straniero all'estero.

Il comando di un aeromobile nazionale può all'estero essere affidato ad uno straniero nei casi e con le modalità previste nell'articolo 294.

887. Direzione nautica rappresentanza e poteri legali.

Al comandante dell'aeromobile in modo esclusivo spetta la direzione della manovra e della navigazione. Durante le soste egli deve provvedere alla sorveglianza dell'aeromobile.

Il comandante rappresenta l'esercente. Nei confronti degli interessati nell'aeromobile e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

888. Atti di stato civile e testamenti.

Il comandante dell'aeromobile esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice e riceve i testamenti a norma dell'articolo 616 del codice civile.

889. Doveri del comandante prima della partenza.

Prima della partenza il comandante deve di persona accertarsi che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere convenientemente attrezzato ed equipaggiato. Deve altresì accertarsi che il carico sia ben disposto e centrato e che le condizioni atmosferiche consentano una sicura navigazione.

890. Documenti di bordo e tenuta del giornale di bordo.

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti, relativi all'aeromobile, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che il giornale di bordo sia regolarmente tenuto.

891. Abbandono dell'aeromobile in pericolo.

Il comandante non può ordinare l'abbandono dell'aeromobile in pericolo se non dopo l'inutile esperimento dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarlo.

Il comandante deve abbandonare l'aeromobile per ultimo provvedendo, in quanto possibile, a salvare i documenti di bordo e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

892. Limiti della rappresentanza del comandante.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'esercente o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può far eseguire le riparazioni e provvedere agli acquisti necessari per la continuazione del viaggio, e, ove occorra, può prendere a

prestito il danaro per far fronte a tali esigenze. Parimenti può congedare persone dell'equipaggio ed assumerne per la residua durata del viaggio.

La presenza dell'esercente o di un suo rappresentante munito dei necessari poteri è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'esercente nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati, si presumono note agl'interessati fino a prova contraria.

893. Provvedimenti per la salvezza della spedizione.

In corso di viaggio il comandante deve prendere i provvedimenti necessari per la salvezza dell'aeromobile, dei passeggeri e del carico.

894. Vendita e ipoteca dell'aeromobile.

Il comandante non può vendere né ipotecare l'aeromobile senza mandato speciale del proprietario.

Capo IV
Dell'equipaggio

895. Formazione dell'equipaggio.

L'equipaggio è costituito dal comandante e dalle altre persone addette al servizio in volo dell'aeromobile.

896. Composizione dell'equipaggio.

La composizione dell'equipaggio è determinata dall'esercente, in relazione alle caratteristiche ed all'impiego dell'aeromobile, con le modalità e nei limiti stabiliti da leggi speciali e da regolamenti.

Per gli aeromobili da trasporto di persone in servizio pubblico, la composizione dell'equipaggio deve in ogni caso essere approvata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

897. Assunzione dei componenti dell'equipaggio.

L'equipaggio degli aeromobili nazionali deve essere interamente formato da iscritti negli albi o nel registro di volo.

898. Assunzione all'estero di non iscritti o di stranieri.

All'estero, in caso di necessità, l'autorità consolare può autorizzare che dell'equipaggio facciano parte, purché in possesso del prescritto titolo professionale o di altro a questo corrispondente, persone non iscritte negli albi o nel registro, anche se cittadini stranieri, fino al ritorno dell'aeromobile nel primo aeroporto nazionale.

899. Gerarchia di bordo.

La gerarchia dei componenti dell'equipaggio è determinata dall'ordine delle categorie indicate nell'articolo 732, e, nell'ambito di ciascuna categoria, dall'ordine dei titoli professionali.

TITOLO IV
Del contratto di lavoro del personale di volo

Capo I
Della formazione del contratto

900. Idoneità fisica.

L'assunzione degli iscritti negli albi o nel registro del personale di volo, destinati a far parte dell'equipaggio, deve essere effettuata con l'osservanza delle norme sulle visite mediche dirette ad accertare l'idoneità degli iscritti, in rapporto al servizio cui devono essere adibiti a bordo.

Le modalità per le visite sono stabilite ai sensi del secondo comma dell'articolo 734.

901. Capacità dei minori degli anni diciotto.

Il minore di anni diciotto iscritto fra il personale addetto ai servizi complementari di bordo può, con il consenso di chi esercita la patria 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.

La revoca del consenso alla iscrizione nel registro da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, fa cessare la capacità del minore alla stipulazione di nuovi contratti di lavoro, ma non lo priva della capacità di esercitare i diritti e le azioni che derivano da contratti precedentemente stipulati né della capacità di prestare il proprio lavoro, fino al compimento del viaggio in corso.

902. Tipi e durata del contratto.

Il contratto di lavoro può essere stipulato a tempo determinato e a tempo indeterminato.

Il contratto si reputa a tempo indeterminato se la fissazione del termine non risulta giustificata dalla specialità del rapporto.

903. Forma del contratto.

Il contratto di lavoro a tempo indeterminato deve esser provato per iscritto.

904. Contenuto del contratto.

Il contratto di lavoro stipulato per atto scritto deve enunciare:

1. il nome, la paternità e il domicilio del lavoratore;
2. la qualifica e le mansioni;
3. la decorrenza del contratto e, se questo è a tempo determinato, la relativa durata;
4. la durata dell'eventuale periodo di prova;
5. la misura e le modalità della retribuzione;
6. l'indicazione del contratto collettivo, quando esista;
7. la data e il luogo di conclusione del contratto.

Capo II

Degli effetti del contratto

905. Servizio a bordo.

Il lavoratore non è tenuto a prestare un servizio diverso da quello per il quale è stato assunto.

Tuttavia a bordo il comandante dell'aeromobile, nell'interesse della navigazione, ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio a un servizio diverso da quello per il quale sono stati assunti, purché non sia inadeguato alla loro categoria e al loro grado. In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, i componenti dell'equipaggio possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

I componenti dell'equipaggio, che esercitano mansioni diverse da quelle per le quali sono stati assunti, hanno diritto alla maggiore retribuzione che sia connessa a tali mansioni.

906. Caricazione abusiva di merci.

Il comandante e gli altri componenti dell'equipaggio non possono caricare sull'aeromobile merci per proprio conto, senza il consenso scritto dell'esercente o di un suo rappresentante.

Il componente dell'equipaggio, che contravviene al divieto del comma precedente, è tenuto a pagare il prezzo del trasporto in misura doppia di quella corrente nel luogo e alla data della caricazione, per il medesimo viaggio e per merce della stessa specie di quella indebitamente caricata, senza pregiudizio del risarcimento del danno.

907. Indennità di volo.

Al personale di volo ed a quello che viene temporaneamente comandato a prestare servizio a bordo, oltre alla retribuzione pattuita, deve essere corrisposta un'indennità di volo nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi.

908. Cattura del lavoratore.

In caso di cattura avvenuta durante il servizio, il lavoratore ha diritto alla retribuzione per la durata e nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza, quando la cattura sia avvenuta senza sua colpa, per la durata di un anno.

909. Malattie o ferite del lavoratore.

Il lavoratore che contragga malattie o riporti lesioni ha diritto all'assistenza sanitaria a spese dell'esercente nei limiti stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi, e alla retribuzione per la durata e nella misura stabilita dalle norme corporative stesse o in mancanza dagli usi.

Tuttavia, se il lavoratore si è intenzionalmente procurato la malattia, ovvero ha contratto la malattia o riportato la lesione per sua grave colpa mentre si trovava a terra e non per causa di servizio, l'esercente è egualmente tenuto a provvedere all'assistenza sanitaria, ma ha diritto di ripeterne le spese.

Nel caso previsto dal comma precedente, il lavoratore non ha diritto alla retribuzione per tutto il tempo durante il quale è inabile al servizio.

910. Indennità per perdita degli indumenti.

In caso di perdita degli indumenti o del bagaglio in conseguenza di un sinistro della navigazione, spetta al lavoratore un'indennità nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi.

911. Compenso per prestazioni in caso di perdita dell'aeromobile.

Il lavoratore, che, in seguito alla perdita dell'aeromobile abbia prestata la propria opera per il ricupero di relitti a norma dell'articolo 812, ha diritto a uno speciale compenso nella misura fissata dalle norme corporative, o, in mancanza, stabilita sulla base dei rischi corsi, delle fatiche compiute, nonché della retribuzione percepita.

Capo II

Della cessazione e della risoluzione del contratto

912. Proroga del contratto.

Il contratto di lavoro a tempo determinato cessa di diritto con la scadenza del termine stabilito; ma se il termine scade in corso di viaggio, il contratto s'intende prorogato fino a quando l'aeromobile non sia ritornato nel luogo di partenza.

L'esercente tuttavia può sbarcare il personale in un approdo intermedio, assumendosi le spese del rimpatrio. Anche in tal caso il contratto s'intende prorogato fino al giorno d'arrivo al luogo di partenza.

913. Cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà di una della parti.

Il contratto di lavoro a tempo indeterminato cessa per volontà dell'esercente o del lavoratore, purché ne sia dato preavviso all'altro contraente nei termini stabiliti dalle norme corporative o in mancanza dagli usi.

914. Risoluzione di diritto del contratto.

Il contratto si risolve di diritto:

1. in caso di morte del lavoratore;
2. quando il lavoratore è cancellato dagli albi o dal registro, ovvero sospeso o interdetto dal titolo professionale o dall'esercizio della professione aeronautica;
3. in caso di revoca, da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, del consenso all'iscrizione del minore degli anni diciotto nel registro di cui all'articolo 735;
4. in caso di ritiro della licenza del lavoratore prevista dal regolamento.

915. Presunzione di perdita dell'aeromobile.

Quando si presume che l'aeromobile sia perduto, il contratto di lavoro si considera risolto, nei confronti degli eredi presunti del lavoratore e degli altri aventi diritto, nel giorno successivo a quello al quale risalgono le ultime notizie.

916. Facoltà di risoluzione del contratto da parte dell'esercente.

L'esercente ha facoltà, in qualunque tempo e luogo, di risolvere il contratto, salvi i diritti spettanti al lavoratore.

Tuttavia, in caso di cattura, di malattia o di ferita del lavoratore, l'esercente non può avvalersi di tale facoltà prima del decorso del periodo fissato dalle norme corporative o in mancanza dagli usi.

917. Cambiamento dell'esercente.

In caso di cambiamento dell'esercente, il nuovo esercente succede al precedente in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di lavoro, ma il lavoratore può chiedere la risoluzione del contratto.

Se l'aeromobile è in viaggio, la risoluzione può essere chiesta solo all'arrivo in un aeroporto nazionale.

918. Retribuzione spettante al lavoratore in caso di risoluzione del contratto.

In caso di risoluzione del contratto, la retribuzione, se stabilita a tempo, è dovuta fino al giorno della risoluzione.

Capo IV

Dei diritti derivanti dalla cessazione e dalla risoluzione del contratto

919. Indennità in caso di cessazione del contratto a tempo indeterminato per volontà dell'esercente.

In caso di cessazione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, per volontà dell'esercente, è dovuta al lavoratore una indennità pari al numero di giornate di retribuzione determinato dalle norme corporative e in mancanza dagli usi, per ogni anno o frazione di anno di servizio prestato.

920. Indennità in caso di risoluzione del contratto a tempo indeterminato.

In caso di risoluzione del contratto di lavoro a tempo indeterminato, è dovuta al lavoratore un'indennità nella misura stabilita dall'articolo precedente, salvo che la risoluzione avvenga per fatto imputabile al lavoratore stesso.

921. Indennità in caso di perdita presunta dell'aeromobile.

Se il contratto di lavoro è considerato risolto ai sensi dell'articolo 915, è dovuta una indennità nella misura stabilita dalle norme corporative o, in mancanza, pari a due mensilità della retribuzione.

L'indennità è attribuita alle persone indicate nel primo comma dell'articolo 936, e ripartita fra di esse in parti eguali; in mancanza delle persone predette, l'indennità è devoluta alla cassa nazionale di previdenza per personale aeronautico.

922. Indennità in caso di risoluzione del contratto.

Se l'esercente si avvale della facoltà di risoluzione del contratto a tempo indeterminato senza preavviso, ai sensi dell'articolo 916, è dovuta al lavoratore, oltre l'indennità prevista nell'articolo 920, un'altra indennità pari a tante giornate di retribuzione, quanti avrebbero dovuto essere i giorni di preavviso.

Nel caso previsto dal comma precedente, se il preavviso è dato in misura inferiore a quella determinata, ai sensi dell'articolo 913, è dovuta un'indennità pari a tante giornate di retribuzione quanti sono i giorni di preavviso mancanti.

L'indennità non è dovuta se la risoluzione del contratto avviene per colpa del lavoratore.

923. Determinazione dell'indennità.

Quando, a norma delle disposizioni di questo codice, una indennità è commisurata alla retribuzione stabilita nel contratto di lavoro, s'intendono comprese nella retribuzione lo stipendio o la paga base e le altre indennità di carattere fisso e continuativo, a tal fine indicate dalle norme corporative.

A partire dal 1 febbraio 1977 non possono computarsi ai fini del calcolo delle indennità di cui agli articoli 919 e 920 gli ulteriori aumenti dell'indennità di contingenza e di emolumenti aventi analoga natura scattati posteriormente al 31 gennaio 1977.

Capo V
Del rimpatrio

924. Obbligo del rimpatrio.

Quando il contratto di lavoro cessa o si risolve in luogo diverso da quello di assunzione, l'esercente è tenuto a provvedere al rimpatrio del lavoratore.

Se la risoluzione del contratto è avvenuta per colpa del lavoratore, ovvero per malattia o per lesioni, nei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 909, l'esercente ha diritto ad essere rimborsato dal lavoratore delle spese sostenute per il suo rimpatrio.

Qualora l'esercente non provveda, il rimpatrio è eseguito a cura e spese dell'autorità aeronautica o dell'autorità consolare. L'autorità aeronautica emette ingiunzione a carico dell'esercente per il rimborso delle spese sostenute dallo Stato.

925. Contenuto dell'obbligo di rimpatrio.

L'obbligo di provvedere al rimpatrio del lavoratore comprende le spese necessarie per il viaggio, l'alloggio e il mantenimento, fino all'arrivo a destinazione, nonché durante l'eventuale ricovero per sorveglianza sanitaria.

Fuori dei casi previsti dal secondo comma dell'articolo precedente, l'esercente è tenuto a corrispondere al lavoratore, durante il rimpatrio, una indennità giornaliera pari alla retribuzione determinata ai sensi dell'articolo 923.

In caso di perdita dell'aeromobile, l'esercente è altresì tenuto a fornire ai componenti dell'equipaggio gli indumenti necessari.

926. Rimpatrio del lavoratore ammalato o ferito.

Se il lavoratore è sbarcato per malattia o lesioni, il comandante deve depositare presso l'autorità aeronautica o quella consolare la somma necessaria per la cura e il rimpatrio, nonché l'indennità spettante al lavoratore ai sensi del secondo comma dell'articolo precedente.

All'estero, dove non sia autorità consolare il comandante deve provvedere al ricovero del lavoratore in luogo di cura, depositando presso l'ente o la persona incaricata della cura le somme indicate nel comma precedente.

Se il rimpatrio deve avvenire prima che il lavoratore sia completamente guarito, vi si provvede seguendo le prescrizioni del medico che ha avuto in cura il lavoratore medesimo; quando il viaggio deve compiersi per aria o per mare, esso è effettuato, qualora le prescrizioni mediche lo esigano, su aeromobile o su nave provvisti del servizio sanitario.

927. Luogo di rimpatrio.

Il rimpatrio del lavoratore si compie con il suo ritorno nel luogo di assunzione. Tuttavia, se il lavoratore ne fa richiesta e non vi è aumento di spesa, il rimpatrio deve essere effettuato provvedendo al ritorno del lavoratore stesso in altra località da lui indicata.

928. Rimpatrio a mezzo di imbarco su altro aeromobile.

L'obbligo di provvedere al rimpatrio del lavoratore può essere soddisfatto, procurando alla persona sbarcata una conveniente occupazione retribuita su altro aeromobile, che si rechi nel luogo di rimpatrio o in località vicina. In quest'ultimo caso sono a carico dell'esercente le spese per la prosecuzione del viaggio fino al luogo di rimpatrio.

Se la retribuzione, percepita dal lavoratore a bordo dell'aeromobile sul quale viene imbarcato, è inferiore alla indennità spettantegli ai sensi del secondo comma dell'articolo 925, l'esercente è tenuto a corrispondergli la differenza.

929. Rimpatrio di stranieri assunti su aeromobili italiani.

Le disposizioni di questo capo si applicano agli stranieri assunti su aeromobili nazionali, purché gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino eguale trattamento ai cittadini italiani.

Capo VI
Disposizioni varie

930. Cedibilità, sequestrabilità e pignorabilità dei crediti del lavoratore verso l'esercente.

Le retribuzioni del lavoratore possono essere cedute, sequestrate o pignorate fino ad un quinto del loro ammontare ed esclusivamente per alimenti dovuti per legge o per debiti certi, liquidi ed esigibili verso l'esercente, dipendenti dal servizio.

Le somme dovute dall'esercente per il rimpatrio del lavoratore o per spese di cura non possono essere cedute, sequestrate, né pignorate, neppure entro il limite stabilito dal comma precedente.

931. Impignorabilità e insequestrabilità di indumenti e strumenti.

Oltre le cose che, a norma del codice di procedura civile e delle leggi speciali, non sono soggette a sequestro né a pignoramento, non possono essere sequestrati né pignorati per alcun titolo:

1. gli indumenti del personale di volo necessari per i servizi di bordo;
2. gli strumenti e gli altri oggetti appartenenti al personale di volo, destinati all'esercizio della professione.

932. Esercizio dei diritti spettanti agli eredi ed agli aventi diritto in caso di perdita presunta dell'aeromobile.

I diritti spettanti agli eredi presunti del lavoratore e agli aventi diritto, nel caso in cui l'aeromobile si presume perito, possono essere fatti valere soltanto dopo la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione.

933. Effetti della chiamata o del richiamo alle armi.

Gli effetti della chiamata o del richiamo alle armi del lavoratore sul contratto di lavoro, e il trattamento spettante in questi casi al lavoratore sono determinati da leggi speciali, dalle norme corporative, o in mancanza dagli usi.

934. Preferenza nelle assunzioni.

Il personale di volo, che sia riconosciuto non più idoneo al servizio di volo anche a causa di malattia, ha diritto di essere preferito, entro i limiti delle sue attitudini, nelle assunzioni di personale non navigante.

935. Obbligo dell'assicurazione.

L'esercente ha l'obbligo di assicurare contro i rischi di volo, secondo le modalità e nei limiti stabiliti dalle norme corporative il personale navigante abitualmente od occasionalmente addetto al servizio di volo.

L'assicurazione esonera l'esercente dalla responsabilità per infortuni di volo del personale nei casi previsti dalla legge sull'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro.

Per i rischi diversi da quelli di volo si applicano le disposizioni delle leggi speciali.

936. Diritti del beneficiario.

Il coniuge e i figli dell'assicurato sono beneficiari di diritto dell'assicurazione, di cui all'articolo precedente, nel caso di morte dell'assicurato.

Tuttavia, all'atto della stipulazione della polizza o successivamente, l'assicurato può designare un beneficiario per un terzo della somma assicurata, se ha figli o coniuge e figli, e per una metà, se ha soltanto il coniuge.

In caso di successivo matrimonio ovvero di sopravvenienza di figli, i diritti del beneficiario designato in polizza si riducono alle quote indicate nel precedente comma.

La ripartizione fra il coniuge e i figli della indennità di assicurazione loro riservata è fatta in parti uguali.

937. Prescrizione.

I diritti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel luogo di assunzione, successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto.

La prescrizione dei diritti spettanti agli eredi presunti del lavoratore ed agli altri aventi diritto, in caso di perdita presunta dell'aeromobile, decorre dalla data di cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione.

938. Derogabilità delle norme.

Le disposizioni degli articoli 900 a 905; 909 secondo comma, 917; 924 a 932; 935, 936 non possono essere derogate né dalle norme corporative né dai contratti individuali di lavoro.

Le disposizioni degli articoli 908, 909, terzo comma; 911 a 916; 918 a 923; 934 possono essere derogate dalle norme corporative; non possono essere derogate dai contratti individuali di lavoro se non a favore del lavoratore.

LIBRO TERZO DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I

Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile

Capo I

Della locazione

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.

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.

939-ter. 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 primo comma, l'utilizzatore risponde in solido con chi ha conferito il diritto di utilizzazione.

Capo II

Del noleggio

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.

940-bis. Forma del contratto.

Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto.

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.

940-quater. Responsabilità verso i terzi.

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.

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

941. Norme applicabili.

Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la responsabilità del vettore per lesioni personali del passeggero, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica.

Al trasporto di bagagli si applica, inoltre, l'articolo 953.

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

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.

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.

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 dell'emissione del biglietto. In caso di prenotazione, l'informazione deve essere data al momento della conferma della prenotazione.

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, 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.

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.

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.

Quando il passeggero non ritira il bagaglio a destinazione si applicano i commi primo e secondo dell'articolo 454, in quanto compatibili.

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.

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 modalità di presentazione dei reclami da parte dei passeggeri e irroga le sanzioni amministrative previste dalla legge.

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 primo comma 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.

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.

949-bis. Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto.

Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio 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.

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.

Sezione II
Del trasporto di cose

950. Forma del contratto.

Il contratto di trasporto di cose deve essere provato per iscritto.

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.

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.

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 per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario.

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.

955. Abrogato

956. Abrogato

957. Abrogato

958. Abrogato

959. Abrogato

960. Abrogato

961. Abrogato

962. Abrogato

963. Abrogato

964. Abrogato

TITOLO II

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

Capo I

Della responsabilità dei danni a terzi sulla superficie

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.

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 .

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 fra l'aeromobile in volo e la nave in movimento non vi è stata collisione materiale.

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.

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.

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.

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.

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.

973. Abrogato

974. Abrogato

975. Abrogato

976. Abrogato

977. Abrogato

978. Abrogato

979. Abrogato

980. Abrogato

TITOLO III

Dell'assistenza e salvataggio e del ritrovamento di relitti

Capo I

Dell'assistenza e del salvataggio

981. Obbligo di assistenza a navi o aeromobili in pericolo.

L'assistenza a nave o ad aeromobile in mare o in acque interne, i quali siano in pericolo di perdersi, ovvero ad aeromobile caduto o atterrato in regioni desertiche, è obbligatoria, in quanto possibile senza grave rischio dell'aeromobile soccorritore, del suo equipaggio e dei suoi passeggeri, oltre che nel caso previsto negli articoli 485, 974, quando a bordo della nave o dell'aeromobile siano in pericolo persone.

Il comandante di aeromobile in corso di viaggio o pronto a partire, che abbia notizia del pericolo corso da una nave o da un aeromobile, è tenuto nelle circostanze e nei

limiti predetti ad accorrere per prestare assistenza quando possa ragionevolmente prevedere un utile risultato, a meno che sia a conoscenza che l'assistenza è portata da altri in condizioni più idonee o simili a quelle in cui egli stesso potrebbe portarla.

982. Obbligo di salvataggio e di assistenza a persone in pericolo.

Quando la nave o l'aeromobile in pericolo sono del tutto incapaci, rispettivamente, di manovrare o di riprendere il volo, il comandante dell'aeromobile è tenuto, nelle circostanze e nei limiti indicati dall'articolo precedente, a tentare il salvataggio, o, quando ciò non sia possibile, l'assistenza, delle persone.

È del pari obbligatorio, negli stessi limiti, il tentativo di salvare o di prestare assistenza, a persone che siano in mare o in acque interne in pericolo di perdersi.

983. Indennità e compenso di assistenza a navi o aeromobili.

L'assistenza a nave o ad aeromobile, che non sia prestata contro il rifiuto espresso e ragionevole del comandante, dà diritto, entro i limiti del valore dei beni assistiti, al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate, nonché, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso.

Il compenso è stabilito in ragione del successo ottenuto, dei rischi corsi dall'aeromobile soccorritore, degli sforzi compiuti e del tempo impiegato, delle spese generali dell'impresa se l'aeromobile è adibito allo scopo di prestare soccorso; nonché del pericolo in cui versavano i beni assistiti e del valore dei medesimi.

984. Indennità e compenso per salvataggio di cose.

Il salvataggio di cose, che non sia effettuato contro il rifiuto espresso e ragionevole dei proprietari delle cose medesime o del comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo, dà diritto, nei limiti stabiliti dall'articolo precedente, al risarcimento dei danni e al rimborso delle spese, nonché, ove abbia conseguito un risultato anche parzialmente utile, a un compenso determinato a norma del predetto articolo.

985. Indennità e compenso per assistenza o salvataggio di persone.

L'assistenza e il salvataggio di persone danno diritto al risarcimento dei danni subiti e al rimborso delle spese incontrate dall'aeromobile soccorritore, solo nei casi e nei limiti in cui l'ammontare relativo sia coperto da assicurazione.

Negli stessi casi, ovvero altrimenti quando siano stati effettuati in occasione di operazioni di assistenza a navi o aeromobili o di salvataggio di cose, l'assistenza e il salvataggio di persone, i quali abbiano conseguito un risultato utile, danno inoltre diritto a un compenso, rispettivamente nei limiti del residuo ammontare coperto dall'assicurazione, fatta deduzione delle somme dovute per risarcimento dei danni e rimborso delle spese, e 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 assistite o salvate.

986. Efficacia della determinazione convenzionale del compenso.

La determinazione del compenso fatta per accordo o mediante arbitrato non è efficace nei confronti dei componenti dell'equipaggio che non l'abbiano accettata, a meno che sia stata approvata dall'associazione sindacale che li rappresenta.

987. Concorso di operazioni e concorso di soccorritori.

Quando da uno stesso aeromobile vengano contemporaneamente effettuati assistenza a nave o aeromobile e assistenza a persone, ovvero salvataggio di cose e salvataggio di persone, ovvero assistenza a nave o aeromobile o a persone e

salvataggio di cose o di persone, l'ammontare dei danni e delle spese viene equitativamente ripartito tra le diverse operazioni compiute.

Quando ad una stessa operazione di assistenza o di salvataggio abbiano partecipato più aeromobili, al concorso dei soccorritori si applicano le disposizioni dell'articolo 970.

988. Ripartizione del compenso.

Il compenso di assistenza o di salvataggio spetta, quando l'aeromobile non sia attrezzato ed equipaggiato allo scopo di prestare soccorso, per un terzo all'esercente e per due terzi ai componenti, tra i quali la somma è ripartita in ragione della retribuzione di ciascuno di essi, tenuto conto altresì dell'opera da ciascuno prestata.

La quota del compenso da ripartire tra i componenti dell'equipaggio non può essere convenzionalmente fissata in misura inferiore alla metà dell'intero ammontare del compenso stesso.

989. Incidenza della spesa per le indennità e il compenso.

La spesa per le indennità e per il compenso dovuti all'aeromobile in caso di assistenza prestata a nave o ad aeromobile viene ripartita fra gli interessati alla spedizione assistita a norma degli articoli 469 e seguenti, anche quando l'assistenza non sia stata richiesta dal comandante della nave o dell'aeromobile in pericolo o sia stata prestata contro il suo rifiuto.

990. Aeromobili dello stesso proprietario o esercente.

Le disposizioni che precedono si applicano, per quanto è possibile, anche se l'aeromobile soccorritore e l'aeromobile assistito appartengono allo stesso proprietario o sono impiegati dallo stesso esercente.

991. Azione dell'equipaggio.

Qualora l'esercente non sia legittimato o trascuri di agire per il conseguimento del compenso di assistenza o di salvataggio, i componenti dell'equipaggio hanno azione per la parte ad essi spettante del compenso stesso.

992. Prescrizione.

Il diritto alle indennità e al compenso di assistenza o di salvataggio si prescrive col decorso di due anni dal giorno in cui le operazioni sono terminate.

Capo II

Del ritrovamento di relitti

993. Diritti ed obblighi del ritrovatore.

Chi trova fortuitamente relitti di aeromobile fuori delle località indicate nell'articolo 510, deve, entro tre giorni dal ritrovamento, farne denuncia all'autorità aeronautica del luogo o in mancanza al sindaco del comune, e, quando ciò sia possibile, consegnare le cose ritrovate al proprietario, o se questi gli sia ignoto e il valore dei relitti superi le lire cinquanta, alle autorità predette.

Il ritrovatore che adempie agli obblighi della denuncia e della consegna, ha diritto al rimborso delle spese e ad un premio pari alla decima parte del valore delle cose ritrovate, fino alle diecimila lire di valore, e alla ventesima parte per il sovrappiù.

994. Custodia e devoluzione delle cose ritrovate.

L'autorità aeronautica che riceve in consegna le cose ritrovate, provvede alla custodia di queste.

Quando il proprietario non curi di ritirare le cose ritrovate entro il termine prefissogli dall'autorità, o non si presenti entro sei mesi dall'avviso pubblicato, nel caso in cui il proprietario sia ignoto, dall'autorità medesima a norma del regolamento, i relitti sono devoluti allo Stato, salvo il diritto del ritrovatore all'indennità e al compenso stabiliti dall'articolo precedente.

995. Prescrizione.

Il diritto al rimborso delle spese e al conseguimento del premio si prescrive col decorso di due anni dal giorno del ritrovamento.

TITOLO IV Delle assicurazioni

Capo I *Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri*

996. abrogato

997. abrogato

998. abrogato

999. abrogato

1000. abrogato

Capo II *Delle assicurazioni di cose*

1001. Assicurazione dell'aeromobile, delle merci e del nolo.

L'assicurazione dell'aeromobile copre l'aeromobile e le sue pertinenze e parti separabili.

L'assicurazione delle merci copre il prezzo di queste nel luogo e al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonché delle spese fino a bordo, del nolo anticipato o dovuto ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione.

L'assicurazione del nolo da guadagnare si presume, fino a prova contraria, contratta per l'intero ammontare del corrispettivo fissato nel contratto di utilizzazione dell'aeromobile.

1002. Sosta dell'aeromobile in aviorimessa.

L'assicuratore dell'aeromobile, durante la sosta di questo in aviorimessa o in altro luogo chiuso, risponde soltanto del rischio dell'incendio.

1003. Guasti agli strumenti di bordo ed al gruppo motopropulsore.

L'assicuratore dell'aeromobile non risponde dei danni agli strumenti di bordo non derivati da sinistro di volo.

L'assicuratore non risponde altresì dei danni al motore, al radiatore, ai serbatoi della benzina e dell'olio, alle eliche, nonché a tutte le altre parti necessarie al funzionamento ed alla protezione del motore stesso, che si siano prodotti senza l'intervento di cause esterne perturbatrici del normale funzionamento dell'aeromobile.

Tuttavia l'assicuratore risponde dei danni dipendenti da sinistro causato da uno dei guasti suddetti.

1004. Durata dell'assicurazione dell'aeromobile a viaggio.

L'assicurazione dell'aeromobile, stipulata a viaggio, ha effetto dall'inizio delle manovre per l'involo al termine di quelle di approdo nel luogo di destinazione.

L'assicurazione resta sospesa se il viaggio è temporaneamente interrotto, salvo che l'interruzione sia prevista dalla polizza, ovvero dipenda da sinistro a carico dell'assicuratore o da condizioni atmosferiche che non consentano una sicura navigazione.

L'assicurazione stipulata a viaggio cominciato prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

1005. Durata dell'assicurazione delle merci.

L'assicurazione delle merci ha effetto dal momento in cui le merci sono prese in consegna dal vettore fino al momento della riconsegna delle stesse al destinatario nei magazzini del vettore, ma comunque non oltre quarantotto ore dopo il loro arrivo in detti magazzini.

Se l'aeromobile, sul quale le merci sono caricate, non può continuare il viaggio e le merci medesime vengono inoltrate a destinazione con mezzi di trasporto terrestri o per acqua, l'assicurazione copre anche i rischi di tale trasporto.

L'assicurazione stipulata a viaggio cominciato prende inizio dall'ora indicata nel contratto o, in mancanza, dalle ore ventiquattro del giorno della sua conclusione.

1006. Abbandono dell'aeromobile.

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore l'aeromobile ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

- a. quando l'aeromobile è perduto o è divenuto assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, oppure quando mancano sul posto i mezzi di riparazione, e questi non possono essere provveduti facendone richiesta altrove, né l'aeromobile può essere trasportato in luogo ove siano tali mezzi;
- b. quando l'aeromobile si presume perito;
- c. quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni sofferti dall'aeromobile raggiunge i quattro quinti del suo valore assicurabile.

1007. Abbandono delle merci.

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore le merci ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

- a. quando le merci sono andate totalmente perdute;
- b. quando l'aeromobile si presume perito;
- c. quando, nei casi previsti dalla lettera a dell'articolo precedente, sono trascorsi dalla data della perdita o della innavigabilità quindici giorni per le merci deperibili, o trenta giorni per quelle non deperibili, senza che le stesse siano state recuperate e fatte proseguire a destinazione;
- d. quando, indipendentemente da qualsiasi spesa, i danni per deterioramento o perdita in quantità superano i tre quarti del valore assicurabile.

1008. Abbandono del nolo.

L'assicurato può abbandonare all'assicuratore il nolo da guadagnare ed esigere l'indennità per perdita totale nei seguenti casi:

- a. quando il diritto al nolo è totalmente perduto per l'assicurato;
- b. quando l'aeromobile si presume perito.

1009. Forma dell'abbandono dell'aeromobile.

La dichiarazione di abbandono dell'aeromobile e quella con la quale l'assicuratore dichiara di non voler acquistare la proprietà dell'aeromobile medesimo debbono essere fatte nella forma prescritta nell'articolo 864 e rese pubbliche ai sensi degli articoli 865 e seguenti.

Capo III

Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni di urto

Sezione I

Assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie

1010. Nota comprovante l'assicurazione.

Nell'assicurazione per danni a terzi sulla superficie, oltre alla polizza, l'assicuratore deve rilasciare all'esercente, per i fini previsti nell'articolo 798, una nota contenente gli estremi dell'assicurazione.

In caso di divergenza, le enunciazioni della nota vistata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prevalgono su quelle contenute nel contratto di assicurazione, per quanto riguarda la durata e l'estensione territoriale dell'assicurazione.

1011. Danni coperti.

L'assicuratore risponde dei danni subiti dai terzi sulla superficie, anche in seguito ad urto, entro i limiti e nella misura fissati negli articoli 965 e 971.

1012. Danni esclusi.

L'assicuratore non risponde dei danni verificatisi fuori dei limiti territoriali indicati nella nota di assicurazione, salvo che questi limiti siano oltrepassati per causa di forza maggiore, per assistenza o salvataggio, ovvero per errore di pilotaggio, di condotta o di navigazione.

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.

1013. Mutamento della persona dell'esercente.

In caso di mutamento della persona dell'esercente, che ha contratto l'assicurazione, questa continua nei confronti del nuovo esercente.

Il precedente ed il successivo esercente devono dare immediato avviso del mutamento all'assicuratore. Ricevuto l'avviso l'assicuratore può, entro quindici giorni, disdire il contratto con preavviso di quindici giorni. Uguale diritto spetta al nuovo esercente dal giorno del mutamento. L'assicuratore ed il nuovo esercente, che danno la disdetta, devono immediatamente farne comunicazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Nel caso di mancato avviso all'assicuratore, l'assicurazione continua nei confronti del nuovo esercente, ma quest'ultimo è tenuto solidalmente con il precedente al pagamento a titolo penale di un terzo del premio convenuto, quando non sia provato che l'assicuratore, a conoscenza del mutamento, non ha disdetto il contratto nei termini e con le modalità sopra stabilite.

1014. Proroga dell'assicurazione scaduta in corso di viaggio.

L'assicurazione scaduta mentre l'aeromobile trovasi in viaggio è prorogata di diritto fino al termine delle manovre di approdo nel luogo di destinazione, ma l'esercente deve pagare un supplemento di premio proporzionale al premio fissato nel contratto.

1015. Diritti del terzo danneggiato verso l'assicurato.

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

L'assicuratore non può opporre al terzo alcuna causa di risoluzione né di nullità del contratto avente effetto retroattivo.

In ogni altro caso di scioglimento del contratto, l'assicuratore è tenuto verso il terzo per i sinistri verificatisi sino al momento in cui la nota di assicurazione viene ritirata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma comunque non oltre quindici giorni da quello nel quale l'assicuratore ha notificato al ministero l'avvenuto scioglimento.

L'assicuratore è inoltre tenuto a risarcire il terzo anche nel caso che il danno sia da ritenersi escluso ai sensi del terzo comma dell'articolo 1012.

Al di fuori delle eccezioni previste nei comma precedenti, l'assicuratore può opporre al terzo tutte le eccezioni opponibili all'esercente, nonché quelle che l'esercente medesimo può opporre al danneggiato.

1016. Azione di rivalsa dell'assicuratore.

Nei casi previsti dal secondo, terzo e quarto comma dell'articolo precedente, l'assicuratore ha azione di rivalsa contro l'esercente per la somma pagata al terzo danneggiato.

Sezione II

Assicurazione della responsabilità per danni da urto

1017. Rischio.

L'assicuratore risponde delle somme dovute dall'esercente per danni arrecati dall'aeromobile in volo per urto contro altro aeromobile in volo o contro nave in movimento, anche se non essendovi stata collisione materiale, il danno è cagionato da spostamento d'aria o altra causa analoga. Sono però esclusi dal risarcimento i danni dipendenti da una delle cause previste nel secondo comma dell'art. 1012.

Sono altresì a carico dell'assicuratore le spese incontrate dall'esercente per resistere, con il consenso dell'assicuratore stesso, alle pretese del terzo.

1018. Danni a terzi sulla superficie in seguito ad urto.

Nei casi previsti dall'articolo precedente, l'assicuratore non risponde dei danni arrecati dall'aeromobile a terzi sulla superficie.

1019. Durata del rischio.

Il rischio comincia dall'inizio delle manovre per l'involo e finisce al termine di quelle di approdo.

Capo VI

Disposizioni comuni

1020. Prescrizione.

Alla prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione si applicano le disposizioni dell'articolo 547.

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.

1021. Rinvio.

Alle assicurazioni contro i rischi della navigazione aerea si applicano, per quanto non è disposto dal presente titolo, le disposizioni del titolo delle assicurazioni della parte prima, ad eccezione degli articoli 515, secondo comma, 527, 538.

TITOLO V Dei privilegi e della ipoteca

Capo I *Dei privilegi*

1022. Preferenza dei privilegi.

I privilegi stabiliti nel presente capo sono preferiti ad ogni altro privilegio generale o speciale.

1023. Privilegi sull'aeromobile e sul nolo.

Sono privilegiati sull'aeromobile, sul nolo del viaggio durante il quale è sorto il credito, sulle pertinenze e sulle parti separabili dell'aeromobile nei limiti fissati nell'articolo 1029, e sugli accessori del nolo guadagnati dopo l'inizio del viaggio:

1. le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sull'aeromobile o per il processo di esecuzione; i diritti di aeroporto, gli altri diritti e le tasse della medesima specie; le spese di custodia e di conservazione dell'aeromobile dopo l'arrivo nel luogo di ultimo approdo;
2. i crediti derivanti dal contratto di lavoro del personale di volo;
3. i crediti per le somme anticipate dall'amministrazione aeronautica o dall'autorità consolare per il mantenimento e il rimpatrio dei componenti dell'equipaggio; i crediti per contributi obbligatori dovuti ad istituti di previdenza e di assistenza sociale per il personale di volo;
4. le indennità e i compensi di assistenza e di salvataggio;
5. le indennità per danni a terzi sulla superficie, quando l'esercente non abbia contratta o mantenuta in vigore l'assicurazione obbligatoria; le indennità per l'urto di aeromobile previsto negli articoli 966 e 967; le indennità per morte e per lesioni personali ai passeggeri ed agli equipaggi e quelle per perdita o avarie del carico o del bagaglio;
6. i crediti derivanti dai contratti stipulati o da operazioni eseguite, in virtù dei suoi poteri legali, dal comandante, anche quando sia esercente dell'aeromobile, per le esigenze della conservazione dell'aeromobile ovvero della continuazione del viaggio.

1024. Privilegi sulle cose caricate.

Sono privilegiati sulle cose caricate:

1. le spese giudiziali dovute allo Stato o fatte nell'interesse comune dei creditori per atti conservativi sulle cose o per il processo di esecuzione;
2. i diritti doganali dovuti sulle cose nel luogo di consegna;
3. le indennità ed i compensi per assistenza e salvataggio;
4. i crediti derivanti dal contratto di trasporto, comprese le spese di scaricazione ed il fitto dei magazzini nei quali le cose scaricate sono depositate.

1025. Estinzione dei privilegi sull'aeromobile e sul nolo.

I privilegi sull'aeromobile e sul nolo si estinguono, oltre che per l'estinzione del credito, con lo spirare del termine di novanta giorni.

1026. Rinvio.

Per quanto non è disposto in questo capo si applicano le disposizioni degli articoli 549 a 551; 553 a 555; 556 primo, secondo, quarto e quinto comma, 557 a 560; 562 a 564.

Capo II *Dell'ipoteca*

1027. Concessione d'ipoteca su aeromobile.

Sull'aeromobile può solo concedersi ipoteca volontaria.

La concessione d'ipoteca deve farsi, sotto pena di nullità, per atto pubblico o per scrittura privata contenente la specifica indicazione degli elementi d'individuazione dell'aeromobile.

1028. Ipoteca su aeromobile in costruzione.

L'ipoteca può essere concessa anche su aeromobile in costruzione. Essa può essere validamente trascritta dal momento in cui è presa nota della costruzione nel registro delle costruzioni.

1029. Oggetto dell'ipoteca.

L'ipoteca ha per oggetto l'aeromobile, le sue pertinenze e parti separabili anche se separate, tranne quelle che risultano appartenere a persona diversa dal proprietario dell'aeromobile, da scrittura avente data certa o dal certificato di immatricolazione dell'aeromobile.

1030. Pubblicità dell'ipoteca.

Per gli effetti previsti dal codice civile, l'ipoteca sull'aeromobile deve essere resa pubblica, mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale e annotazione sul certificato di immatricolazione.

L'ipoteca su aeromobile in costruzione è resa pubblica mediante trascrizione nel registro delle costruzioni.

Nelle stesse forme devono essere resi pubblici gli altri atti per i quali il codice civile richiede l'iscrizione.

1031. Ufficio competente.

La pubblicità deve essere richiesta all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile. Tuttavia la pubblicità può richiedersi anche alle autorità indicate nell'articolo 866.

1032. Documenti per la pubblicità dell'ipoteca.

Chi domanda la pubblicità dell'ipoteca deve consegnare all'ufficio competente i documenti indicati nell'articolo 569.

Se la richiesta di pubblicità si riferisce ad un aeromobile munito di certificato di immatricolazione, il richiedente deve esibire all'ufficio il certificato medesimo, perché su questo sia eseguita la prescritta annotazione. Nel caso che la pubblicità venga richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e tale esibizione non sia possibile perché l'aeromobile si trova altrove, si applica il disposto del secondo comma dell'articolo 869.

1033. Esecuzione della pubblicità.

La pubblicità si esegue dall'ufficio nei modi previsti nell'articolo 870.

1034. Ordine di precedenza e prevalenza delle trascrizioni.

Nel concorso di più atti resi pubblici a norma degli articoli precedenti nonché in caso di discordanza tra le trascrizioni nel registro e le annotazioni sul certificato d'immatricolazione si applica il disposto dell'articolo 871.

1035. Grado dell'ipoteca.

L'ipoteca prende grado dal momento della trascrizione nel registro d'immatricolazione dell'aeromobile.

1036. Graduazione dell'ipoteca nel concorso con i privilegi.

L'ipoteca prende grado dopo i privilegi indicati dall'articolo 1023 ed è preferita ad ogni altro privilegio generale o speciale.

1037. Rinvio.

Per quanto non è disposto in questo capo, si applicano gli articoli 572, 573, 576, 577.

LIBRO QUARTO DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO I

Della competenza nel processo di cognizione

1038. Domanda di indennità per assistenza o salvataggio.

La domanda di indennità o di compenso per assistenza o salvataggio può proporsi anche avanti il giudice, che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, nei limiti della competenza per valore.

1039. Domanda per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto.

La domanda di risarcimento per danni a terzi sulla superficie o per danni da urto può proporsi anche avanti il giudice che ha autorizzato il sequestro dell'aeromobile o del carico, nei limiti della competenza per valore.

1040. Spostamento di competenza per ragione di connessione.

Se sono proposte contro il vettore, l'esercente o l'assicuratore avanti giudici diversi più cause dipendenti dallo stesso contratto di trasporto, ovvero dallo stesso fatto di assistenza o, infine, dallo stesso urto di aeromobili ovvero dallo stesso evento produttivo di danni a terzi sulla superficie, il giudice fissa con sentenza alle parti un termine perentorio per la riassunzione della causa avanti il giudice adito, nella circoscrizione del quale è il foro generale del convenuto, o, in difetto, avanti quello per primo adito.

Si applica il secondo comma dell'articolo 40 del codice di procedura civile.

TITOLO II

Dell'attuazione della limitazione del debito dell'esercente

1041. Giudice competente.

Il procedimento di limitazione è promosso avanti il tribunale della circoscrizione nella quale è il foro generale dell'istante.

1042. Legittimazione alla domanda.

La domanda di apertura del procedimento di limitazione può essere proposta dall'esercente e, se trattasi di debiti per danni arrecati a terzi sulla superficie, anche dall'assicuratore.

1043. Domanda di apertura.

La domanda di apertura si propone con ricorso al tribunale, competente ai sensi dell'articolo 1041.

Il ricorso deve indicare il nome, la paternità, la nazionalità e il domicilio dell'istante; la dichiarazione di residenza e la elezione di domicilio dell'istante stesso nel comune, in cui ha sede il giudice competente: gli elementi di individuazione dell'aeromobile e il luogo in cui si trova; l'accidente al quale le obbligazioni si riferiscono.

Insieme con il ricorso, l'istante deve depositare, a pena di inammissibilità, nella cancelleria del tribunale:

- a) il certificato di navigabilità o di collaudo ovvero copia in forma autentica di essi;
- b) l'elenco nominativo dei creditori soggetti alla limitazione, con l'indicazione del loro domicilio, del titolo e dell'ammontare del credito di ciascuno;
- c) il certificato delle ipoteche trascritte sull'aeromobile;
- d) la nota vistata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ovvero la polizza di assicurazione, se trattasi di debiti per danni arrecati a terzi sulla superficie.

1044. Sentenza di apertura.

Con sentenza esecutiva, il tribunale, accertata, in seguito alla domanda dell'esercente o dell'assicuratore, l'esistenza degli estremi di legge, dichiara aperto il procedimento di limitazione.

Con la stessa sentenza il tribunale designa un giudice per la formazione dello stato attivo e passivo, per il riparto della somma e per l'istruzione dei processi di opposizione alla sentenza di apertura e alla formazione dello stato passivo e dello stato di riparto; stabilisce entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della sentenza la data di deposito dello stato attivo; assegna ai creditori per la presentazione in cancelleria delle domande e dei titoli un termine non superiore a giorni trenta dalla data di pubblicazione della sentenza, o a sessanta per i creditori residenti all'estero; stabilisce, entro sessanta giorni dalla decorrenza del maggior termine fissato per la presentazione delle domande e dei titoli dei creditori, la data di deposito dello stato passivo; fissa, non prima di dieci e non oltre i venti giorni da quest'ultima data, l'udienza di trattazione delle impugnazioni dello stato passivo avanti il collegio.

1045. Notifica e pubblicazione della sentenza di apertura.

La sentenza, a cura della cancelleria, è portata a conoscenza dell'istante e dei creditori indicati nell'elenco di cui all'articolo 1043, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento. La sentenza stessa, a cura della cancelleria, è altresì trasmessa in estratto all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile, e, parimenti in estratto, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

L'ufficio di iscrizione, avuta conoscenza della sentenza, ne fa annotazione nel registro di iscrizione dell'aeromobile, e ne cura l'affissione nell'albo dell'ufficio stesso.

1046. Effetti dell'apertura del procedimento.

L'apertura del procedimento produce gli effetti indicati negli articoli 625, 626.

1047. Opposizione dei creditori.

Contro la sentenza di apertura, i creditori possono promuovere opposizione, entro quindici giorni dall'avvenuta pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, per l'inesistenza degli estremi di legge, in contraddittorio dell'istante.

L'opposizione produce gli effetti indicati nel secondo comma dell'articolo 627.

1048. Formazione dello stato attivo.

Nel termine fissato dalla sentenza di apertura, il giudice designato, sentiti l'istante e i creditori concorrenti, forma lo stato attivo.

L'avvenuto deposito dello stato attivo è comunicato all'istante e ai creditori mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

1049. Deposito della somma limite.

Entro tre giorni dalla formazione dello stato attivo il giudice designato fissa il termine, non superiore a cinque giorni, e le modalità per il deposito della somma limite computata sulla base dello stato attivo e di una congrua somma per le spese del procedimento.

Il provvedimento del giudice è comunicato all'istante e al creditore nei modi stabiliti dall'articolo precedente.

1050. Formazione dello stato passivo e di riparto.

La formazione dello stato passivo e dello stato di riparto e le relative impugnazioni sono regolate dalle disposizioni degli articoli 634 a 638.

1051. Fallimento dell'esercente.

Gli effetti del fallimento dell'esercente, dichiarato successivamente al deposito della somma limite, sono regolati dalle disposizioni dell'articolo 639.

1052. Decadenza dell'esercente dal beneficio della limitazione.

L'esercente decade dal beneficio della limitazione per mancato deposito, entro il termine fissato, della somma limite o della somma per le spese del procedimento.

1053. Dichiarazione di estinzione del procedimento.

In caso di fallimento dell'esercente, dichiarato anteriormente al deposito della somma limite, e nel caso di decadenza prevista dall'articolo precedente si applica la disposizione dell'articolo 641.

1054. Comunicazioni all'esercente.

Quando il procedimento è promosso dall'assicuratore, gli atti si compiono anche nei confronti dell'esercente, il quale deve essere sentito ogni qualvolta, a norma delle disposizioni del presente titolo, deve essere sentito l'istante.

TITOLO III

Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari

Capo I

Disposizioni generali

1055. Competenza.

L'esecuzione forzata è promossa avanti il pretore nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

Il sequestro conservativo e giudiziario è autorizzato dai giudici competenti a norma del codice di procedura civile.

1056. Oggetto dell'espropriazione e delle misure cautelari.

Salve le eccezioni contemplate nell'articolo seguente, possono formare oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari di aeromobili, le loro quote, le parti separabili e le pertinenze.

Se oggetto di espropriazione forzata e di misure cautelari sono quote di comproprietà dell'aeromobile, il pretore può, sentiti i comproprietari non debitori, autorizzare il pignoramento o il sequestro dell'intero aeromobile, quando il debitore sia comproprietario per più della metà del valore dell'aeromobile; in tal caso, il diritto spettante ai comproprietari non debitori sulle quote ad essi appartenenti è convertito nel diritto alla corrispondente parte del prezzo di aggiudicazione ed è esente da ogni concorso alle spese delle procedure esecutive e cautelari.

1057. Aeromobili non soggetti a pignoramento e a sequestro.

Non possono formare oggetto di espropriazione forzata né di misure cautelari:

- a) gli aeromobili di Stato;
- b) gli aeromobili effettivamente in servizio su di una linea di trasporti aerei e gli aeromobili di riserva, se non sia intervenuta l'autorizzazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) gli aeromobili addetti al trasporto per scopo di lucro di persone o di cose, pronti a partire o in corso di navigazione, purché non si tratti di debiti a causa del viaggio che stanno per intraprendere o che proseguono. L'aeromobile si reputa pronto a partire quando il comandante ha ricevuto l'autorizzazione di cui all'articolo 802.

1058. Provvedimenti per impedire la partenza dell'aeromobile.

Il giudice competente a sensi dell'articolo 1055 e, ove ne ricorra l'urgenza, l'ENAC e l'autorità di polizia giudiziaria del luogo nel quale si trova l'aeromobile, possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza dell'aeromobile.

1059. Forma e notificazione del precetto.

Il precetto è formato e notificato a norma degli articoli 647, 648, primo comma; esso diviene inefficace, trascorsi trenta giorni senza che si sia proceduto al pignoramento.

Capo II

Del procedimento di espropriazione forzata

1060. Giudice dell'esecuzione.

L'espropriazione è diretta da un giudice.

Nei procedimenti avanti le preture, delle quali fanno parte più magistrati, la nomina del giudice dell'esecuzione è fatta dal pretore dirigente, su presentazione, a cura del cancelliere, del fascicolo di cui al terzo comma dell'articolo 1064, entro due giorni da che è stato formato.

1061. Forma del pignoramento di aeromobile.

Il pignoramento è formato ed eseguito a norma del primo e secondo comma dell'articolo 650.

Non appena eseguita la notificazione o ritirata la ricevuta regolamentare della comunicazione telegrafica o radiotelegrafica, il creditore invia copia autentica dell'atto all'ufficio di iscrizione dell'aeromobile, il quale provvede alla trascrizione nel registro di iscrizione e all'annotazione sul certificato di immatricolazione, per gli aeromobili che ne sono provvisti. Se l'aeromobile è in costruzione la trascrizione del pignoramento si esegue nel registro degli aeromobili in costruzione.

Il detto ufficio è tenuto a consegnare al creditore un certificato dal quale risulti l'espletamento delle formalità indicate nel precedente comma.

1062. Forma del pignoramento di parti separabili e pertinenze.

Il pignoramento delle parti separabili e delle pertinenze dell'aeromobile si esegue secondo le norme del codice di procedura civile riguardanti il pignoramento di cose mobili.

1063. Amministrazione dell'aeromobile pignorato.

Il capo dell'ufficio giudiziario, competente ai sensi dell'articolo 1055, su istanza di chi vi ha interesse e sentiti i creditori ipotecari, può disporre che l'aeromobile pignorato per intero o per quote intraprenda uno o più viaggi, prescrivendo con ordinanza le garanzie e le altre cautele che crede opportune, e disponendo in ogni caso che sia stipulata un'adeguata assicurazione.

Per quanto concerne l'amministrazione dell'aeromobile pignorato si applicano le disposizioni dell'articolo 652, secondo e quinto comma.

1064. Domanda di vendita.

Non prima di trenta e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore pignorante o uno dei creditori muniti di titolo esecutivo può chiedere la vendita dell'aeromobile o della quota di esso con ricorso al giudice competente ai sensi dell'articolo 1055.

Il ricorso è notificato al proprietario debitore, ai creditori ipotecari, e ai creditori intervenuti a norma dell'articolo 499 del codice di procedura civile, con invito a far pervenire le loro osservazioni sulle condizioni di vendita, e se trattasi di aeromobile straniero al console dello Stato del quale l'aeromobile ha la nazionalità.

Nel termine di trenta giorni dalla notificazione e non oltre novanta giorni dal pignoramento, il creditore istante è tenuto a depositare, presso la cancelleria del giudice competente ai sensi dell'articolo 1055, il ricorso notificato e l'estratto del registro di iscrizione dell'aeromobile dal quale risultano le ipoteche trascritte; di essi si forma, a norma dell'articolo 488 del codice di procedura *civile*, fascicolo insieme con l'atto di pignoramento, con il certificato di cui all'ultimo comma dell'articolo 1061 di questo codice, e con le eventuali osservazioni scritte degli interessati sulle condizioni di vendita.

1065. Designazione del giudice dell'esecuzione e stima dell'aeromobile.

Sulla presentazione del fascicolo di cui al precedente articolo, eseguita dal cancelliere, il giudice, competente ai sensi dell'articolo 1055, provvede alla nomina del giudice dell'esecuzione e richiede all'ENAC la stima dell'aeromobile, fissando un termine, non superiore a trenta giorni, per il deposito della relazione di stima.

Se l'autorizzazione a intraprendere uno o più viaggi è stata seguita dagli adempimenti di cui all'art. 652, secondo comma, non si fa luogo a richiesta di stima se non dopo dieci e non oltre trenta giorni dal compimento del viaggio.

1066. Ordinanza di vendita.

Trascorsi cinque giorni dal deposito della relazione di stima, il giudice dell'esecuzione, sentito il debitore proprietario, il creditore precettante e istante e i creditori ipotecari e quelli intervenuti, nonché il console dello Stato del quale l'aeromobile ha la nazionalità, dispone la vendita con o senza incanto.

L'ordinanza di vendita con incanto deve contenere le indicazioni prescritte nell'articolo 656.

L'ordinanza di vendita senza incanto deve contenere le indicazioni prescritte nell'articolo 532 secondo comma del codice di procedura civile

1067. Notificazione e pubblicità dell'ordinanza di vendita.

L'ordinanza di vendita è notificata a cura del cancelliere del giudice dell'esecuzione alle persone indicate nel primo comma dell'articolo precedente che non sono comparse.

L'ordinanza inoltre deve essere annotata a cura del cancelliere in margine al pignoramento. Copia di essa è affissa nell'albo della pretura del luogo dove si svolge l'esecuzione, in quello della Direzione Aeroportuale, e nell'albo dell'Aero Club d'Italia. Il giudice può anche disporre la pubblicazione in periodici aeronautici.

1068. Forme della vendita.

La vendita con incanto si attua nelle forme stabilite negli articoli 658 a 666 del presente codice.

La vendita senza incanto si attua nelle forme stabilite negli articoli 570 a 575 del codice di procedura civile.

1069. Opposizione.

Per quanto concerne le opposizioni alla esecuzione e agli atti esecutivi e le opposizioni di terzi, si applicano le disposizioni degli articoli 667 a 669.

1070. Espropriazione contro il proprietario non esercente e il terzo proprietario.

Quando l'espropriazione dell'aeromobile o di quote di aeromobile è promossa dai creditori privilegiati dell'esercente non proprietario, ovvero è promossa contro il terzo proprietario dell'aeromobile, si applicano le disposizioni dell'articolo 670.

1071. Vendita di parti separate e pertinenze.

Alla procedura di vendita di parti separate o di cose che costituivano pertinenze dell'aeromobile si applicano le norme del codice di procedura civile relative alla vendita di cose mobili.

1072. Liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche.

La liberazione dell'aeromobile dai privilegi e dalle ipoteche è regolata dagli articoli 673 a 679; ma il processo è promosso avanti il pretore nella circoscrizione del quale si trova l'aeromobile.

1073. Rinvio.

All'esecuzione per consegna dell'aeromobile, alla estinzione e alla sospensione dei processi di esecuzione si applicano le disposizioni del codice di procedura civile in materia.

Alla distribuzione del prezzo si applicano gli articoli 680, 681 del presente codice.

Capo III
Dei procedimenti cautelari

1074. Provvedimento di autorizzazione.

Il provvedimento di autorizzazione a procedere a sequestro giudiziario o conservativo deve contenere:

1. il divieto al proprietario debitore di disporre dell'aeromobile o della quota senza ordine di giustizia;
2. l'intimazione al comandante di non far partire l'aeromobile e, se si tratta di aeromobile in corso di viaggio, di non farlo ripartire dall'aeroporto di arrivo;
3. gli elementi di individuazione dell'aeromobile o della quota di aeromobile cui si riferisce l'autorizzazione.

1075. Notificazione del provvedimento.

Il provvedimento di autorizzazione, ad istanza del creditore, deve essere notificato al proprietario ed al comandante. Esso deve essere notificato anche al proprietario non esercente, se chi agisce è creditore dell'esercente non proprietario ed è assistito da privilegio aeronautico, e al terzo proprietario, se si tratta di aeromobile o quota di aeromobile gravati da privilegi o da ipoteche.

Se si tratta di aeromobile in corso di viaggio, il giudice adito può prescrivere che la notificazione del procedimento al comandante sia eseguita con le modalità indicate nel secondo comma dell'articolo 650.

1076. Pubblicità del provvedimento.

Il provvedimento notificato è, a cura del creditore, trascritto nel registro d'iscrizione dell'aeromobile e, per gli aeromobili che ne sono provvisti, annotato sul certificato di immatricolazione.

1077. Revoca del sequestro.

Il giudice competente ai sensi del secondo comma dell'articolo 1055, ovvero il giudice avanti il quale pende il giudizio di convalida, revoca, con decreto, il provvedimento di autorizzazione, se il debitore prova di aver costituito cauzione pari alla minor somma tra il valore dell'aeromobile e l'ammontare del credito e delle spese giudiziali, ovvero se, trattandosi di crediti per danni a terzi sulla superficie il debitore stesso produce la nota, vistata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o la polizza di assicurazione.

1078. Amministrazione dell'aeromobile sequestrato.

L'amministrazione dell'aeromobile sequestrato è regolata dalle disposizioni dell'articolo 652.

1079. Rinvio.

Per quanto non è espressamente disposto nel presente capo, si applicano le disposizioni del codice di procedura civile riguardanti il sequestro.

PARTE TERZA
DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

LIBRO PRIMO DISPOSIZIONI PENALI

TITOLO I Disposizioni generali

1080. Applicabilità delle disposizioni penali.

Il cittadino o lo straniero, che, essendo al servizio di una nave o di un aeromobile nazionale, commette in territorio estero un delitto previsto dal presente codice, è punito a norma del medesimo. Il colpevole che sia stato giudicato all'estero è giudicato nuovamente nello Stato, qualora il ministro della giustizia ne faccia richiesta.

Le disposizioni penali di questo codice non si applicano ai componenti dell'equipaggio e ai passeggeri di nave o di aeromobile stranieri, salvo che sia diversamente stabilito.

1081. Concorso di estranei in un reato previsto dal presente codice.

Fuori del caso regolato nell'articolo 117 del codice penale, quando per l'esistenza di un reato previsto dal presente codice è richiesta una particolare qualità personale, coloro che, senza rivestire tale qualità, sono concorsi nel reato, ne rispondono se hanno avuto conoscenza della qualità personale inerente al colpevole.

Tuttavia il giudice può diminuire la pena rispetto a coloro per i quali non sussiste la predetta qualità.

1082. Pene accessorie.

Le pene accessorie per i delitti previsti dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

1. l'interdizione dai titoli professionali marittimi o aeronautici, se si tratta di delitti commessi da persone fornite rispettivamente dei titoli previsti negli articoli 123, e 734;
2. l'interdizione dalla professione marittima o aeronautica, se si tratta di delitti commessi dagli altri appartenenti rispettivamente al personale marittimo o al personale aeronautico.

Le pene accessorie per le contravvenzioni previste dal presente codice sono, oltre quelle stabilite dal codice penale:

1. la sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 1 del comma precedente ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna;
2. la sospensione, dalla professione marittima o aeronautica o alla professione della navigazione interna, se si tratta di contravvenzioni commesse dalle persone indicate nel n. 2 del comma precedente, ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna

1083. Effetti e durata delle pene accessorie.

L'interdizione perpetua dai titoli professionali marittimi o aeronautici priva il condannato della capacità di esercitare qualunque funzione o servizio per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, e 734. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dell'abilitazione relativa ai titoli anzidetti.

L'interdizione perpetua dalla professione marittima o aeronautica priva il condannato della capacità di esercitare la professione marittima o aeronautica. L'interdizione temporanea priva della detta capacità per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a cinque anni. L'interdizione importa altresì la decadenza dall'abilitazione relativa alla professione anzidetta.

La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna o aeronautici priva il condannato del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134, 734, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.

La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna priva il condannato del diritto di esercitare la professione, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore a due anni.

La durata di tali pene, quando nei singoli casi non sia espressamente determinata dalla legge, è uguale a quella della pena principale inflitta o che dovrebbe scontarsi, nel caso di conversione per insolvibilità del condannato. Tuttavia, in nessun caso essa può oltrepassare il limite minimo e quello massimo stabiliti per ciascuna specie di pena accessoria.

Alle pene accessorie dell'interdizione e della sospensione previste nel presente articolo si applicano rispettivamente le disposizioni relative all'interdizione da una professione e alla sospensione dall'esercizio di una professione.

1083-bis. Sanzioni amministrative accessorie.

Le sanzioni accessorie per le violazioni amministrative previste dal presente codice sono:

- 1) la sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'articolo 1082, primo comma, n. 1, ovvero da comandanti, ufficiali e sottufficiali della navigazione interna;
- 2) la sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna, se si tratta di illeciti commessi dalle persone indicate nell'articolo 1082, primo comma, n. 2, ovvero dagli appartenenti al personale della navigazione interna.

1083-ter. Effetti e durata delle sanzioni amministrative accessorie.

La sospensione dai titoli professionali marittimi, della navigazione interna e aeronautici di cui all'articolo 1083-bis, primo comma, n. 1, priva il soggetto del diritto di esercitare qualsiasi funzione o servizio, per i quali sia richiesto uno dei titoli indicati negli articoli 123, 134 e 734, per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno.

La sospensione dalla professione marittima o aeronautica o dalla professione della navigazione interna di cui all'articolo 1083-bis, primo comma, n. 2, priva il soggetto del diritto di esercitare la professione per un tempo non inferiore a quindici giorni e non superiore ad un anno.

Alle sanzioni accessorie indicate dai precedenti commi si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del codice penale relative alla sospensione dall'esercizio di una professione.

1084. Aggravante per i delitti commessi dai comandanti, dagli ufficiali o dai graduati.

Se alcuno dei delitti previsti dal presente codice è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile, la pena è aumentata fino a un terzo, quando tale qualità non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

1085. Aggravante per i delitti comuni commessi in danno di un superiore.

Se un delitto non previsto dal presente codice è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è aumentata fino a un terzo, quando la qualità della persona offesa non è elemento costitutivo o circostanza aggravante del delitto.

La stessa disposizione si applica se un passeggero commette un delitto non previsto dal presente codice contro il comandante o un ufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni.

1086. Devoluzione di parte delle somme per pene pecuniarie.

La metà delle somme versate a titolo di pene pecuniarie o di sanzioni amministrative per le violazioni previste dal presente codice è devoluta alla cassa nazionale per la previdenza marinara o al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali o alle casse di soccorso del personale della navigazione interna, ovvero alla cassa nazionale di previdenza del personale aeronautico.

1087. Navigazione interna.

Alla navigazione interna non si applicano le disposizioni degli articoli 1088 a 1160.

TITOLO II Dei delitti in particolare

Capo I *Dei delitti contro la personalità dello Stato*

1088. Imbarco su navi o aeromobili di Stato nemico.

Il cittadino che si arruola su navi o aeromobili di uno Stato in guerra contro lo Stato italiano è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione per un tempo non inferiore a cinque anni.

1089. Vilipendio della bandiera o di altro emblema dello Stato.

Se i delitti previsti negli articoli 291, 292 del codice penale sono commessi da componenti dell'equipaggio di una nave o di aeromobile in territorio estero la pena è aumentata:

1. fino a un terzo se il componente dell'equipaggio è straniero;
2. da un terzo alla metà se il componente dell'equipaggio è cittadino italiano;
3. dalla metà a due terzi se il fatto è commesso dal comandante o da un ufficiale della nave ovvero dal comandante o da un graduato dell'aeromobile.

1090. Pene accessorie.

La condanna per il delitto previsto nell'articolo 1088 importa l'interdizione perpetua dal titolo ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto previsto dall'articolo 1089 importa l'interdizione temporanea dai titoli, ovvero dalla professione.

Capo II *Dei delitti contro la polizia di bordo e della navigazione*

Sezione I
Dei delitti contro la polizia di bordo

1091. Diserzione.

Il componente dell'equipaggio, che non si reca a bordo della nave o dell'aeromobile ovvero l'abbandona, è punito, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, con la reclusione fino a un anno.

Se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, la pena è della reclusione da uno a due anni.

Se dal fatto deriva pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

1092. Circostanze aggravanti.

La pena è aumentata fino a un terzo se il fatto è commesso:

1. per fine politico;
2. con violenza o minaccia;
3. all'estero;
4. da persone preposte al comando o alla direzione delle macchine della nave ovvero al comando, alla guida o al pilotaggio dell'aeromobile;
5. collettivamente da tre o più persone dell'equipaggio.

Nel caso di cui al n. 5 la pena per i promotori, gli organizzatori ed i capi è aumentata da un terzo alla metà.

1093. Causa di non punibilità.

Nel caso previsto nel primo comma dell'articolo 1091, ancorché ricorrano le aggravanti previste nell'articolo 1092, non è punibile colui che raggiunge la nave prima che questa lasci il porto e non oltre il terzo giorno successivo a quello in cui si sarebbe dovuto presentare a bordo ovvero raggiunge l'aeromobile prima dell'involo.

1094. Inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio.

Il componente dell'equipaggio, che non esegue un ordine di un superiore concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi.

Se si tratta di servizio concernente la manovra, la pena è della reclusione da uno a sei mesi.

Se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione ovvero un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità ovvero un pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone o per la sicurezza della nave, del galleggiante, dell'aeromobile o dei relativi carichi, la pena è della reclusione da sei mesi a tre anni.

Se l'ordine è dato per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per soccorso da prestare a nave, galleggiante, aeromobile o persona in pericolo, la pena è della reclusione da uno a quattro anni.

1095. Inosservanza di ordine da parte di passeggero.

Il passeggero, che non esegue un ordine concernente la sicurezza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire quattrocentomila.

1096. Inosservanza di ordine di arresto.

Il componente dell'equipaggio, che a bordo della nave o dell'aeromobile non esegue un ordine di arresto, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire quattrocentomila.

1097. Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante.

Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante, ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

1098. Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte di componente dell'equipaggio.

Il componente dell'equipaggio, che senza il consenso del comandante abbandona la nave o il galleggiante in pericolo, è punito con la reclusione fino a un anno.

Alla stessa pena soggiace il componente dell'equipaggio dell'aeromobile, che senza il consenso del comandante si lancia col paracadute o altrimenti abbandona l'aeromobile in pericolo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

Sezione II

Dei delitti contro la polizia della navigazione

1099. Rifiuto di obbedienza a nave da guerra.

Il comandante della nave, che nei casi previsti nell'articolo 200 non obbedisce all'ordine di una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione fino a due anni.

1100. Resistenza o violenza contro nave da guerra.

Il comandante o l'ufficiale della nave, che commette atti di resistenza o di violenza contro una nave da guerra nazionale, è punito con la reclusione da tre a dieci anni. La pena per coloro che sono concorsi nel reato è ridotta da un terzo alla metà.

1101. Imbarco di armi, munizioni o persone a scopo delittuoso.

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeroporto, nazionali o stranieri, che imbarca armi, munizioni o persone, al fine di commettere contrabbando o altro delitto, è punito, se il reato non è commesso, con la reclusione da sei mesi a due anni.

1102. Navigazione in zone vietate.

Fuori dei casi previsti nell'articolo 260 del codice penale, è punito con la reclusione fino a due anni e con la multa fino a lire un milione:

1. il comandante della nave o del galleggiante, nazionali o stranieri, che non osserva il divieto o il limite di navigazione stabiliti nell'articolo 83;
2. il comandante dell'aeromobile nazionale o straniero, che viola il divieto di sorvolo stabilito nell'art. 793.

Sezione III
Disposizione comune alle sezioni precedenti

1103. Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1091, 1094, 1096, 1099, 1101, 1102 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per i delitti previsti negli articoli 1097, 1098, 1100 l'interdizione è perpetua, se la condanna alla reclusione è per un tempo non inferiore a cinque anni; temporanea, se la condanna è per un tempo inferiore a cinque anni.

Capo III

Dei delitti contro le autorità di bordo o contro le autorità consolari

1104. Offesa in danno del comandante, di un ufficiale o sottufficiale o di un graduato.

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che offende l'onore o il prestigio di un superiore, in presenza di lui e a causa o nell'esercizio delle di lui funzioni, è punito con la reclusione da sei mesi a due anni.

La stessa pena si applica a chi commette il fatto mediante comunicazione telegrafica o telefonica, o con scritto o disegno, diretti al superiore, e a causa delle di lui funzioni.

La pena è della reclusione da uno a tre anni, se l'offesa consiste nell'attribuzione di un fatto determinato.

Le pene sono aumentate fino a un terzo quando il fatto è commesso con violenza o minaccia, ovvero quando l'offesa è recata in presenza di una o più persone.

Se il fatto è commesso da un passeggero contro il comandante, un ufficiale o un sottufficiale della nave ovvero contro il comandante o un graduato dell'aeromobile, qualora non costituisca un più grave reato, si applicano le disposizioni precedenti, ma le pene sono diminuite in misura non eccedente un terzo.

1105. Ammutinamento.

Se il fatto non costituisce un più grave reato, sono puniti con la reclusione da sei mesi a tre anni i componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile che in numero non inferiore al terzo:

1. disobbediscono, collettivamente o previo accordo, ad un ordine del comandante;
2. si abbandonano collettivamente a manifestazione tumultuosa.

Coloro che alla prima intimazione eseguono l'ordine o desistono dal partecipare alla manifestazione soggiacciono soltanto alla pena per gli atti già compiuti, qualora questi costituiscano per sé un reato diverso.

1106. Aggravanti.

La pena è da uno a cinque anni:

1. se il fatto previsto dall'articolo precedente è commesso in condizioni nelle quali non è possibile ricorrere alla forza pubblica;
2. se, nel caso previsto dal n. 1 dell'articolo precedente, l'ordine concerne un servizio attinente alla sicurezza della navigazione, ovvero se il fatto è commesso al fine d'interrompere la navigazione, di variarne la direzione o di compromettere la sicurezza della nave, dell'aeromobile o dei relativi carichi;
3. se, nel caso previsto dal n. 2 dell'articolo precedente, alcuna delle persone è palesemente armata ovvero il fatto è commesso con minaccia.

Per i promotori, gli organizzatori e i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

1107. Mancato intervento per impedire un reato.

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente ad atti di minaccia o di violenza commessi in danno di un superiore nell'esercizio delle di lui funzioni, omette di dargli assistenza o aiuto, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire un milione.

Alla stessa pena soggiace qualunque componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, trovandosi presente al fatto previsto nell'articolo 1105, non usa i mezzi che sono in suo potere per sciogliere la riunione o per impedire la manifestazione.

1108. Complotto contro il comandante.

I componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, in numero di tre o più, si accordano al fine di commettere un delitto contro la vita, l'incolumità personale, la libertà individuale o l'esercizio dei poteri del comandante, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a quattro anni.

Per i promotori e gli organizzatori la pena è aumentata fino a un terzo.

Il componente dell'equipaggio, che, avendo notizia dell'accordo, omette di darne avviso al comandante, è punito con la reclusione fino a un anno.

Tuttavia la pena da applicare è in ogni caso inferiore alla metà di quella stabilita per il delitto al quale si riferisce l'accordo.

1109. Omesso rimpatrio di cittadini.

Il comandante di una nave diretta ad un porto della Repubblica, che senza giustificato motivo omette di ottemperare alla richiesta dell'autorità consolare per il trasporto di cittadini ai sensi dell'articolo 197, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire seicentomila

1110. Circostanza aggravante.

Nei casi previsti negli articoli 1105, 1106, 1107, 1108, la pena è aumentata, fino a un terzo se il fatto è commesso durante la navigazione.

1111. Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1104, 1105, 1108 importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per il delitto aggravato ai sensi dell'articolo 1106 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Capo IV

Dei delitti contro la sicurezza della navigazione

1112. Esecuzione o rimozione arbitraria e omissione di segnali.

Chiunque arbitrariamente ordina o fa taluna delle segnalazioni prescritte per la navigazione marittima o aerea ovvero rimuove i segnali per la detta navigazione è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire due milioni.

Alla stessa pena soggiace chiunque, essendovi obbligato, omette di collocare i segnali predisposti per la sicurezza della navigazione marittima o aerea o comunque di provvedere alle misure imposte a tale scopo.

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero di incendio, caduta o perdita di un aeromobile, la pena è della reclusione da uno a cinque anni.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

1113. Omissione di soccorso.

Chiunque, nelle condizioni previste negli articoli 70, 107, 726, richiesto dall'autorità competente, omette di cooperare con i mezzi dei quali dispone al soccorso di una nave, di un galleggiante, di un aeromobile o di una persona in pericolo ovvero all'estinzione di un incendio, è punito con la reclusione da uno a tre anni.

1114. Rifiuto di servizio da parte di pilota.

Il pilota, che non risponde al segnale di chiamata di una nave ovvero si rifiuta di prestare l'opera sua, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire un milione.

Se la nave è in pericolo, la pena è della reclusione da uno a tre anni.

1115. Abbandono di pilotaggio.

Il pilota, che in caso di pilotaggio obbligatorio cessa di prestare la sua opera prima del momento previsto nell'articolo 92, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa fino a lire un milione.

1116. Abbandono abusivo di comando.

Il comandante, che senza necessità lascia la direzione nautica della nave o dell'aeromobile in condizioni tali che la direzione venga assunta da persona che non ha i requisiti per sostituirlo, è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire quattrocentomila a un milione.

La pena è aumentata fino a un terzo, se il fatto è commesso nei casi in cui il comandante della nave ha l'obbligo di dirigere personalmente la manovra.

1117. Usurpazione del comando di nave o di aeromobile.

Chiunque indebitamente assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Fuori del caso previsto nell'articolo 1220, se il fatto è commesso da persona provvista di un titolo per i servizi tecnici della nave o dell'aeromobile, la pena è da sei mesi a due anni.

1118. Abbandono del posto.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione abbandona il posto, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno.

1119. Componente dell'equipaggio che si addormenta.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione si addormenta, è punito con la reclusione fino a tre mesi ovvero con la multa fino a lire quattrocentomila.

1120. Ubriachezza.

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota dell'aeromobile, che si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità al comando o al pilotaggio, è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile ovvero il pilota marittimo, che, durante un servizio attinente alla sicurezza della navigazione o nel momento in cui deve assumerlo, si trova in tale stato di ubriachezza, non derivata da caso fortuito o da forza maggiore, da escludere o menomare la sua capacità a prestare il servizio, è punito con la reclusione da uno a sei mesi.

Le precedenti disposizioni si applicano anche quando la capacità al comando o al servizio è esclusa o menomata dall'azione di sostanze stupefacenti.

La pena è aumentata fino a un terzo, se l'ubriachezza o l'uso di sostanze stupefacenti sono abituali.

1121. Condizioni di maggiore punibilità.

Nei casi previsti negli articoli da 1112 a 1120 la pena è:

1. della reclusione da due a otto anni, se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione di una nave o di un galleggiante ovvero l'incendio, la caduta o la perdita di un aeromobile;
2. della reclusione da tre a dodici anni, se, nel caso previsto nel numero precedente, la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone.

1122. Aggravante per l'incendio, il naufragio o il disastro aviatorio.

Se un componente dell'equipaggio di nave, galleggiante o aeromobile nazionali o stranieri o una persona comunque addetta ai servizi della navigazione marittima o aerea, avvalendosi delle sue funzioni, commette alcuno dei delitti previsti negli articoli 425, n. 3 e 428 del codice penale, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

Le pene sono aumentate da un terzo alla metà, se il fatto è commesso dal comandante in danno della nave, del galleggiante o dell'aeromobile da lui comandati.

1123. Danneggiamento con pericolo colposo di naufragio o di disastro aviatorio.

Chiunque per colpa cagiona danno a una nave, a un galleggiante o a un aeromobile in navigazione è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire un milione, se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio, sommersione o urto della nave o del galleggiante ovvero di incendio, caduta, perdita o urto dell'aeromobile.

Alla stessa pena soggiace chiunque, slegando o tagliando gomene od ormeggi ovvero con altra azione od omissione colposa, cagiona danno a una nave o a un galleggiante ancorati o a un aeromobile fermo, se dal fatto deriva il pericolo indicato nel comma precedente.

Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge.

1124. Delitti colposi.

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli da 1112 a 1115 è commesso per colpa, le pene sono ridotte della metà.

1125. Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli da 1112 a 1120; 1123, 1124, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti aggravati ai sensi dell'articolo 1122 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Se il delitto previsto nell'articolo 449 del codice penale è commesso da appartenenti al personale marittimo o al personale aeronautico in danno rispettivamente di una nave o di un galleggiante e di un aeromobile, la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Capo V

Dei delitti contro la fede pubblica

Sezione I

Della falsità in atti

1126. Documenti equiparati agli atti pubblici agli effetti della pena.

Agli effetti indicati *nell'articolo 491 del codice penale*, la polizza di carico, gli altri titoli rappresentativi di merci e la lettera di trasporto aereo sono equiparati all'atto pubblico.

1127. Falsità ideologica nel ruolo di equipaggio, nel giornale o nelle relazioni.

Il comandante della nave che, al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, commette alcuna delle falsità previste nell'articolo 479 del codice penale nel ruolo di equipaggio o nel giornale nautico ovvero nelle prescritte relazioni all'autorità è punito qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

La stessa pena si applica al comandante dell'aeromobile che commette il fatto previsto dal comma precedente nel giornale di bordo.

1128. Uso di atto falso.

Chiunque, senza essere concorso nella falsità, fa uso di uno degli atti falsi previsti nell'articolo 1127 soggiace alla pena ivi stabilita, ridotta di un terzo.

Si applica il secondo comma dell'articolo 489 del codice penale.

Sezione II Delle altre falsità

1129. Falsa dichiarazione di proprietà o dei requisiti di nazionalità.

Chiunque si dichiara falsamente proprietario di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile, allo scopo di far ad essi attribuire la nazionalità italiana, è punito con la reclusione da tre mesi a un anno e con la multa da lire quattrocentomila a un milione.

Alla stessa pena soggiace il rappresentante di una società il quale dichiara falsamente l'esistenza dei requisiti previsti nell'art. 756, primo comma, lettera c), allo scopo di far attribuire all'aeromobile la nazionalità italiana.

1130. Uso abusivo della bandiera o della marca di nazionalità.

Chiunque inalbera o usa su nave non nazionale la bandiera italiana ovvero usa su aeromobile non nazionale la marca di nazionalità italiana è punito con la reclusione fino a un anno ovvero con la multa da lire centomila a lire un milione.

1131. Uso di falso contrassegno d'individuazione.

Chiunque al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, appone sulla nave o sull'aeromobile un falso contrassegno d'individuazione è punito con la reclusione fino a un anno.

La pena è della reclusione fino a due anni e della multa fino a lire un milione, se il colpevole adopera le carte di bordo della nave o dell'aeromobile di cui ha usurpato il contrassegno.

1131-bis. Marche di bordo libero abusive.

La contraffazione o lo spostamento abusivo delle marche di bordo libero sono punite, se il fatto non costituisce un più grave reato, a norma dell'articolo 469 del codice penale.

1132. Abusiva prestazione di nome per la costruzione di nave o di aeromobile.

Chiunque, essendo abilitato alla costruzione di navi, di galleggianti, di aeromobili o dei relativi apparati, presta il suo nome per tale costruzione a persona non autorizzata, è punito con la multa da lire duecentomila a due milioni.

Alla stessa pena soggiace chi si vale del nome altrui.

Se la costruzione viene iniziata, la pena è aumentata fino a un terzo.

1133. Uso di libretto di navigazione.

Chiunque, al fine di procurare a sé o ad altri un vantaggio o di recare ad altri un danno, si vale di un documento di lavoro marittimo o aeronautico appartenente ad altra persona è punito, qualora il fatto non costituisca un altro delitto contro la fede pubblica, con la reclusione fino a un anno.

Sezione III

Disposizione comune alle sezioni precedenti

1134. Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1127, 1128, 1131, ovvero per alcuno dei delitti previsti nel capo III del titolo VII del libro II del codice penale, in relazione ad uno dei documenti indicati nell'articolo 1126 di questo codice, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Capo VI

Dei delitti contro la proprietà della nave, dell'aeromobile o del carico

1135. Pirateria.

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, che commette atti di depredazione in danno di una nave nazionale o straniera o del carico, ovvero a scopo di depredazione commette violenza in danno di persona imbarcata su una nave nazionale o straniera, è punito con la reclusione da dieci a venti anni.

Per gli altri componenti dell'equipaggio la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo; per gli estranei la pena è ridotta fino alla metà.

1136. Nave sospetta di pirateria.

Il comandante o l'ufficiale di nave nazionale o straniera, fornita abusivamente di armi, che naviga senza essere munita delle carte di bordo, è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

Si applica il secondo comma dell'articolo precedente.

1137. Rapina ed estorsione sul litorale del regno da parte dell'equipaggio.

Il comandante o l'ufficiale di una nave nazionale o straniera, che sul litorale della Repubblica commette alcuno dei fatti previsti negli articoli 628, 629 del codice penale, è punito a norma dell'articolo 1135 del presente codice.

Si applica il secondo comma dell'articolo predetto.

1138. Impossessamento della nave o dell'aeromobile.

I componenti dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, i quali se ne impossessano, sono puniti:

1. con la reclusione da dieci a venti anni, se il fatto è commesso mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave o dei graduati dell'aeromobile;
2. con la reclusione da tre a dodici anni, se il fatto è commesso clandestinamente o con mezzi fraudolenti.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

Se il fatto è commesso da persona estranea all'equipaggio, le pene sono ridotte di un terzo.

1139. Accordo per impossessarsi della nave o dell'aeromobile.

I componenti dell'equipaggio, che in un numero di tre o più si accordano al fine di commettere il delitto previsto nell'articolo precedente, sono puniti, se il delitto non è commesso, con la reclusione fino a tre anni.

Per i promotori e per i capi la pena è aumentata fino a un terzo.

1140. Falsa rotta.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto o per recare ad altri un danno, fa falsa rotta, è punito con la reclusione da uno a sei anni e con la multa fino a lire due milioni.

Se dal fatto deriva pericolo di incendio, naufragio o sommersione della nave ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è aumentata di un terzo.

Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la perdita dell'aeromobile, la pena è della reclusione da due a dieci anni. Se la nave o l'aeromobile sono adibiti a trasporto di persone, la pena è della reclusione da tre a quindici anni.

1141. Danneggiamento della nave o dell'aeromobile.

Chiunque commette il fatto previsto nell'articolo 635 del codice penale in danno di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile ovvero delle provviste di bordo è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

Se il fatto è commesso dal componente dell'equipaggio in danno della nave, del galleggiante o dall'aeromobile su cui è imbarcato, la pena è aumentata fino a un terzo; se è commesso dal comandante, la pena è aumentata fino alla metà.

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo precedente.

Si procede in ogni caso d'ufficio.

1142. Danneggiamento del carico o di attrezzi di bordo.

Il componente dell'equipaggio della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che distrugge, disperde, deteriora o rende inservibili, in tutto o in parte, il carico, gli attrezzi, i macchinari e gli impianti di bordo è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa fino a lire due milioni.

Si applicano il secondo e il terzo comma dell'articolo 1140.

1143. Impiego abusivo della nave o dell'aeromobile.

Il comandante, che abusivamente impiega in tutto o in parte, la nave, il galleggiante o l'aeromobile a profitto proprio o di altri, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire due milioni.

Non è punibile il comandante che carica per proprio conto merci in piccola quantità.

1144. Appropriazione indebita di danaro preso in prestito dal comandante.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto, si appropria il danaro preso a prestito nei casi previsti negli articoli 307, 892, è punito con la reclusione fino a cinque anni e con la multa fino a lire due milioni.

1145. Appropriazione indebita del carico.

Il componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, che, per procurare a sé o ad altri un ingiusto profitto, si appropria in tutto o in parte il carico è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni e con la multa fino a lire due milioni.

1146. Appropriazione indebita di relitti marittimi o aerei.

Chiunque si appropria di relitti indicati negli articoli 510, 993 nei casi in cui ha l'obbligo della denuncia è punito con la reclusione fino a tre anni ovvero con la multa fino a lire due milioni.

Per gli appartenenti al personale marittimo e al personale aeronautico e per le persone addette in qualsiasi modo ai servizi di porto o di navigazione ovvero che esercitano una delle attività indicate nell'articolo 68, la pena è aumentata fino a un terzo.

1147. Impossessamento di nave naufragata o di aeromobile perduto.

Chiunque si impossessa di una nave o di un galleggiante abbandonati, sommersi o naufragati ovvero di un aeromobile abbandonato, caduto o perduto è punito con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire quattrocentomila a lire due milioni.

Per le persone indicate nel secondo comma dell'articolo precedente la pena è aumentata fino a un terzo.

1148. Furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio.

Per il furto commesso a bordo da componenti dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile la pena è aumentata fino a un terzo.

1149. Pene accessorie.

La condanna per i delitti previsti negli articoli 1139, 1140, 1141 secondo comma; da 1142 a 1145; 1147, e per il furto aggravato ai sensi dell'articolo 1148, importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti negli articoli da 1135 a 1138 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

Capo VII

Dei delitti contro la persona

1150. Omicidio del superiore.

Se il fatto previsto nell'articolo 575 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, la pena è della reclusione da ventiquattro a trenta anni; se il fatto è commesso durante la navigazione, si applica la pena dell'ergastolo.

1151. Omicidio preterintenzionale, lesione e percossa del superiore.

Se alcuno dei fatti previsti negli articoli 581 a 584 del codice penale è commesso da un componente dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile contro un superiore nell'atto o a causa dell'adempimento delle di lui funzioni, le pene ivi stabilite sono aumentate di un terzo.

1152. Tratta e commercio di schiavi.

La pena per il comandante o l'ufficiale della nave nazionale o straniera, che commette il delitto previsto *nell'articolo 601 del codice penale* o vi concorre, è aumentata fino a un terzo.

1153. Nave destinata alla tratta.

Il componente dell'equipaggio di nave nazionale o straniera destinata prima della partenza o in corso di navigazione, alla tratta è punito, ancorché non sia stato compiuto alcun fatto di tratta o di commercio di schiavi, con la reclusione da tre a dieci anni.

1154. Abuso d'autorità.

Il comandante o l'ufficiale della nave ovvero il comandante dell'aeromobile, che sottopone a misure di rigore non consentite dalla legge un dipendente, un passeggero

ovvero una persona arrestata o detenuta, a lui data in consegna per la custodia o il trasporto, ovvero una persona affidatagli in esecuzione di un provvedimento dell'autorità competente, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con la reclusione fino a trenta mesi. La stessa pena si applica a coloro ai quali comunque è stata data in consegna o affidata tale persona.

La pena non può essere inferiore a sei mesi, quando il fatto è commesso per un motivo personale, ovvero contro persona inferma o di età minore degli anni diciotto o maggiore dei settanta, ovvero contro donne.

1155. Sbarco e abbandono arbitrario di persone.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, fuori del territorio nazionale, arbitrariamente sbarca un componente dell'equipaggio o un passeggero, ovvero li abbandona impedendone il ritorno a bordo o anticipando la partenza della nave o dell'aeromobile, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da lire duecentomila a seicentomila.

La pena non può essere inferiore a un anno se la persona sbarcata o abbandonata è priva di mezzi necessari alla sussistenza o al ritorno in patria.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

1156. Abbandono di componente dell'equipaggio ammalato o ferito.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, sbarcando nei casi consentiti dalla legge un componente dell'equipaggio ammalato o ferito, omette di provvederlo dei mezzi necessari alla cura e al rimpatrio, è punito con la multa da lire seicentomila a due milioni.

La pena è della reclusione fino a sei mesi se il fatto è commesso all'estero.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

1157. Omissione di aiuto.

Il comandante della nave, che, trovando abbandonato in paese estero, ove non siano autorità consolari, un marittimo italiano, omette senza giustificato motivo di dargli ricovero a bordo e di rimpatriarlo, è punito con la reclusione fino a sei mesi ovvero con la multa fino a lire seicentomila.

Se l'omissione di soccorso si riferisce a più persone, la pena è raddoppiata.

Si applica il terzo comma dell'articolo precedente.

1158. Omissione di assistenza a navi o persone in pericolo.

Il comandante di nave, di galleggiante o di aeromobile nazionale o straniero, che ometta di prestare assistenza ovvero di tentare il salvataggio nei casi in cui ne ha l'obbligo a norma del presente codice, è punito con la reclusione fino a due anni.

La pena è della reclusione da uno a sei anni, se dal fatto deriva una lesione personale; da tre a otto anni, se ne deriva la morte.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione fino a sei mesi; nei casi indicati nel comma precedente, le pene ivi previste sono ridotte alla metà.

1159. Mancanza di viveri necessari.

Il comandante della nave, che fa mancare i viveri necessari alle persone imbarcate, è punito con la reclusione da uno a sei anni.

Se il fatto è commesso per colpa, la pena è della reclusione da un mese ad un anno ovvero della multa fino a lire un milione.

1160. Pene accessorie.

La condanna per delitto previsto nell'articolo 1150 importa l'interdizione perpetua dai titoli ovvero dalla professione.

La condanna per i delitti previsti dall'articolo 1152, 1153, importa, per il comandante, l'interdizione perpetua dai titoli e, per gli altri componenti dell'equipaggio, l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

Per gli altri delitti previsti dal presente capo la condanna importa l'interdizione temporanea dai titoli ovvero dalla professione.

TITOLO III

Delle contravvenzioni in particolare

Capo I

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sui beni pubblici destinati alla navigazione

1161. Abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata.

Chiunque arbitrariamente occupa uno spazio del demanio marittimo o aeronautico o delle zone portuali della navigazione interna, ne impedisce l'uso pubblico o vi fa innovazioni non autorizzate, ovvero non osserva i vincoli cui è assoggettata la proprietà privata nelle zone prossime al demanio marittimo od agli aeroporti, è punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda fino a lire un milione, sempre che il fatto non costituisca un più grave reato.

Se l'occupazione di cui al primo comma è effettuata con un veicolo, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire un milione duecentomila; in tal caso si può procedere alla immediata rimozione forzata del veicolo in deroga alla procedura di cui all'art. 54.

1162. Estrazione abusiva di arena o altri materiali.

Chiunque estrae arena, alghe, ghiaia o altri materiali nell'ambito del demanio marittimo o del mare territoriale ovvero delle zone portuali della navigazione interna, senza la concessione prescritta nell'articolo 51, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni.

1163. Impianto ed esercizio abusivo di depositi o stabilimenti.

Chiunque impianta o esercita un deposito o uno stabilimento, indicati nel primo comma dell'art. 52 e nel primo comma dell'art. 59, senza la prescritta concessione, ovvero non osserva le disposizioni di polizia ivi previste, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni.

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 euro 2.582 a euro 15.493.

1164. Inosservanza di norme sui beni pubblici.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente relativamente all'uso del demanio marittimo o aeronautico ovvero delle zone portuali della navigazione interna è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire sei milioni.

Salvo che il fatto costituisca reato o violazione della normativa sulle aree marine protette, chi non osserva i divieti fissati con ordinanza dalla pubblica autorità in materia di uso del demanio marittimo per finalità turistico-ricreative dalle quali esuli lo scopo di lucro, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 100 euro a 1.000 euro.

Capo II

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'ordinamento e sulla polizia dei porti e degli aeroporti

1165. Deposito abusivo di merci e mancata rimozione di cose depositate.

È punito con l'ammenda fino a lire un milione:

- 1) chiunque deposita merci o altri materiali nei luoghi indicati negli articoli 50 e 57, senza il permesso dell'autorità competente e il pagamento del relativo canone;
- 2) chiunque non esegue l'ordine di rimozione delle cose depositate.

1166. Getto di materiali e interrimento dei fondali.

Chiunque non osserva le disposizioni degli articoli 71, 76 è punito con l'ammenda fino a lire duecentomila.

1167. Inosservanza di ordini relativi ai muri di sponda e abusiva apertura di cave.

È punito con l'ammenda da lire quarantamila a quattrocentomila:

1. chiunque non esegua le disposizioni dell'autorità competente sulla costruzione e sulla manutenzione, lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto, delle opere previste nell'articolo 77;
2. chiunque senza la prescritta autorizzazione esegue un'apertura di cava di pietra o altro lavoro di escavazione lungo le sponde dei canali o degli altri corsi di acqua sboccanti in un porto.

1168. Pesca abusiva.

Chiunque, senza l'autorizzazione dell'autorità competente, esercita la pesca nei porti o nelle altre località di sosta o di transito delle navi è punito con l'ammenda fino a lire centomila.

1169. Uso d'armi e accensioni di fuochi.

Chiunque non osserva le disposizioni dell'articolo 80 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

1170. Inosservanza dell'obbligo di assumere un pilota.

Il comandante della nave, che non assume il pilota nei luoghi dove il pilotaggio è obbligatorio, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

1171. Abusivo esercizio d'impresa portuale, di rimorchio o di pilotaggio.

È punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni:

1. abrogato
2. chiunque esercita il servizio di rimorchio, senza la concessione prescritta nell'articolo 101 o con mezzi tecnici non rispondenti alle caratteristiche determinate dall'autorità competente;
3. chiunque, fuori dei casi di urgente necessità, esercita il pilotaggio senza patente o autorizzazione.

1172. abrogato

1173. Inosservanza di tariffe.

Chiunque richiede e riscuote mercedi superiori a quelle fissate nelle tariffe approvate dall'autorità competente è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

1174. Inosservanza di norme di polizia.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento, ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia dei porti o degli aeroporti, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

Se l'inosservanza riguarda un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio marittimo o aeronautico, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire centomila a lire seicentomila.

1175. Sanzioni amministrative accessorie.

La violazione degli articoli 1170, 1173 e 1174 importa l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione dai titoli o dalla professione.

Capo III

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sull'assunzione della gente di mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo

1176. Abrogato

1177. Abrogato

1178. Irregolare assunzione di personale e omessa annotazione sul ruolo di equipaggio.

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante marittimi, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona non appartenente alla gente di mare, ovvero arruola una persona senza regolare contratto o senza la preventiva visita medica, ovvero imbarca o sbarca un componente dell'equipaggio senza far eseguire la relativa annotazione sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire trecentomila a lire tre milioni.

Alla stessa sanzione soggiace l'armatore o il comandante della nave o del galleggiante addetti alla navigazione interna, l'esercente o il comandante dell'aeromobile il quale, fuori dei casi previsti dalla legge, ammette a far parte dell'equipaggio una persona non iscritta rispettivamente nel personale navigante o nel personale di volo ovvero senza l'osservanza delle norme relative alle visite mediche di detto personale di volo.

1179. Assunzione irregolare di minori.

L'armatore o il comandante della nave o del galleggiante, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi di macchina una persona minore degli anni diciotto, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

Alla stessa sanzione soggiace l'esercente o il comandante dell'aeromobile, che ammette a far parte dell'equipaggio una persona minore degli anni quattordici ovvero adibisce ai servizi tecnici di bordo una persona minore degli anni diciotto.

1180. Assunzione abusiva di stranieri.

L'armatore, l'esercente o il comandante, che, fuori dei casi consentiti negli articoli 294, 319, 886, 898, ammette uno straniero a far parte dell'equipaggio della nave o dell'aeromobile, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire tre milioni.

La stessa sanzione si applica all'armatore, all'esercente o al comandante, che non sbarca lo straniero regolarmente assunto nel termine previsto dalle disposizioni predette.

1181. abrogato

Capo IV

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla costruzione e sulla proprietà della nave o dell'aeromobile

1182. Inosservanze relative alla costruzione o riparazione di nave o aeromobile, ovvero al varo della nave.

È punito con l'ammenda da lire centomila a un milione, qualora il fatto non costituisca un più grave reato:

1. chiunque fa eseguire la costruzione o la riparazione di una nave o di un aeromobile o di un motore per aeromobile da persona sfornita della prescritta patente, autorizzazione o abilitazione;
2. chiunque, senza la prescritta patente, autorizzazione o abilitazione, inizia la costruzione o la riparazione prevista nel n. 1;
3. chiunque imprende la costruzione di una nave o di un galleggiante, senza la dichiarazione prescritta nell'articolo 233, o la costruzione di un aeromobile, senza la dichiarazione e la denuncia prescritte negli articoli 848, 849;
4. chiunque esegue il varo di una nave senza la comunicazione prevista nell'articolo 243;
5. il costruttore della nave o dell'aeromobile che non osserva l'ordine di sospensione della costruzione dato ai sensi degli articoli 236, 851.

1183. Inosservanze relative alla demolizione di nave o di aeromobile.

Il proprietario della nave o del galleggiante, che senza giustificato motivo non esegue nel termine stabilito nell'art. 161 l'ordine dell'autorità marittima o di quella preposta all'esercizio della navigazione interna di riparare, di destinare ad altro uso o di demolire la nave o il galleggiante, punito con l'ammenda da lire sessantamila a un milione.

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.

1184. Inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile.

1. Chiunque aliena la nave o l'aeromobile o iscriva la nave in un registro straniero senza ottemperare agli adempimenti prescritti negli articoli 156 e 760 o senza attendere la conclusione dei relativi procedimenti amministrativi è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire trenta milioni a lire sessanta milioni. Non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

2. Alla stessa sanzione di cui al comma 1 soggiace chiunque ometta le denunce prescritte dagli articoli 157 e 758.

1185. abrogato

Capo V

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla polizia della navigazione

1186. Inosservanza di norme per le visite delle navi o degli aeromobili.

Chiunque non osserva le prescrizioni di questo codice, delle altre leggi e dei regolamenti o le disposizioni dell'autorità concernenti le visite e le ispezioni delle navi, dei galleggianti o degli aeromobili, è punito con l'ammenda da lire duecentomila a un milione.

1187. Abusivo esercizio di servizi di navigazione interna.

Chiunque, senza la concessione prescritta nell'articolo 225, esercita un pubblico servizio di linea o di rimorchio ovvero di traino con mezzi meccanici in navigazione interna è punito con l'ammenda da lire duecentomila a un milione.

Chiunque senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 226 esercita un servizio di trasporto, di rimorchio o di traino in navigazione interna, non compreso tra quelli di cui al comma precedente, è punito con l'ammenda da lire quarantamila a quattrocentomila.

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 sei mesi ovvero con l'ammenda fino a euro milletrentadue.

1189. Inosservanza di norme sui servizi della navigazione interna.

Chiunque nell'esercizio di uno dei servizi di trasporto, di rimorchio o di traino in navigazione interna, previsti nell'articolo 226, non osserva le modalità stabilite dall'autorità competente, ovvero richiede e riscuote prezzi superiori o inferiori alle tariffe massime o minime fissate dall'autorità medesima è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

1190. Inosservanza di norme sulle scuole di pilotaggio.

Chiunque ammette all'istruzione di pilotaggio aereo un allievo, che non ha conseguito il prescritto certificato di idoneità psicofisica, ovvero un allievo di minore età, senza il consenso di chi esercita la potestà o la tutela, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni.

1191. Abusiva realizzazione o ampliamento di aeroporti.

Chiunque realizza o amplia aeroporti 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.

1192. Inosservanza di norme sull'uso della bandiera e del nome.

È punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila:

1. il comandante che non inalbera sulla nave la bandiera quando sia prescritto;
2. l'armatore o il comandante che non osserva le disposizioni sull'uso del nome o del numero di individuazione della nave o del galleggiante;
3. l'esercente o il comandante se l'aeromobile circola sprovvisto dei contrassegni di individuazione prescritti o porta abusivamente i contrassegni riservati agli aeromobili di Stato.

1193. Inosservanza delle disposizioni sui documenti di bordo.

Il comandante di nave o di aeromobile, che naviga senza avere a bordo i documenti prescritti, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni.

Alla stessa sanzione soggiace il comandante di nave o di aeromobile, che tiene irregolarmente i documenti di bordo, ovvero non vi esegue le annotazioni prescritte.

1194. Mancata rinnovazione di documenti di bordo.

L'armatore della nave o l'esercente dell'aeromobile, che non rinnova tempestivamente i documenti di bordo, è punito con l'ammenda fino a lire un milione.

1195. Inosservanza di formalità alla partenza o all'arrivo in porto o in aeroporto.

Il comandante di nave o di aeromobile nazionali o stranieri, che alla partenza o all'arrivo in porto o in aeroporto non adempie le formalità prescritte da questo codice e dal regolamento, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire un milione.

1196. Inosservanza delle norme sull'abbandono della nave e sull'obbligo di consultazione dell'equipaggio.

Il comandante, che in caso di abbandono della nave o dell'aeromobile in pericolo non osserva le norme stabilite dal presente codice, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

La stessa sanzione si applica al comandante, che omette di sentire il parere dei componenti dell'equipaggio, nei casi in cui tale parere è richiesto.

1197. Rifiuto di cooperare al ricupero.

Il componente dell'equipaggio, che in caso di naufragio della nave o del galleggiante, essendone richiesto dal comandante o dall'autorità competente, rifiuta di prestare la propria opera per il ricupero dei relitti, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

1198. Omissione di dichiarazioni in caso di urto.

Il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che in caso di urto non osserva le disposizioni del secondo comma dell'articolo 485, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

1199. Imbarco abusivo o clandestino di armi o esplosivi.

Il comandante, che imbarca sulla nave o sull'aeromobile nazionali o stranieri armi e munizioni da guerra, gas tossici o merci pericolose, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 193, 816 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni.

Chiunque imbarca clandestinamente su una nave o su un aeromobile nazionali o stranieri armi e munizioni da guerra, gas tossici, sostanze esplosive o infiammabili o altre materie nocive o pericolose per la nave, per l'aeromobile, per il carico o per le persone, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di lire cinque milioni a lire trenta milioni. Se il fatto è commesso da un componente dell'equipaggio si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni.

Nei casi previsti dai commi precedenti non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Le disposizioni di questo articolo non si applicano se il fatto è previsto come reato da altre disposizioni di legge.

1200. Abusivo trasporto o impiego di apparecchi fotografici o radiotrasmittenti.

Chiunque trasporta ed usa apparecchi radiotrasmittenti, senza l'autorizzazione prescritta, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

Se il fatto di cui al primo comma è commesso da un componente dell'equipaggio, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire quindici milioni. abrogato

1201. Inosservanze relative alla partenza e all'approdo di aeromobile.

È punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che:

1. abrogato
2. parte o approda in località diversa da quelle previste nell'articolo 799;
3. parte, se l'aeromobile è diretto all'estero, da un aeroporto non doganale;
4. approda, se l'aeromobile proviene dall'estero, in una località diversa da un aeroporto doganale o sanitario.

1201-bis. Inosservanza dell'ordine di approdo.

Il comandante di un aeromobile nazionale o straniero che, sorvolando il territorio dello Stato, non ottempera all'ordine di approdo previsto nell'articolo 803, o, avendo sorvolato una zona vietata, omette di approdare nel più vicino aeroporto è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni. Si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire dieci milioni a lire sessanta milioni quando si tratti di aeromobile adibito al trasporto di persone.

Con le stesse sanzioni è punito il comandante di un aeromobile nazionale il quale, sorvolando il territorio di uno Stato estero, non ottempera all'ordine di approdo impartito dalle competenti autorità dello Stato il cui territorio è sorvolato.

Nei casi previsti dal primo e dal secondo comma non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Ai fini di cui al comma precedente sono equiparati agli aeromobili nazionali gli aeromobili immatricolati all'estero, quando sono utilizzati da persona che abbia la residenza permanente ovvero la sede principale degli affari nel territorio dello Stato.

1202. abrogato

1203. Atterramento in aeroporto privato.

Il comandante di un aeromobile nazionale o straniero, che, fuori del caso di necessità, approda in un aeroporto privato, senza il consenso di chi lo esercita, è punito con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

1204. Sorvolo di aeromobili stranieri.

Il comandante di un aeromobile straniero, che, al di fuori dei casi previsti nell'art. 794, sorvola il territorio della Repubblica, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni.

Non è ammesso il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

1205. Inosservanza di norme sugli atti di stato civile e sulla custodia di beni di persone morte.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni degli articoli 195; da 204 a 208; 818, 834, 835, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire centomila a un milione.

1206. Impedimento alla presentazione di reclami.

Il comandante della nave o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, impedisce a un componente dell'equipaggio o ad un passeggero di recarsi a terra per presentare reclami all'autorità, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire ventimila a un milione.

1207. Scarico di merci prima della verifica della relazione.

Il comandante che, fuori dei casi di urgenza, scarica le merci prima che sia stata verificata la relazione di eventi straordinari, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire dodici milioni.

1208. Richiesta di protezione ad autorità straniera.

Il componente dell'equipaggio di una nave o di un aeromobile, che in paese estero, potendo ricorrere alle autorità consolari, invoca la protezione delle autorità straniere, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire tre milioni.

Se il fatto è commesso dal comandante, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinque milioni a lire trenta milioni.

1209. Rifiuto di trasportare condannati, imputati e corpi di reato.

Il comandante di nave o aeromobile, diretto a un porto della Repubblica, che, a richiesta dell'autorità consolare, si rifiuta senza giustificato motivo di trasportare, nei limiti prescritti dalla legge, condannati, imputati, corpi di reato o altri oggetti, atti e documenti riguardanti procedimenti penali, è punito se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni.

1210. Inosservanza del divieto di asilo.

Il comandante della nave nazionale che in paese estero concede asilo a bordo a persone, anche se cittadini o sudditi italiani, ricercate dalla competente autorità per aver commesso un reato comune, è punito con l'ammenda fino a lire un milione.

1211. Rifiuto di obbedienza a nave da guerra di potenza amica.

Il comandante della nave, che non osserva le prescrizioni dell'articolo 201, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire tre milioni a lire diciotto milioni.

1212. Inosservanza di disposizioni sulla navigazione da diporto.

Chi non osserva le disposizioni degli articoli 213, 214, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire un milione.

1213. Inosservanza di norme di polizia di bordo.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di polizia di bordo è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire due milioni a lire dodici milioni.

1214. Sanzioni amministrative accessorie.

La violazione degli articoli 1193, 1198, 1199, 1207 e 1209 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione dai titoli o dalla professione.

Capo VI

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulla sicurezza della navigazione

1215. Partenza di nave o di aeromobile in cattivo stato di navigabilità.

L'armatore marittimo o l'esercente, che fa partire una nave o un aeromobile nazionali o stranieri che non si trovano in stato di navigabilità, o a cui manca taluno degli arredi, apparecchi, strumenti o taluna delle dotazioni prescritte, è punito con l'arresto da un mese a un anno ovvero con l'ammenda da lire un milione a due milioni.

L'armatore della navigazione interna che fa partire una nave nazionale o straniera che non si trovi in stato di navigabilità è punito con l'ammenda da lire duecentomila a un milione.

L'armatore o il comandante che impiega un galleggiante marittimo o della navigazione interna nelle condizioni indicate nei comma precedenti soggiace alla pena stabilita rispettivamente nel primo e nel secondo comma.

Il comandante della nave o dell'aeromobile nazionali o stranieri, che, fuori dei casi di necessità sopravvenute in corso di navigazione, naviga con una nave o con un aeromobile nelle condizioni indicate nel primo comma, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a un milione.

1216. Navigazione senza abilitazione.

L'armatore, che impiega una nave o un galleggiante non abilitati alla navigazione, ovvero senza che siano stati rilasciati i documenti comprovanti l'esistenza dei requisiti di navigabilità, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire due milioni.

Alla stessa pena soggiace l'esercente, che impiega un aeromobile non abilitato alla navigazione ovvero con certificato di navigabilità che non sia in vigore.

La stessa disposizione si applica al comandante della nave o dell'aeromobile, ma la pena è diminuita in misura non eccedente un terzo.

1217. Caricazione oltre la marca di bordo libero.

Il comandante che naviga con la nave carica oltre la linea di massimo carico è punito con l'ammenda non inferiore a lire 15.000 per tonnellata in sovraccarico.

Fuori dei casi di concorso, l'armatore, il quale omette di esercitare il dovuto controllo per impedire l'infrazione della presente norma, è punito, a titolo di colpa, con l'ammenda non inferiore a lire centocinquantamila.

Le norme dei commi precedenti si applicano anche all'armatore o al comandante di nave straniera la quale ai sensi dell'articolo 185 sia soggetta alle norme del titolo VI, capo I, libro I, parte I del presente codice.

1218. Inosservanza di norme sulle segnalazioni.

Il comandante della nave e del galleggiante marittimi o dell'aeromobile, nazionali o stranieri, che non osserva le norme sulle segnalazioni relative alla circolazione marittima o aerea, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a due milioni.

Se il fatto è commesso dal comandante della nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda da lire ventimila a quattrocentomila.

1218-bis. Omissione di esercitazione.

Il comandante che non fa eseguire, salvo casi eccezionali giustificati, le esercitazioni prescritte in ordine alla sicurezza della navigazione, è punito con l'arresto fino a 3 mesi ovvero con l'ammenda fino a lire quarantottomila.

In caso di recidiva la condanna importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione da uno a sei mesi.

1219. Introduzione abusiva di modificazioni nella struttura della nave o dell'aeromobile.

Chiunque, senza l'autorizzazione prescritta, apporta modificazioni alla struttura dello scafo, all'apparato motore o a qualsiasi installazione di bordo, è punito con l'ammenda da lire centomila a un milione.

Alla stessa pena soggiace chiunque, senza averne fatto denuncia, introduce nella struttura di un aeromobile modificazioni che ne alterano le caratteristiche tecniche risultanti dal certificato di navigabilità.

1220. Comando di nave o di aeromobile oltre i limiti dell'abilitazione.

Chi assume o ritiene il comando di una nave o di un aeromobile oltre i limiti della sua abilitazione al comando è punito con l'ammenda da lire quattrocentomila a un milione.

Se la navigazione marittima ha luogo oltre gli stretti o il volo fuori del territorio nazionale, la pena è aumentata fino a un terzo.

1221. Inosservanza di norme sulla composizione e forza minima dell'equipaggio.

L'armatore o il comandante della nave, che non osserva le norme del regolamento e le disposizioni dell'autorità competente sulla composizione e forza minima dell'equipaggio è punito con l'ammenda da lire sessantamila a seicentomila.

Alla stessa pena soggiace l'esercente o il comandante di aeromobile che non osserva le norme sulla composizione dell'equipaggio.

1222. Mancata direzione personale della nave.

Il comandante della nave, che non dirige personalmente la manovra nei casi in cui ne ha l'obbligo, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda fino a lire un milione.

1223. Assegnazione indebita di funzioni.

L'armatore, l'esercente o il comandante della nave, del galleggiante o dell'aeromobile, che, senza giustificato motivo, assegna a bordo determinate funzioni a persone che non hanno i requisiti prescritti per esercitarle, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda da lire centomila a un milione.

1224. Imbarco eccessivo di passeggeri.

Il vettore o il comandante della nave marittima o dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sul numero massimo dei passeggeri, è punito con l'ammenda di lire centomila per ogni passeggero imbarcato in eccedenza, se si tratta di viaggio entro il Mediterraneo, di lire duecentomila, se si tratta di viaggio fuori del Mediterraneo.

Se il fatto è commesso dal vettore o dal comandante di nave adibita alla navigazione interna la pena è dell'ammenda fino a lire quattrocentomila, qualunque sia il numero dei passeggeri imbarcati in eccedenza.

1225. Omissione di provvedimenti profilattici.

Il comandante della nave, che non prende i provvedimenti necessari per tutelare la salute dell'equipaggio e dei passeggeri negli approdi dichiarati infetti, è punito con l'arresto fino a un anno ovvero con l'ammenda da lire centomila a un milione.

Alla stessa pena soggiace il comandante dell'aeromobile, che non osserva le disposizioni sulla polizia sanitaria della navigazione aerea.

1226. Imbarco di passeggeri infermi.

Il vettore o il comandante, che, senza l'autorizzazione dell'autorità competente o senza l'osservanza delle cautele da questa prescritte, imbarca sulla nave un passeggero manifestamente affetto da malattia grave o comunque pericolosa per la sicurezza della navigazione o per l'incolumità delle persone a bordo, ovvero una persona della quale per ragioni sanitarie sia stato vietato l'imbarco dalla competente autorità, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire centomila a duecentomila.

Alla stessa pena soggiace il vettore o il comandante dell'aeromobile che non osserva le disposizioni dei regolamenti speciali sull'imbarco dei passeggeri infermi.

1227. Omessa denuncia di rinvenimento di relitti.

Chiunque, avendo rinvenuto un relitto di mare ovvero un aeromobile abbandonato o un relitto di aeromobile, omette di farne immediata denuncia all'autorità indicata negli articoli 510, 993, è punito con l'ammenda fino a lire duecentomila.

1228. Sorvolo di centri abitati e getto da aeromobili in volo.

È punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a lire un milione:

1. il comandante di un aeromobile, che sorvola centri abitati, assembramenti di persone o aeroporti, senza osservare le prescrizioni del regolamento o gli ordini dell'autorità competente;
2. chiunque, fuori dei casi previsti nell'articolo 819, getta dall'aeromobile in volo oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare.

1229. Inosservanza di ordini sul collocamento di segnali e abbattimento di ostacoli.

Chiunque non osserva gli ordini previsti negli articoli 712 e 714 è punito con la sanzione amministrativa fino a duecentosei euro.

1230. abrogato

1231. Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione.

Chiunque non osserva una disposizione di legge o di regolamento ovvero un provvedimento legalmente dato dall'autorità competente in materia di sicurezza della navigazione è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi ovvero con l'ammenda fino a lire quattrocentomila.

1232. Pene accessorie e misura di sicurezza.

La condanna per le contravvenzioni previste negli articoli 1215 a 1218; 1222, 1228 importa la sospensione dai titoli ovvero dalla professione.

Nel caso di condanna per la contravvenzione prevista dal secondo comma dell'articolo 1216, può essere ordinata la confisca dell'aeromobile.

Capo VII

Delle contravvenzioni concernenti le disposizioni sulle assicurazioni aeronautiche

1233. Omessa assicurazione di dipendenti.

L'esercente dell'aeromobile, che omette di contrarre a favore dei propri dipendenti l'assicurazione prevista nell'articolo 935 o che non mantiene in vigore il relativo contratto, è punito, qualora il fatto non costituisca un più grave reato, con l'ammenda fino a lire due milioni.

1234. Omessa assicurazione obbligatoria.

L'esercente che fa circolare l'aeromobile in violazione dell'articolo 798 è punito con la sanzione amministrativa fino a euro milletrentadue.

TITOLO IV
Disposizioni processuali

1235. Ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria.

Agli effetti dell'articolo 221 del codice di procedura penale sono ufficiali di polizia giudiziaria:

1. i comandanti, gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto, gli ufficiali del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti al ruolo servizi portuali, i sottufficiali del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti alla categoria servizi portuali, i direttori e i delegati di aeroporto, i delegati di campo di fortuna, riguardo ai reati previsti dal presente codice, nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto o nell'aeroporto, se in tali luoghi mancano uffici di pubblica sicurezza. Negli aeroporti in cui non ha sede l'ENAC o non risiede alcun delegato, le funzioni di ufficiale di polizia giudiziaria sono attribuite all'ENAC nella cui circoscrizione l'aeroporto è compreso;
2. i comandanti delle navi o degli aeromobili, riguardo ai reati commessi a bordo in corso di navigazione, nonché riguardo agli atti di polizia giudiziaria ordinati e alle delegazioni disposte dall'autorità giudiziaria;
3. i consoli, riguardo ai reati previsti da questo codice commessi all'estero, oltre che negli altri casi contemplati dalla legge consolare;
4. i comandanti delle navi da guerra nazionali per gli atti che compiono su richiesta dell'autorità consolare o, in caso di urgenza, di propria iniziativa. I comandanti stessi vigilano sia in alto mare sia nelle acque territoriali di altro Stato sulla polizia giudiziaria esercitata dai comandanti delle navi nazionali.

Sono agenti di polizia giudiziaria, riguardo ai reati previsti dal presente codice, nonché riguardo ai reati comuni commessi nel porto, se in tale luogo mancano uffici di pubblica sicurezza, i sottocapi e comuni del corpo equipaggi militari marittimi appartenenti alla categoria servizi portuali.

Assumono le funzioni di agenti di polizia giudiziaria i sottocapi e comuni di altre categorie del corpo equipaggi militari marittimi destinati presso le capitanerie di porto e uffici marittimi minori, i funzionari e gli agenti dell'amministrazione della navigazione interna, i funzionari e gli agenti degli aeroporti statali e privati, in seguito alla richiesta di cooperazione da parte degli ufficiali di polizia giudiziaria.

Sono, inoltre, agenti di polizia giudiziaria gli agenti degli uffici di porto ovvero di aeroporto statale o privato in servizio di ronda.

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'aeroporto od 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.

1237. Reati in corso di navigazione.

Quando è stato commesso un reato in corso di navigazione, il comandante della nave o dell'aeromobile, prima della partenza dal luogo di primo approdo e comunque entro ventiquattro ore da tale approdo, consegna le persone che siano in istato di arresto o di fermo, le denunce, le querele, i rapporti, gli altri atti compilati, i referti e i corpi di reato all'autorità marittima o a quella preposta alla navigazione interna o all'autorità aeronautica locale della Repubblica; ovvero, all'estero, all'autorità consolare o, in mancanza, ai comandanti delle navi da guerra che si trovino nel luogo.

Dell'eseguita consegna le dette autorità redigono processo verbale, che trasmettono immediatamente, insieme con gli atti e i corpi di reato, al competente procuratore della Repubblica. Le autorità medesime inoltre, dispongono che le persone in istato di arresto o di fermo siano custodite nelle carceri giudiziarie.

Il comandante di nave da guerra nazionale, che ha in consegna persone imputate o indiziate di reati ovvero atti processuali o corpi di reato, al primo approdo in un porto della Repubblica, è tenuto a consegnarli all'ufficiale di polizia giudiziaria. Se approda in un paese estero, provvede d'accordo con l'autorità consolare.

1238. Competenza per le contravvenzioni.

Salvo i casi in cui appartiene all'autorità consolare, la cognizione delle contravvenzioni previste dal presente codice in materia di navigazione marittima appartiene ai comandanti di porto capi di circondario.

Per il relativo procedimento si applicano le disposizioni del codice di procedura penale relative al procedimento di competenza del pretore, esclusa l'assistenza del pubblico ministero nel giudizio.

L'appello contro le sentenze di tale autorità, nei casi in cui è ammesso dal codice di procedura penale, è portato a cognizione del tribunale. Esso va proposto nei termini e secondo le forme stabiliti nel codice predetto.

Contro le sentenze di tale autorità, nei casi in cui non è ammesso l'appello, può proporsi ricorso per cassazione ai sensi del codice di procedura penale.

1239. Oblazione nelle contravvenzioni marittime.

Nelle contravvenzioni, per le quali il presente codice stabilisce la sola pena dell'ammenda, il contravventore può, prima dell'apertura del dibattimento ovvero prima del decreto di condanna, presentare domanda di oblazione al comandante di porto competente.

Il comandante di porto determina, discrezionalmente ed entro i limiti dell'ammenda stabilita dalla legge, la somma che l'istante deve pagare per l'oblazione e per le spese e stabilisce il termine entro il quale il pagamento deve essere eseguito sotto pena di decadenza dal beneficio dell'oblazione.

Il provvedimento del comandante di porto è notificato o comunicato verbalmente all'interessato. Nel caso di comunicazione verbale l'ufficiale di porto che vi ha proceduto ne fa attestazione sull'originale del provvedimento.

Il pagamento della somma stabilita per l'oblazione e per le relative spese, eseguito nel termine prescritto, estingue il reato.

Nei casi di competenza dell'autorità consolare, la domanda di oblazione è diretta a tale autorità, la quale provvede a norma dei comma precedenti.

1240. Competenza per territorio.

La competenza territoriale per i reati, previsti dal presente codice, commessi all'estero ovvero fuori del mare o dello spazio aereo territoriale appartiene al giudice del luogo in cui, dopo che è stato commesso il reato, avviene nella Repubblica il primo

approdo della nave o dell'aeromobile, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Se, prima dell'approdo nella Repubblica, ha avuto luogo la presentazione del rapporto, della denuncia o della querela alle autorità consolari o ai comandanti di navi da guerra, ovvero se tali autorità hanno espletato funzioni di polizia giudiziaria, ovvero se la competenza non può essere determinata nel modo indicato nel comma precedente, la competenza appartiene al giudice del luogo d'iscrizione della nave, su cui era imbarcato l'imputato al momento del commesso reato.

Nei casi di competenza dell'autorità consolare, se, al momento della partenza della nave o dell'aeromobile dal luogo nel quale risiede tale autorità non è stata ancora pronunciata la sentenza di merito, la competenza passa al giudice competente per territorio a norma dei commi precedenti. Gli atti istruttori compiuti dall'autorità consolare conservano pieno valore anche avanti il giudice competente.

1241. Conclusioni dell'inchiesta formale sui sinistri.

Se la commissione per l'inchiesta formale sui sinistri marittimi esprime il parere che il fatto è avvenuto per dolo o per colpa, il verbale d'inchiesta è inviato al procuratore della Repubblica.

Il verbale d'inchiesta ha valore di rapporto.

1242. Decreto di condanna.

Nei casi previsti nell'articolo 506 del codice di procedura penale il comandante di porto può pronunciare la condanna con decreto senza procedere al dibattimento. Si osservano gli articoli 506 a 510 del codice di procedura penale.

Sull'opposizione decide il comandante di porto. La sentenza che decide sull'opposizione è impugnabile nei casi, coi mezzi e con le forme previsti dal codice di procedura penale.

L'appello, nei casi in cui è ammesso, viene portato a cognizione del tribunale.

1243. Dichiarazione di opposizione e di impugnazione.

Le dichiarazioni di opposizione e di impugnazione nei procedimenti di competenza dei comandanti di porto sono ricevute dal cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

Le parti private, quando hanno diritto alla notificazione, possono, dopo avvenuta la notificazione, fare la dichiarazione nella forma e nei termini stabiliti dal codice di procedura penale, anche davanti il cancelliere dell'ufficio di porto o del pretore del luogo in cui si trovano, se tale luogo è diverso da quello in cui fu emesso il provvedimento; ovvero avanti l'autorità consolare all'estero. L'ufficiale che riceve l'atto lo trasmette immediatamente al cancelliere dell'ufficio di porto che ha emesso il provvedimento impugnato.

1244. Computo speciale di termini.

Nei procedimenti per reati previsti dal presente codice a carico di persone che si trovano in navigazione marittima o aerea, non si computa, agli effetti della decorrenza dei termini perentori, il tempo che va dal giorno dell'imbarco a quello del primo approdo della nave o dell'aeromobile in un porto o in un aeroporto della Repubblica ovvero di località estera ove si trovi un'autorità consolare.

1245. Letture permesse di deposizioni testimoniali.

Oltre i casi indicati nell'articolo 462 del codice di procedura penale, nei giudizi relativi ai reati previsti dal presente codice può essere data lettura, anche senza il consenso delle parti, delle deposizioni testimoniali ricevute, quando i testimoni non comparsi sono in navigazione, purché siano indicati nelle liste.

1246. Esercizio dell'azione civile.

Nei procedimenti di competenza dell'autorità marittima è ammessa la costituzione di parte civile nei casi e secondo le forme e i termini stabiliti dal codice di procedura penale.

Tale autorità decide sulla liquidazione dei danni, se questa non supera le lire diecimila; in caso contrario, o se ritiene di non poter decidere allo stato degli atti, rimette le parti davanti il giudice indicato nel secondo comma dell'articolo 489 del codice di procedura penale.

In ogni caso, l'autorità predetta deve, anche in mancanza della costituzione di parte civile, procedere agli opportuni accertamenti istruttori sull'ammontare del danno prodotto dai reati di sua competenza.

1247. Conversione delle pene pecuniarie.

Alla conversione delle pene pecuniarie inflitte dal comandante di porto provvede, a norma dell'articolo 586 del codice di procedura penale, il pretore della circoscrizione, nella quale ha sede l'ufficio portuale che ha emesso la condanna.

1248. Notificazioni ai passeggeri ed alle persone dell'equipaggio.

Ai fini delle notificazioni, per i passeggeri e per le persone dell'equipaggio la nave è considerata come casa di abitazione dal momento dell'imbarco a quello dello sbarco.

Le notificazioni all'imputato, ai testimoni e alle persone offese dal reato che siano componenti dell'equipaggio o passeggeri sono fatte, quando la consegna personale non è possibile, mediante consegna della copia al comandante.

LIBRO SECONDO DISPOSIZIONI DISCIPLINARI

TITOLO I

Infrazioni e pene disciplinari

1249. Potere disciplinare nella navigazione marittima e interna.

In materia di navigazione marittima o interna il potere disciplinare è esercitato:

1. dal comandante della nave sui componenti dell'equipaggio e sui passeggeri, ancorché non siano cittadini italiani;
2. dai comandanti di porto marittimo sugli appartenenti al personale marittimo e sulle persone indicate nell'articolo 68;
3. dai comandanti di porto della navigazione interna sugli appartenenti al personale della navigazione interna;
4. dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale sulle imprese, sui datori di lavoro nei porti e sui lavoratori portuali;
5. dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio;
6. dai comandanti delle navi da guerra nazionali sui componenti dell'equipaggio quando la nave, su cui sono imbarcati, è in corso di navigazione o in un paese estero nel quale non risiede un'autorità consolare.

1250. Potere disciplinare aeronautico.

In materia di navigazione aerea il potere disciplinare è esercitato:

1. dall'ENAC, sul personale aeronautico;

2. dalle autorità consolari all'estero sui componenti dell'equipaggio.

1251. Infrazioni disciplinari.

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per gli appartenenti al personale marittimo o della navigazione interna, per le persone indicate *nell'articolo 68*, per le imprese e i datori di lavoro nei porti e per gli appartenenti al personale aeronautico, quando non siano puniti come reati a norma del presente codice:

1. il rifiuto o il ritardo di obbedienza ad un ordine del comandante o di altro superiore e l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo;
2. l'inosservanza delle disposizioni che disciplinano l'esercizio dell'attività dei porti;
3. la negligenza nell'adempimento delle proprie mansioni;
4. l'assenza da bordo senza autorizzazione;
5. l'abbandono della nave o dell'aeromobile;
6. la mancanza di rispetto verso superiori ovvero verso ufficiali e funzionari delle capitanerie di porto o funzionari della navigazione interna o degli aeroporti, ovvero verso comandanti di navi da guerra, autorità consolari e altre autorità dello Stato all'estero;
7. i disordini a bordo;
8. ogni comportamento tale da turbare l'ordine o la disciplina della nave o dell'aeromobile, ovvero comunque non rispondente alle esigenze dell'ordine o della disciplina;
9. la cattiva condotta, ogni altra mancanza ai propri doveri e ogni atto incompatibile con la dignità della bandiera nazionale.

1252. Pene disciplinari per l'equipaggio della navigazione marittima o interna.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono:

1. la consegna a bordo da uno a cinque giorni;
2. l'arresto di rigore per un tempo non superiore a dieci giorni;
3. la ritenuta del salario da uno a trenta giorni o di una quota di utili da venti a trecento lire;
4. l'inibizione dall'esercizio della professione marittima per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;
5. la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio della navigazione interna sono quelle indicate nei numeri 3, 4 e 5.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante della nave o dal comandante del porto, nonché dalle autorità consolari e dai comandanti delle navi da guerra, nei casi previsti nell'articolo 1248, nn. 5 e 6.

La pena indicata nel n. 3 è applicata dal comandante del porto. Le pene indicate nei nn. 4 e 5 sono applicate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

1253. Pene disciplinari per l'equipaggio dell'aeromobile.

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio dell'aeromobile sono:

1. la censura;
2. la ritenuta dello stipendio da uno a trenta giorni;
3. l'inibizione dall'esercizio della professione aeronautica per un tempo non inferiore a un mese e non superiore a due anni;
4. la cancellazione dagli albi e dal registro del personale di volo.

Le dette pene sono applicate dall'ENAC.

1254. Pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo, al personale della navigazione interna e al personale aeronautico.

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale marittimo e al personale della navigazione interna sono:

1. la ritenuta di una quota di salario da venti a trecento lire;
2. l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;
3. la cancellazione dai registri professionali.

Le pene indicate nei nn. 1 e 2 sono applicate dal comandante del porto e, per i lavoratori portuali, dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. La pena indicata nel n. 3 è applicata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Le pene disciplinari per gli altri appartenenti al personale aeronautico sono:

1. l'inibizione dall'esercizio della professione fino a tre mesi;
2. la cancellazione dai registri professionali.

Dette pene sono applicate dall'ENAC.

1255. Pene disciplinari per le persone che esercitano un'attività professionale nell'interno dei porti.

Alle persone che esercitano un'attività prevista nell'articolo 68 può essere inibito dal comandante del porto, per infrazioni disciplinari, l'esercizio dell'attività nell'interno dei porti o nel litorale marittimo ovvero nell'ambito delle zone portuali della navigazione interna fino a un anno.

Nei casi più gravi, il comandante del porto, se si tratta di persone iscritte nei registri previsti nel secondo comma del detto articolo, può ordinare la cancellazione dai medesimi.

Ai datori di lavoro nei porti ed alle imprese portuali può essere inflitta una pena disciplinare pecuniaria da lire cinquanta a diecimila dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

1256. Infrazioni disciplinari dei passeggeri.

Oltre i casi previsti da disposizioni di leggi o regolamenti speciali, costituiscono infrazioni disciplinari per i passeggeri:

1. la mancanza di rispetto verso il comandante, gli ufficiali o i sottufficiali della nave ovvero verso il comandante o i graduati dell'aeromobile;
2. il recare molestia agli altri passeggeri o all'equipaggio;
3. il turbare in qualsiasi modo il buon ordine della nave o dell'aeromobile;
4. l'inosservanza di disposizioni del regolamento di bordo.

1257. Pene disciplinari per i passeggeri.

Le pene disciplinari per i passeggeri sono:

1. l'ammonizione semplice;
2. l'ammonizione pubblica;
3. l'esclusione dalla tavola comune da uno a cinque giorni;
4. la proibizione, per i passeggeri delle navi, di stare in coperta oltre due ore al giorno per un periodo non superiore a cinque giorni;
5. lo sbarco per i passeggeri della navigazione interna al prossimo porto di approdo in territorio nazionale.

Tali pene sono applicate dal comandante della nave o dell'aeromobile.

1258. Pene disciplinari per reati non previsti dal presente codice.

Alle persone iscritte nelle matricole o nei registri del personale marittimo o del personale della navigazione interna ovvero negli albi o nel registro del personale aeronautico è inflitta la pena disciplinare della cancellazione se riportano una condanna che determina l'incapacità alla iscrizione nelle matricole, negli albi o nel registro. La riabilitazione importa la cessazione della pena disciplinare.

Alle medesime persone può essere inflitta, rispettivamente dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC, l'inibizione dell'esercizio della professione fino a due anni in seguito a condanna per alcuno dei reati indicati nel regolamento o in leggi speciali.

1259. Potere disciplinare in caso di perdita della nave o dell'aeromobile.

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.

1260. Divieto di cumulo delle pene disciplinari.

Le pene disciplinari non possono essere applicate cumulativamente. In caso di concorso si applica solo la più grave.

1261. Destinazione delle somme ritenute.

Le somme ritenute, a titolo di pene disciplinari, sui salari o sulle quote di utili degli appartenenti al personale marittimo o a quello della navigazione interna o al personale aeronautico devolute rispettivamente alla cassa nazionale per la previdenza marittima, alle casse di soccorso per il personale della navigazione interna o alla cassa nazionale di previdenza per il personale aeronautico.

I proventi delle pene pecuniarie inflitte ai lavoratori portuali, ai datori di lavoro ed alle imprese sono devoluti al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali.

1262. Sospensione in pendenza di processo penale. Procedimento disciplinare in caso di proscioglimento.

Nel caso di apertura dell'istruzione formale o sommaria per un delitto a carico di persona appartenente al personale marittimo o della navigazione interna ovvero al aeronautico, l'imputato può essere, con provvedimento preso rispettivamente dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o dall'ENAC sospeso dall'esercizio della professione fino all'esito del processo penale, salva l'applicazione provvisoria delle pene accessorie.

Il proscioglimento dell'imputato salvo il caso che non sia pronunciato perché il fatto non sussiste o perché l'imputato non lo ha commesso, non impedisce l'inizio o la prosecuzione del procedimento disciplinare.

TITOLO II Disposizioni processuali

1263. Contestazione degli addebiti.

I provvedimenti d'inibizione dall'esercizio della professione e di cancellazione dalle matricole, dagli albi o dai registri devono essere preceduti, a pena di nullità, dalla contestazione degli addebiti.

Il provvedimento di cancellazione dalle matricole della gente del mare o del personale navigante della navigazione interna deve essere preceduto, a pena di nullità, dal parere delle associazioni sindacali interessate.

1264. Provvedimenti disciplinari per il personale addetto ai servizi pubblici della navigazione interna.

Le disposizioni per l'applicazione delle pene disciplinari al personale della navigazione interna addetto ai servizi pubblici di linea o di rimorchio sono stabilite con leggi e regolamenti speciali.

1265. Ricorso degli appartenenti al personale aeronautico.

Contro i provvedimenti disciplinari che applicano al personale aeronautico le pene previste nei numeri 2 e 3 dell'articolo 1253 e nel terzo comma dell'articolo 1254, è ammesso ricorso ad una commissione dei reclami.

La composizione ed il funzionamento di tale commissione, nonché le forme e i termini del ricorso, sono stabiliti dal regolamento.

PARTE QUARTA
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E COMPLEMENTARI

Capo I
Organi e attività amministrativa della navigazione¹

omissis

¹ [1273. Abrogato](#)

Allegato

Testi normativi modificati dal decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96:

Il nuovo testo vigente dell'art. 15 del decreto legislativo 17 marzo 1995, 111 (Attuazione della direttiva n. 90/314/CEE concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso»), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 14 aprile 1995, n. 88 è il seguente:

Art. 15 (Responsabilità per danni alla persona).

1. (Abrogato).

2. Il diritto al risarcimento del danno 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.

3. (Abrogato).».

L'articolo 14 del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, è sostituito dal seguente:

Art. 14. Protezione sociale

1. Salva restando l'applicazione di specifiche norme contrattuali di tutela, l'ENAC, in esecuzione delle direttive delle Amministrazioni competenti e nell'ambito delle vigenti disposizioni in materia, assicura, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, nel caso di trasferimento delle attività concernenti una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui agli allegati A e B, l'applicazione delle misure di protezione sociale previste dalla normativa vigente, privilegiando il reimpiego del personale in attività analoghe che richiedono il possesso di particolari requisiti professionali e di sicurezza da parte del personale addetto.

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.

- Si riporta il testo dell'art. 8 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, recante: «Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)», come modificato dal presente decreto:

Art. 8 (Patrimonio).

1. Con uno o più decreti del Ministro delle finanze, di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, viene definito, entro dodici mesi dalla data di

entrata in vigore del presente decreto, il patrimonio dell'ENAC, costituito dai beni mobili ed immobili per l'esercizio delle attività istituzionali.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, vengono assegnati all'ENAC, in uso gratuito, i beni del demanio aeroportuale per il successivo affidamento dei beni medesimi, secondo i criteri previsti e disciplinati dal regolamento di cui all'art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. Per l'utilizzo degli aeroporti militari aperti al traffico civile, il decreto è adottato di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e della difesa.

3. Nell'esercizio delle funzioni di cui all'art. 2, l'ENAC subentra nella titolarità dei rapporti attivi e passivi della Direzione generale dell'aviazione civile, del Registro aeronautico italiano e dell'Ente nazionale della gente dell'aria.

4. (Abrogato).».

- Si riporta il testo degli articoli 1-bis e 2 del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237 (Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile), convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, legge 9 novembre 2004, n. 265, come modificati dal presente decreto:

Art. 1-bis (Disposizioni sulle gestioni aeroportuali).

1. (Abrogato).

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le convenzioni approvate e rese esecutive dai decreti di concessione della gestione aeroportuale devono contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno 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, nonché le modalità di definizione e approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, e le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore.

3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, l'ENAC adegua le convenzioni già stipulate alle prescrizioni, anche sanzionatorie, di cui al comma 2, provvedendo alle conseguenti integrazioni e modifiche.

4. Ai gestori totali in base a legge speciale si applicano le norme di cui ai commi 2 e 3.».

Art. 2 (Fornitura dei servizi di controllo del traffico aereo in ambito aeroportuale).

1. 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.

2. (Abrogato).

3. L'ENAC, sentiti il gestore aeroportuale ed ENAV S.p.a. per le materie di competenza, nonché gli altri enti e organismi pubblici che operano in aeroporto, adotta, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il regolamento di scalo e il piano di emergenza aeroportuale. Il regolamento di scalo disciplina anche l'esercizio delle attività di cui ai commi 1, 2 e 4 e prevede le modalità e gli strumenti operativi necessari a garantire la loro effettuazione.

4. (Abrogato).

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».

Allegato 2

Modifiche di leggi contenute nel testo di modifica 2006

L'articolo 94 del decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206 è sostituito dal seguente:

Art. 94 (Responsabilità per danni alla persona).

1. Il danno derivante alla persona dall'inadempimento o dalla inesatta esecuzione delle prestazioni che formano oggetto del pacchetto turistico è risarcibile secondo le regole stabilite dalle convenzioni internazionali che disciplinano la materia, di cui sono parte l'Italia o l'Unione europea, così come recepite nell'ordinamento italiano.

2. 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.

3. E' nullo ogni accordo che stabilisca limiti di risarcimento per i danni di cui al comma 1.

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

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.