

a cura di
Stefano Pollastrelli

Codice dei trasporti

Integrato con le
convenzioni internazionali
di diritto marittimo



CODICE DEI TRASPORTI

INTEGRATO CON LE CONVENZIONI
INTERNAZIONALI DI DIRITTO
MARITTIMO

a cura di

STEFANO POLLASTRELLI

eum

Impaginazione: Roberta Salvucci

ISBN 978-88-6056-596-9

Prima edizione: giugno 2019

© 2019 eum edizioni università di macerata

Corso della Repubblica, 51

62100 Macerata

T. +39 733 258 6081

F. +39 733 258 6086

info.ceum@unimc.it

<http://eum.unimc.it>

Presentazione

La proliferazione normativa, sempre più incessante e, quasi, incontrollabile, che si registra nel settore del diritto dei trasporti, accompagnata, sovente, da una stratificata e complessa modificazione dell'apparato legislativo di riferimento, comporta esigenze di conoscenza delle fonti del diritto.

A seguito dell'istituzione della Cattedra di diritto dei trasporti nel Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Macerata, mi accorsi, fin da subito, allorché iniziai ad impartire l'insegnamento, che uno dei problemi che si ponevano, oltre a quello centrale dei contenuti, era costituito dalla vasta, e, nel corso degli anni, oramai terminata, produzione normativa, sotto i diversi aspetti privatistici e pubblicistici, oltre a quella di natura pattizia, che ha compenetrato in profondità il settore dei trasporti, suscettibile di vistose interferenze con altri settori dell'ordinamento giuridico.

L'armamentario normativo in dotazione per lo studio delle fonti del diritto dei trasporti è costituito dal codice civile, dal codice della navigazione, dal codice della strada (d.lgs. 30 aprile 1992, n. 385), dal codice delle assicurazioni private (d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209), dalle plurime raccolte normative di testi nazionali, sovranazionali ed internazionali, riguardanti i profili sostanziali e processuali, oltre alle numerose leggi speciali e complementari.

Da qui l'idea di confezionare un codice dei trasporti che racchiudesse, in maniera sistematica, le principali fonti normative regolanti

le diverse modalità di trasporto (stradale, marittimo, aereo e ferroviario).

Ho voluto, però, coniugare al profilo pratico anche quello scientifico.

La scelta, ampiamente discrezionale, è caduta per quanto riguarda le convenzioni internazionali di diritto uniforme sui testi vigenti in Italia (per cui, ad esempio, non viene riportata la Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri e loro bagagli, emendata dal Protocollo di Londra del 1° novembre 2002, né la Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci – Regole di Rotterdam 2009 – destinata a sostituire le Regole dell’Aja-Visby).

Ampio spazio è stato dedicato al diritto unionale, particolarmente attivo sul versante della regolamentazione delle diverse modalità di trasporto di persone, ove, nello specifico, per il trasporto marittimo e ferroviario, si è presentato strettamente connesso alla relativa disciplina internazionale uniforme già esistente (PAL 2002 e COTIF 1999), recependone il contenuto ed introducendolo negli ordinamenti di tutti gli Stati membri.

Si è ritenuto opportuno all’interno della materia del trasporto stradale, porre particolare attenzione anche alla disciplina dell’auto-transporto, quanto mai farraginoso, articolato, sfuggente e soggetta a fisiologiche fibrillazioni, spesso dovute ad esigenze di politica sociale ed economica, al fine di riunirla in un unico contesto normativo per facilitarne lo studio e la consultazione.

L’opera tiene conto, ovviamente, dell’ampio panorama normativo del trasporto aereo, che, oggi, appare più sedimentato, dopo un lungo periodo di assestamenti legislativi, del trasporto ferroviario, che, storicamente, è incasellato in un complesso sistema di interrelazioni normative interne, in continuo aggiornamento, e del trasporto marittimo, che si presenta con novità legislative in materia di passeggeri.

L’opera riporta anche il codice della navigazione (sebbene in una versione ancorché non integrale, ma non propriamente ridotta) e stralci del codice civile, limitatamente a quelle parti normative dedicate agli istituti maggiormente collegati ed affini alla disciplina dei trasporti.

Inoltre, si è voluto dare maggiore respiro al codice dei trasporti riportando (ed anche in questo caso la scelta è stata discrezionale) le principali convenzioni internazionali di diritto marittimo vigenti in

Italia, inerenti ad istituti, comunque, strettamente connessi al trasporto marittimo.

Infine, il codice è stato arricchito da un apparato di note e di richiami che potrà risultare utile sia agli studenti, che agli operatori e professionisti del settore, e che si spera possa essere, per le finalità sopra indicate, apprezzato.

Macerata, 1 giugno 2019

Prof. Avv. Stefano Pollastrelli

PARTE I

CODICE BREVE DELLA NAVIGAZIONE

R.D. 30 marzo 1942-XX, n. 327¹

Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA E DI ALBANIA
IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto il R. decreto 27 gennaio 1941-XIX, n. 9, che approva il testo del Codice della navigazione;

Ritenuto che il nuovo testo del Codice civile, approvato con R. decreto 16 marzo 1942-XX, n. 262, ha reso necessario di modificare, a scopo di coordinamento, il Codice della navigazione e di pubblicare il testo definitivo del Codice medesimo;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per la grazia e giustizia; Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È approvato il testo definitivo del Codice della navigazione, il quale avrà esecuzione a cominciare dal 21 aprile 1942-XX, sostituendo da questa data il testo emanato col R. decreto 17 gennaio 1941-XIX, n. 9.

Art. 2. Un esemplare del testo del Codice della navigazione, firmato da Noi e contrassegnato dal Nostro Ministro Segretario di Stato per la grazia e giustizia, servirà di originale e sarà depositato e custodito nell'Archivio del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 marzo 1942-XX

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI - GRANDI

Visto, il *Guardasigilli*: GRANDI

Registrato alla Corte dei conti, addì 17 aprile 1942-XX

Atti del Governo, registro 444, foglio 50. – MANCINI

¹ Pubblicato in G.U. n. 93 del 18 aprile 1942.

DISPOSIZIONI PRELIMINARI

1. Fonti del diritto della navigazione. – In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi.

Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile (1).

(1) Le disposizioni che richiamano le norme corporative debbono ritenersi abrogate a seguito della soppressione dell'ordinamento corporativo ad opera del R.d.l. 9 agosto 1943, n. 721.

2. Mare territoriale (1). – Sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio della Repubblica, quando la distanza fra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le ventiquattro miglia marine. Se tale distanza è superiore a ventiquattro miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro ventiquattro miglia marine.

È soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di dodici miglia marine lungo le coste continentali ed insulari della Repubblica e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea.

Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi o regolamenti ovvero da convenzioni internazionali.

(1) Articolo così modificato dalla l. 14 agosto 1974, n. 359. Si veda la Convenzione di Montego Bay 10 dicembre 1982 sul diritto del mare, ratificata e resa esecutiva con l. 2 dicembre 1994, n. 689 ed in vigore in Italia dal 12 febbraio 1995.

3. Spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato. – È soggetto alla sovranità dello Stato lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica ed il relativo mare territoriale.

4. Navi e aeromobili italiani in località non soggette alla sovranità di alcuno Stato. – Le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità

di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano (1).

(1) Cfr. art. 4, comma 2, c.p.

5. Legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi e di aeromobili in navigazione. – Gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto.

La disposizione del comma precedente si applica agli atti ed ai fatti compiuti a bordo di una nave o di un aeromobile di nazionalità estera nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità dello Stato italiano, sotto condizione di reciprocità da parte dello Stato al quale la nave o l'aeromobile appartiene.

6. Legge regolatrice dei diritti reali e di garanzia su navi ed aeromobili. – La proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonché le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

7. Legge regolatrice della responsabilità dell'armatore e dell'esercente. – La responsabilità dell'armatore della nave e dell'esercente dell'aeromobile per atti o fatti dell'equipaggio

è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

La stessa legge regola i limiti legali del debito complessivo o della responsabilità dell'armatore o dell'esercente anche per le obbligazioni da loro personalmente assunte.

8. Legge regolatrice dei poteri e dei doveri del comandante. – I poteri, i doveri e le attribuzioni del comandante della nave o dell'aeromobile sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

9. Legge regolatrice del contratto di lavoro. – I contratti di lavoro della gente del mare, del personale navigante della navigazione interna e del personale di volo sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva, se la nave o l'aeromobile è di nazionalità straniera, la diversa volontà delle parti.

10. Legge regolatrice dei contratti di utilizzazione di navi e aeromobili. – I contratti di locazione, di noleggio, di trasporto sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva la diversa volontà delle parti.

11. Legge regolatrice della contribuzione alle avarie comuni. – La contribuzione alle avarie comuni è regolata dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile.

12. Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili. – Le obbligazioni derivanti da urto di navi o di aeromobili in alto mare o in altro luogo o spazio

non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono regolate dalla legge nazionale delle navi o degli aeromobili, se è comune; altrimenti dalla legge italiana.

13. Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero. – Le obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e ricupero compiuti in alto mare sono regolate dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile che ha prestato il soccorso o compiuto il ricupero.

La stessa legge regola la ripartizione del compenso per assistenza, salvataggio e ricupero fra l'armatore o l'esercente e l'equipaggio.

14. Competenza giurisdizionale. – Oltre che nei casi previsti dall'articolo 4 del codice di procedura civile, le domande riguardanti urto di navi o di aeromobili ovvero assistenza, salvataggio o ricupero in alto mare o in altro luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato possono proporsi avanti i giudici della Repubblica, se la nave o l'aeromobile che ha cagionato l'urto o che è stato assistito o salvato, ovvero le persone salvate o le cose salvate o ricuperate si trovano nella Repubblica (1).

(1) L'art. 4 c.p.c. è stato abrogato dall'art. 73, l. 31 maggio 1995, n. 218.

SEZIONE II

Normativa comunitaria

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli

(Testo consolidato con le modifiche apportate dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002)¹

1. – Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro.

2. – 1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «vettore aereo», qualsiasi impresa di trasporti aerei munita di valida licenza d'esercizio;

b) «vettore aereo comunitario», qualsiasi vettore aereo munito di valida licenza d'esercizio rilasciata da uno Stato membro in conformità del disposto del regolamento (CEE) n. 2407/92;

c) «persona avente titolo a risarcimento», il passeggero o qualsiasi persona avente titolo a richiedere il risarcimento per quel passeggero, secondo il diritto applicabile;

d) «bagaglio»: salvo diversa disposizione, sia il bagaglio registrato sia quello non registrato, conformemente alla definizione di cui all'articolo

¹ Il reg. (CE) n. 2027/1997 è pubblicato in G.U.C.E. L 285 del 17 ottobre 1997, mentre il reg. (CE) n. 889/2002 è pubblicato in G.U.C.E. L 140 del 30 maggio 2002.

17, paragrafo 4, della convenzione di Montreal;

e) «DSP», i diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo Monetario Internazionale;

f) «convenzione di Varsavia», la convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, o la convenzione di Varsavia come modificata all'Aia il 28 settembre 1955 e la convenzione addizionale di Guadalajara del 18 settembre 1961;

g) «convenzione di Montreal», la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999.

2. Le nozioni contenute nel presente regolamento che non sono definite nel paragrafo 1 sono equivalenti a quelle usate nella convenzione di Montreal.

3. - 1. La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal.

2. L'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2407/92 (1), nella misura in cui riguarda la responsabilità per i passeggeri, è inteso come l'obbligo del vettore aereo comunitario di essere assicurato fino ad un livello adeguato per garantire che tutte le persone aventi diritto ad un risarcimento ricevano l'intero importo cui hanno diritto, ai sensi del presente regolamento.

(1) Il reg. (CEE) n. 2407/1992 è stato abrogato e sostituito dal reg. (CE) n. 1008/2008.

3-bis. - L'importo supplementare che, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, può essere chiesto da un vettore aereo comunitario se un passeggero fa una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione del proprio bagaglio, è basato su una tariffa che è correlata ai costi supplementari connessi al trasporto ed all'assicurazione del bagaglio in causa, in aggiunta a quelli per il bagaglio valutato ad un livello pari o inferiore al limite di responsabilità. La tariffa è messa a disposizione dei passeggeri che ne fanno domanda.

4. - (Abrogato) (1)

(1) Articolo abrogato dall'art. 1, punto 6, reg. (CE) n. 889/2002.

5. - 1. Il vettore aereo comunitario deve senza indugio, e comunque entro quindici giorni dall'identificazione della persona fisica avente titolo ad indennizzo, provvedere agli anticipi di pagamento che si rendano necessari per far fronte alle immediate necessità economiche in proporzione al danno subito.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, in caso di morte le somme anticipate non sono inferiori all'equivalente in euro di 16.000 DSP per passeggero.

3. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo dovuto sulla base della responsabilità del vettore aereo comunitario, ma non è restituito, salvo nei casi previsti dall'articolo 20 della Convenzione di Montreal, o quando il beneficiario dell'anticipo di

pagamento non è la persona avente titolo al risarcimento.

6. – 1. Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nella Comunità garantiscono che una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio. – ivi compresi i termini previsti per la presentazione di una richiesta di risarcimento e la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse. – sia messa a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via internet. Allo scopo di conformarsi a tale obbligo di informazione, i vettori aerei comunitari si avvalgono dell'avvertenza contenuta nell'allegato al presente regolamento. La sintesi o l'avvertenza in questione non può essere posta a fondamento di una richiesta di risarcimento né essere utilizzata per interpretare le disposizioni del presente regolamento o della Convenzione di Montreal.

2. Oltre all'obbligo di informazione di cui al paragrafo 1, tutti i vettori aerei forniscono ai clienti, in relazione ai servizi di trasporto aereo forniti o acquistati nella Comunità, un'indicazione scritta riguardante:

– il limite applicabile per tali voli alla responsabilità del vettore in caso di decesso o di lesione, se tale limite esiste,

– il limite applicabile per tale volo alla responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita o danno del bagaglio ed un'avvertenza che il bagaglio di valore superiore a questa cifra dovrebbe essere dichiarato come

tale alla compagnia aerea al momento della registrazione oppure essere pienamente assicurato dal passeggero prima del volo,

– il limite applicabile per tale volo alla responsabilità del vettore per danno causato da ritardo.

3. In tutti i trasporti effettuati da vettori aerei comunitari i limiti indicati in conformità dell'obbligo di cui ai paragrafi 1 e 2 sono quelli stabiliti dal presente regolamento, a meno che il vettore aereo comunitario applichi volontariamente limiti più alti. A tutti i trasporti effettuati da vettori aerei non comunitari, si applicano i paragrafi 1 e 2 solo per quanto concerne il trasporto verso o dalla Comunità o all'interno di essa.

7. – Entro tre anni dalla data di applicazione del regolamento (CE) n. 889/2002, la Commissione redige una relazione sull'applicazione dello stesso. Essa esamina in particolare la necessità di rivedere gli importi menzionati nei pertinenti articoli della Convenzione di Montreal alla luce degli sviluppi economici e delle raccomandazioni del Depositario dell'I-CAO.

ALLEGATO

Responsabilità del vettore aereo per i passeggeri e il loro bagaglio

La presente avvertenza riassume le norme applicate ai vettori aerei della Comunità in conformità del diritto comunitario e della Convenzione di Montreal.

Risarcimento in caso di morte o lesioni

Non vi sono limiti finanziari di responsabilità in caso di lesioni o morte del

passaggero. Per danni fino a 100.000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale) il vettore aereo non può contestare le richieste di risarcimento. Al di là di tale importo il vettore aereo può contestare una richiesta di risarcimento solo se è in grado di provare che il danno non gli è imputabile.

Anticipi di pagamento

In caso di lesioni o morte di un passeggero, il vettore deve versare entro 15 giorni dall'identificazione della persona avente titolo al risarcimento, un anticipo di pagamento per far fronte a immediate necessità economiche. In caso di morte, l'anticipo non può essere inferiore a 16.000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Ritardi nel trasporto dei passeggeri

In caso di ritardo, il vettore è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. La responsabilità per il danno è limitata a 4.150 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Ritardi nel trasporto dei bagagli

In caso di ritardo, il vettore aereo è responsabile per il danno a meno che non abbia preso tutte le misure possibili per evitarlo o che fosse impossibile prendere tali misure. Le responsabilità per il danno è limitata a 1.000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale).

Distruzione, perdita o danno dei bagagli

Il vettore aereo è responsabile nel caso di distruzione, perdita o danno dei bagagli fino a 1.000 DSP (equivalente approssimativo in moneta locale). In caso di bagaglio registrato, il vettore aereo è responsabile del danno anche se il suo comportamento è esente da colpa, salvo difetto inerente al bagaglio stesso. Per quanto riguarda il ba-

gaglio non registrato, il vettore aereo è responsabile solo se il danno gli è imputabile.

Limiti di responsabilità più elevati per il bagaglio

I passeggeri possono beneficiare di un limite di responsabilità più elevato rilasciando una dichiarazione speciale, al più tardi al momento della registrazione, e pagando un supplemento.

Reclami relativi al bagaglio

In caso di danno, ritardo, perdita o distruzione durante il trasporto del bagaglio, il passeggero deve sporgere quanto prima reclamo per iscritto al vettore. Nel caso in cui il bagaglio registrato sia danneggiato, il passeggero deve sporgere reclamo per iscritto entro sette giorni, e in caso di ritardo entro ventun giorni, dalla data in cui il bagaglio è stato messo a disposizione del passeggero.

Responsabilità del vettore contraente e del vettore effettivo

Se il vettore aereo che opera il volo non è il vettore aereo contraente, il passeggero ha il diritto di presentare una richiesta di risarcimento o un reclamo a entrambi. Se il nome o codice di un vettore aereo figura sul biglietto, questo vettore è il vettore contraente.

Termini per l'azione di risarcimento

Le vie legali devono essere adite entro due anni dalla data di arrivo o dalla data alla quale il volo sarebbe dovuto arrivare.

Base delle informazioni

Le norme di cui sopra si basano sulla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999, messa in atto nella Comunità dal regolamento (CE) n. 2027/97, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 e dalle legislazioni nazionali degli Stati membri.

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, 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. 295/91¹

1. Oggetto. – 1. Il presente regolamento stabilisce, alle condizioni in esso specificate, i diritti minimi dei passeggeri in caso di:

a) negato imbarco a passeggeri non consenzienti;

b) cancellazione del volo;

c) ritardo del volo.

2. Resta inteso che l'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche rispettive del Regno di Spagna e del Regno Unito in merito alla controversia relativa alla sovranità sul territorio in quale detto aeroporto è situato.

3. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi di cui alla dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del

Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

2. Definizioni. – Ai sensi del presente regolamento, si intende per:

a) «vettore aereo»: un'impresa di trasporto aereo munita di valida licenza di esercizio;

b) «vettore aereo operativo»: un vettore aereo che opera o intende operare un volo nell'ambito di un contratto con un passeggero o per conto di un'altra persona, fisica o giuridica, che abbia concluso un contratto con tale passeggero;

c) «vettore comunitario»: un vettore aereo munito di valida licenza di esercizio rilasciata da uno Stato

¹ Pubblicato in G.U.C.E. n. L 046 del 17 febbraio 2004.

membro ai sensi delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei;

d) «operatore turistico»: un organizzatore, ad esclusione di un vettore aereo, ai sensi dell'articolo 2, punto 2, della direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso» (1);

e) «servizio tutto compreso»: i servizi definiti all'articolo 2, punto 1, della direttiva 90/314/CEE (1);

f) «biglietto»: un documento in corso di validità che dà diritto al trasporto o un titolo equivalente in forma non cartacea, compresa la forma elettronica, emesso o autorizzato dal vettore aereo o dal suo agente autorizzato;

g) «prenotazione»: il fatto che il passeggero è in possesso di un biglietto, o di un altro titolo, che attesti che la prenotazione è stata accettata e registrata dal vettore aereo o dall'operatore turistico;

h) «destinazione finale»: la destinazione indicata sul biglietto esibito al banco di accettazione o, in caso di coincidenza diretta, la destinazione dell'ultimo volo; i voli alternativi in coincidenza disponibili non sono presi in considerazione se viene rispettato l'orario di arrivo originariamente previsto;

i) «persona con mobilità ridotta»: un soggetto la cui mobilità sia ridotta, nell'uso del trasporto aereo, per via di una minorazione fisica (sensoriale o motoria, permanente o temporanea), di una insufficienza psichica, per ragioni di età o per via di qualunque

altro fattore che generi una minorazione e la cui condizione richieda un'attenzione particolare e un adattamento alle sue esigenze del servizio offerto a tutti i passeggeri;

j) «negato imbarco»: il rifiuto di trasportare passeggeri su un volo sebbene i medesimi si siano presentati all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, salvo se vi sono ragionevoli motivi per negare loro l'imbarco, quali ad esempio motivi di salute o di sicurezza ovvero documenti di viaggio inadeguati;

k) «volontario»: una persona che si è presentata all'imbarco nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e risponde affermativamente alla domanda del vettore aereo se vi siano passeggeri disposti a rinunciare alla propria prenotazione in cambio di benefici;

l) «cancellazione del volo»: la mancata effettuazione di un volo originariamente previsto e sul quale sia stato prenotato almeno un posto.

(1) La direttiva 90/314/CEE è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2015/2302 del 25 novembre 2015. Si veda nota n. 1, *sub* art. 7, reg. n. 392/2009, in Parte IV (Trasporto marittimo), sez. III.

3. Ambito di applicazione. – 1. Il presente regolamento si applica:

a) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro soggetto alle disposizioni del trattato;

b) ai passeggeri in partenza da un aeroporto situato in un paese terzo a destinazione di un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro

soggetto alle disposizioni del trattato, salvo se i suddetti passeggeri hanno ricevuto benefici o una compensazione pecuniaria e assistenza nel paese terzo in questione, qualora il vettore aereo operante il volo in questione sia un vettore comunitario.

2. Il paragrafo 1 si applica a condizioni che i passeggeri:

a) dispongano di una prenotazione confermata sul volo in questione e, tranne nei casi di cancellazione di cui all'articolo 5, si presentino all'accettazione:

– secondo le modalità stabilite e all'ora precedentemente indicata per iscritto (anche per via elettronica) dal vettore aereo, operatore turistico o agente di viaggio autorizzato, oppure, qualora non sia indicata l'ora,

– al più tardi quarantacinque minuti prima dell'ora di partenza pubblicata; o

b) siano stati trasferiti da un vettore aereo o da un operatore turistico dal volo per il quale possedevano una prenotazione ad un altro volo, indipendentemente dal motivo.

3. Il presente regolamento non si applica ai passeggeri che viaggiano gratuitamente o ad una tariffa ridotta non accessibile, direttamente o indirettamente, al pubblico. Tuttavia esso si applica ai passeggeri titolari di biglietti emessi nel quadro di un programma *Frequent Flyer* o di altri programmi commerciali dei vettori aerei o degli operatori turistici.

4. Il presente regolamento si applica soltanto ai passeggeri trasportati da aeromobili a velatura fissa motorizzata.

5. Il presente regolamento si applica ad ogni vettore aereo operativo che trasporta i passeggeri di cui ai paragrafi 1 e 2. Allorché un vettore aereo operativo che non abbia stipulato un contratto con il passeggero ottempera agli obblighi previsti dal presente regolamento, si considera che esso agisce per conto della persona che ha stipulato un contratto con tale passeggero.

6. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti dei passeggeri stabiliti dalla direttiva 90/314/CEE. Il presente regolamento non si applica nei casi in cui un circuito «tutto compreso» è cancellato per motivi diversi dalla cancellazione del volo.

4. Negato imbarco. – 1. Qualora possa ragionevolmente prevedere di dover negare l'imbarco su un volo, il vettore aereo operativo fa in primo luogo appello ai volontari disposti a rinunciare alla prenotazione in cambio di benefici da concordare tra il passeggero interessato e il vettore aereo operativo. I volontari beneficiano di un'assistenza a norma dell'articolo 8. Tale assistenza lascia impregiudicati i benefici di cui al presente paragrafo.

2. Qualora il numero dei volontari non sia sufficiente per consentire l'imbarco dei restanti passeggeri titolari di prenotazioni, il vettore aereo operativo può negare l'imbarco a passeggeri non consenzienti.

3. In caso di negato imbarco a passeggeri non consenzienti, il vettore aereo operativo provvede immediatamente a versare loro una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo

lo 7 e presta loro assistenza a norma degli articoli 8 e 9.

5. Cancellazione del volo. – 1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

a) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 8;

b) è offerta l'assistenza del vettore operativo a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera *a)*, e dell'articolo 9, paragrafo 2, nonché, in caso di volo alternativo quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere per il nuovo volo è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza previsto per il volo cancellato, l'assistenza di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere *b)* e *c)*; e

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che:

i) siano stati informati della cancellazione del volo almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto; oppure

ii) siano stati informati della cancellazione del volo nel periodo compreso tra due settimane e sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di due ore prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di quattro ore dopo l'orario d'arrivo previsto; oppure

iii) siano stati informati della cancellazione del volo meno di sette giorni prima dell'orario di partenza previsto e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destina-

zione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.

2. Insieme alla cancellazione del volo, i passeggeri sono informati delle eventuali alternative di trasporto possibili.

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

4. L'onere della prova, per quanto riguarda se e quando il passeggero è stato avvertito della cancellazione del volo, incombe al vettore aereo operativo.

6. Ritardo. – 1. Qualora possa ragionevolmente prevedere che il volo sarà ritardato, rispetto all'orario di partenza previsto

a) di due o più ore per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1.500 km; o

b) di tre o più ore per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1.500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1.500 e 3.500 km; o

c) di quattro o più ore per tutte le altre tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere *a)* o *b)*,

il vettore aereo operativo presta ai passeggeri:

i) l'assistenza prevista nell'articolo 9, paragrafo 1, lettera *a)*, e nell'articolo 9, paragrafo 2; e

ii) quando l'orario di partenza che si può ragionevolmente prevedere è rinviato di almeno un giorno rispetto all'orario di partenza precedentemente previsto, l'assistenza di

cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettere *b)* e *c)*; e

iii) quando il ritardo è di almeno cinque ore, l'assistenza prevista nell'articolo 8, paragrafo 1, lettera *a)*.

2. In ogni caso l'assistenza è fornita entro i termini stabiliti dal presente articolo in funzione di ogni fascia di distanza.

7. Diritto a compensazione pecuniaria. – 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

a) 250 EUR per tutte le tratte aeree inferiori o pari a 1.500 chilometri;

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1.500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1.500 e 3.500 chilometri;

c) 600 EUR per le tratte aeree che non rientrano nelle lettere *a)* o *b)*.

Nel determinare la distanza si utilizza come base di calcolo l'ultima destinazione per la quale il passeggero subisce un ritardo all'arrivo rispetto all'orario previsto a causa del negato imbarco o della cancellazione del volo.

2. Se ai passeggeri è offerto di raggiungere la loro destinazione finale imbarcandosi su un volo alternativo a norma dell'articolo 8, il cui orario di arrivo non supera:

a) di due ore, per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1.500 km; o

b) di tre ore, per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1.500 km e per tutte le altre tratte aeree comprese fra 1.500 e 3.500 km; o

c) di quattro ore, per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere *a)* o *b)*,

l'orario di arrivo previsto del volo originariamente prenotato, il vettore aereo operativo può ridurre del 50 % la compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1.

3. La compensazione pecuniaria di cui al paragrafo 1 è pagata in contanti, mediante trasferimento bancario elettronico, con versamenti o assegni bancari, o, previo accordo firmato dal passeggero, con buoni di viaggio e/o altri servizi.

4. Le distanze di cui ai paragrafi 1 e 2 sono misurate secondo il metodo della rotta ortodromica.

8. Diritto a rimborso o al riavviamento. – 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, al passeggero è offerta la scelta tra:

a) – il rimborso entro sette giorni, secondo quanto previsto nell'articolo 7, paragrafo 3, del prezzo pieno del biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per la o le parti di viaggio non effettuate e per la o le parti di viaggio già effettuate se il volo in questione è divenuto inutile rispetto al programma di viaggio iniziale del passeggero, nonché, se del caso:

– un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile;

b) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile; o

c) il riavviamento verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successi-

va di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

2. Il paragrafo 1, lettera *a*), si applica anche ai passeggeri i cui voli rientrano in un servizio «tutto compreso», ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314/CEE.

3. Qualora una città o regione sia servita da più aeroporti ed un vettore aereo operativo offra ad un passeggero l'imbarco su un volo per un aeroporto di destinazione diverso da quello prenotato dal passeggero, le spese di trasferimento del passeggero dall'aeroporto di arrivo all'aeroporto per il quale era stata effettuata la prenotazione o ad un'altra destinazione vicina, concordata con il passeggero, sono a carico del vettore aereo operativo.

9. Diritto ad assistenza. – 1. Quando è fatto riferimento al presente articolo, il passeggero ha diritto a titolo gratuito:

a) a pasti e bevande in congrua relazione alla durata dell'attesa;

b) alla sistemazione in albergo:

– qualora siano necessari uno o più pernottamenti, o

– qualora sia necessario un ulteriore soggiorno, oltre a quello previsto dal passeggero;

c) al trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione (albergo o altro).

2. Inoltre, il passeggero ha diritto ad effettuare a titolo gratuito due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o posta elettronica.

3. Nell'applicare il presente articolo il vettore aereo operativo presta

particolare attenzione ai bisogni delle persone con mobilità ridotta e dei loro accompagnatori, nonché ai bisogni dei bambini non accompagnati.

10. Sistemazione in classe superiore o inferiore. – 1. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe superiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, non può esigere alcun pagamento supplementare.

2. Se un vettore aereo operativo sistema un passeggero in una classe inferiore a quella corrispondente al biglietto aereo acquistato, rimborsa entro sette giorni, secondo le modalità di cui all'articolo 7, paragrafo 3

a) il 30 % del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree pari o inferiori a 1.500 km; o

b) il 50 % del prezzo del biglietto per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1.500 km, esclusi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e i dipartimenti francesi d'oltre mare, e per tutte le altre tratte aeree comprese tra 1.500 e 3.500 km; o

c) il 75 % del prezzo per tutte le tratte aeree che non rientrano nei casi di cui alle lettere *a*) o *b*), compresi i collegamenti fra il territorio europeo degli Stati membri e i dipartimenti francesi d'oltremare.

11. Persone con mobilità ridotta o con esigenze particolari. – 1. I vettori aerei operativi danno la precedenza alle persone con mobilità ridotta e ai loro eventuali accompagnatori o cani da accompagnamento certificati, nonché ai bambini non accompagnati.

2. In caso di negato imbarco, cancellazione del volo e ritardi di qualsiasi durata le persone con mobilità ridotta e i loro eventuali accompagnatori nonché i bambini non accompagnati hanno diritto a ricevere al più presto l'assistenza in norma dell'articolo 9.

12. Risarcimenti supplementari. –

1. Il presente regolamento lascia impregiudicati i diritti del passeggero ad un risarcimento supplementare. Il risarcimento concesso ai sensi del presente regolamento può essere detratto da detto risarcimento.

2. Fatti salvi principi e norme pertinenti del diritto nazionale, inclusa la giurisprudenza, il paragrafo 1 non si applica ai passeggeri che hanno rinunciato volontariamente ad una prenotazione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1.

13. Diritti ad azioni di regresso. –

Qualora il vettore aereo operativo versi una compensazione pecuniaria o ottemperi ad altri suoi obblighi ai sensi del presente regolamento, nessuna disposizione dello stesso può essere interpretata come limitazione al suo diritto di chiedere un risarcimento a chiunque, inclusi i terzi, conformemente al diritto applicabile. In particolare, il presente regolamento non limita in alcun modo il diritto del vettore aereo operativo di chiedere il rimborso ad un operatore turistico o qualunque altra persona con cui abbia stipulato un contratto. Del pari, nessuna disposizione del presente regolamento può essere interpretata come limitazione al diritto di un operatore turistico o di un terzo che non

sia un passeggero e con cui il vettore operativo ha stipulato un contratto di chiedere un rimborso o un risarcimento al vettore operativo conformemente al diritto applicabile.

14. Obbligo di informare i passeggeri in merito ai loro diritti. –

1. Il vettore aereo operativo provvede affinché al banco di registrazione (*check-in*) sia affisso, in modo chiaramente visibile e leggibile per i passeggeri, un avviso contenente il testo seguente: «In caso di negato imbarco o di volo cancellato o ritardato di almeno due ore, rivolgersi al banco di accettazione o alla porta di imbarco per ottenere il testo che enumera i diritti del passeggero, in particolare in materia di compensazione pecuniaria e di assistenza».

2. Se nega l'imbarco o cancella un volo, il vettore aereo operativo presenta ad ogni passeggero coinvolto un avviso scritto contenente le regole in materia di compensazione pecuniaria ed assistenza ai sensi del presente regolamento. Analogo avviso è presentato ai passeggeri il cui volo subisce un ritardo di almeno due ore. Ai passeggeri vengono inoltre fornite per iscritto le informazioni occorrenti per prendere contatto con l'organismo nazionale designato di cui all'articolo 16.

3. Per quanto concerne i non vendenti o gli ipovedenti, le disposizioni del presente articolo si applicano facendo ricorso a mezzi alternativi adeguati.

15. Irrinunciabilità. – 1. Gli obblighi nei confronti dei passeggeri stabiliti dal presente regolamento non

possono essere oggetto di restrizioni o rinuncia, in particolare per effetto di clausole derogatorie o restrittive del contratto di trasporto.

2. Qualora una clausola restrittiva o derogatoria sia applicata contro un passeggero o se costui non sia stato correttamente informato dei suoi diritti ed abbia pertanto accettato una compensazione inferiore a quella prevista dal presente regolamento, il passeggero ha comunque il diritto di avviare le necessarie procedure dinanzi ai tribunali od organi competenti per ottenere una compensazione integrativa.

16. Violazioni. – 1. Ogni Stato membro designa l'organismo responsabile dell'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda i voli in partenza dagli aeroporti situati nel suo territorio o i voli provenienti da un paese terzo e diretti in tali aeroporti. Se del caso, tale organismo adotta tutte le misure necessarie per garantire che siano rispettati i diritti dei passeggeri. Gli Stati membri informano la Commissione circa l'organismo designato a norma del presente paragrafo.

2. Fatto salvo l'articolo 12, ciascun passeggero può presentare reclamo presso qualsiasi organismo designato ai sensi del paragrafo 1 o presso qualsiasi altro organismo competente designato da uno Stato membro in merito ad una presunta violazione del presente regolamento avvenuta in qualsiasi aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro o riguardante qualsiasi volo proveniente da

un paese terzo e diretto a un aeroporto situato in tale territorio.

3. Le sanzioni stabilite dagli Stati membri per violazioni del presente regolamento sono effettive, proporzionate e dissuasive.

17. Relazioni. – La Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2007 in merito al funzionamento e agli effetti del presente regolamento, in particolare per quanto concerne:

– l'incidenza del negato imbarco e della cancellazione dei voli,

– l'eventuale estensione dell'ambito di applicazione del presente regolamento ai passeggeri che hanno stipulato un contratto con un vettore comunitario o titolari di una prenotazione di volo che fa parte di un circuito «tutto compreso» cui si applica la direttiva 90/314/CEE e che partono da un aeroporto di un paese terzo verso un aeroporto di uno Stato membro, con voli non operati da vettori aerei comunitari,

– l'eventuale revisione degli importi delle compensazioni pecuniarie di cui all'articolo 7, paragrafo 1.

Se del caso, la relazione è accompagnata da proposte legislative.

18. Abrogazione. – Il regolamento (CEE) n. 295/91 è abrogato.

19. Entrata in vigore. – Il presente regolamento entra in vigore il 17 febbraio 2005.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

INDICE
CODICE DEI TRASPORTI

Presentazione	III
----------------------	------------

PARTE I
CODICE BREVE DELLA NAVIGAZIONE

R.D. 30 marzo 1942-XX, n. 327 – Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione	3
Disposizioni preliminari (artt. 1-14)	4

PARTE PRIMA
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA E INTERNA

LIBRO PRIMO

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione

TITOLO	I	– Degli organi amministrativi della navigazione (artt. 15-27)	7
Capo	I	– Dell'amministrazione della navigazione marittima (<i>Omissis</i>)	7
Capo	II	– Dell'amministrazione della navigazione interna (<i>Omissis</i>)	7

TITOLO	II	– Dei beni pubblici destinati alla navigazione (artt. 28-61)	7
Capo	I	– Del demanio marittimo (<i>Omissis</i>)	7
Capo	II	– Delle zone portuali della navigazione interna (<i>Omissis</i>)	7
TITOLO	III	– Dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi dei porti (artt. 62-112)	7
Capo	I	– Dell'attività amministrativa e della polizia dei porti (<i>Omissis</i>)	7
Capo	II	– Del pilotaggio	7
Sezione	I	– Del pilotaggio marittimo	7
Sezione	II	– Del pilotaggio nella navigazione interna	9
Capo	III	– Del rimorchio	10
Capo	IV	– [Del lavoro portuale]	11
TITOLO	IV	– Del personale della navigazione (artt. 113-135)	11
Capo	I	– Del personale marittimo (<i>Omissis</i>)	11
Capo	II	– Del personale della navigazione interna (<i>Omissis</i>)	11
TITOLO	V	– Del regime amministrativo delle navi (artt. 136-178)	11
Capo	I	– Dell'ammissione della nave alla navigazione	11
Sezione	I	– Dell'individuazione della nave	11
Sezione	II	– Dei requisiti di nazionalità	13
Sezione	III	– Dell'iscrizione della nave e dell'abilitazione alla navigazione	13
Sezione	IV	– Della dismissione di bandiera e della cancellazione dai registri	15
Capo	II	– Della navigabilità della nave	19
Capo	III	– Dei documenti di bordo	21
TITOLO	VI	– Della polizia della navigazione (artt. 179-202)	24
Capo	I	– Della partenza e dell'arrivo delle navi (<i>Omissis</i>)	24
Capo	II	– Della polizia di bordo (<i>Omissis</i>)	24
Capo	III	– Della polizia sulle navi in corso di navigazione marittima (<i>Omissis</i>)	24
TITOLO	VII	– Degli atti di stato civile in corso di navigazione marittima (artt. 203-212) (<i>Omissis</i>)	24
TITOLO	VIII	– Disposizioni speciali (artt. 213-231)	24

Capo	I	- Della navigazione da diporto (<i>Omissis</i>)	24
Capo	II	- Della pesca marittima (<i>Omissis</i>)	24
Capo	III	- Del cabotaggio e del servizio marittimo	24
Capo	IV	- Dell'esercizio della navigazione interna (<i>Omissis</i>)	24

LIBRO SECONDO

Della proprietà e dell'armamento della nave

TITOLO	I	- Della costruzione della nave (artt. 232-244)	25
TITOLO	II	- Della proprietà della nave (artt. 245-264)	27
Capo	I	- Della proprietà	27
Capo	II	- Della comproprietà	30
TITOLO	III	- Dell'impresa di navigazione (artt. 265-322)	31
Capo	I	- Dell'armatore	31
Capo	II	- Della società di armamento tra comproprietari	33
Capo	III	- Del raccomandatario	34
Capo	IV	- Del comandante della nave	35
Capo	V	- Dell'equipaggio	40
TITOLO	IV	- Del contratto di arruolamento (artt. 323-375) (<i>Omissis</i>)	42

LIBRO TERZO

Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

TITOLO	I	- Dei contratti di utilizzazione della nave (artt. 376-468)	43
Capo	I	- Della locazione	43
Capo	II	- Del noleggio	44
Capo	III	- Del trasporto	46
Sezione	I	- Del trasporto di persone	46
Sezione	II	- Del trasporto di cose in generale	49
Sezione	III	- Del trasporto di carico totale o parziale	53
Sezione	IV	- Del trasporto di cose determinate	55
Sezione	V	- Della polizza ricevuto per l'imbarco e della polizza di carico	56
Capo	IV	- Dei contratti di utilizzazione nella navigazione interna	59

TITOLO	II	– Della contribuzione alle avarie comuni (artt. 469-481)	59
TITOLO	III	– Della responsabilità per urto di navi (artt. 482-488)	61
TITOLO	IV	– Dell'assistenza e del salvataggio, del ricupero e del ritrovamento di relitti (artt. 489-513)	62
Capo	I	– Dell'assistenza e del salvataggio	62
Capo	II	– Del ricupero	65
Capo	III	– Del ritrovamento di relitti in mare	67
TITOLO	V	– Delle assicurazioni (artt. 514-547)	67
TITOLO	VI	– Dei privilegi e dell'ipoteca (artt. 548-577)	74
Capo	I	– Dei privilegi	74
Sezione	I	– Disposizioni generali	74
Sezione	II	– Dei privilegi sulla nave e sul nolo	75
Sezione	III	– Dei privilegi sulle cose caricate	77
Capo	II	– Della ipoteca	78

LIBRO QUARTO

– Disposizioni processuali (artt. 578-686) (<i>Omissis</i>)	81
---	----

PARTE SECONDA DELLA NAVIGAZIONE AEREA

LIBRO PRIMO

Dell'ordinamento amministrativo della navigazione

TITOLO	I	– Degli organi amministrativi e della disciplina tecnica della navigazione (artt. 687-690) (<i>Omissis</i>)	82
TITOLO	II	– Dei servizi della navigazione aerea (artt. 691-691 <i>bis</i>) (<i>Omissis</i>)	82
TITOLO	III	– Dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aeroporti (artt. 692-730)	82
Capo	I	– Della proprietà e degli usi degli aeroporti (<i>Omissis</i>)	82
Capo	II	– Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra	82
Capo	III	– Vincoli della proprietà privata (<i>Omissis</i>)	84
Capo	IV	– Della polizia degli aeroporti (<i>Omissis</i>)	84

TITOLO	IV	- Del personale aeronautico (artt. 731-742) (<i>Omissis</i>)	85
TITOLO	V	- Del regime amministrativo degli aeromobili (artt. 743-775)	85
Capo	I	- Delle distinzioni degli aeromobili	85
Capo	II	- Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione	86
Capo	III	- Della navigabilità dell'aeromobile	90
Capo	IV	- Dei documenti dell'aeromobile	91
TITOLO	VI	- Dell'ordinamento dei servizi aerei (artt. 776-791)	92
Capo	I	- Dei servizi aerei intracomunitari	92
Capo	II	- Dei servizi aerei extracomunitari	94
Capo	III	- Del lavoro aereo (<i>Omissis</i>)	95
TITOLO	VII	- Della polizia della navigazione (artt. 792-825)	95
Capo	I	- Disposizioni generali (<i>Omissis</i>)	95
Capo	II	- Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili (<i>Omissis</i>)	95
Capo	III	- Della polizia di bordo e della navigazione (<i>Omissis</i>)	96
TITOLO	VIII	- Delle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici (artt. 826-833) (<i>Omissis</i>)	96
TITOLO	IX	- Degli atti di stato civile in corso di navigazione (artt. 834-838) (<i>Omissis</i>)	96
TITOLO	X	- [Disposizioni speciali]	96

LIBRO SECONDO

Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile

TITOLO	I	- Della costruzione dell'aeromobile (artt. 848-860)	97
TITOLO	II	- Della proprietà dell'aeromobile (artt. 861-873)	99
TITOLO	III	- Dell'impresa di navigazione (artt. 874-899)	100
Capo	I	- Dell' esercente	100
Capo	II	- Del caposcalo	101
Capo	III	- Del comandante dell'aeromobile	102
Capo	IV	- Dell'equipaggio	103
TITOLO	IV	- Del contratto di lavoro del personale di volo (artt. 900-938) (<i>Omissis</i>)	104

LIBRO TERZO

Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione

TITOLO	I	– Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile (artt. 939-964)	105
Capo	I	– Della locazione	105
Capo	II	– Del noleggio	105
Capo	III	– Del trasporto	106
Sezione	I	– Del trasporto di persone e di bagagli	106
Sezione	II	– Del trasporto di cose	108
Sezione	III	– [Della lettera di trasporto aereo]	109
TITOLO	II	– Della responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto (artt. 965-980)	109
TITOLO	III	– Dell'assistenza e salvataggio e del ritrovamento di relitti (artt. 981-995)	110
Capo	I	– Dell'assistenza e del salvataggio	110
Capo	II	– Del ritrovamento di relitti	113
TITOLO	IV	– Delle assicurazioni (artt. 996-1021)	113
Capo	I	– [Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri]	113
Capo	II	– Delle assicurazioni di cose	113
Capo	III	– Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto	115
Sezione	I	– Assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie	115
Sezione	II	– Assicurazione della responsabilità per danni da urto	117
Capo	IV	– Disposizioni comuni	117
TITOLO	V	– Dei privilegi e della ipoteca (artt. 1022-1037)	117
Capo	I	– Dei privilegi	117
Capo	II	– Dell'ipoteca	118

LIBRO QUARTO

– Disposizioni processuali (artt. 1038-1079) (<i>Omissis</i>)	121
---	-----

PARTE TERZA

– Disposizioni penali e disciplinari (artt. 1080-1265) (<i>Omissis</i>)	121
---	-----

PARTE QUARTA

- Disposizioni transitorie e complementari (artt. 1266-1331) (*Omissis*) 121

PARTE II
CODICE CIVILE (estratti)

- R.D. 16 marzo 1942-XX, n. 262 – Approvazione del testo del Codice civile 125

LIBRO QUARTO
 Delle obbligazioni

TITOLO	III	– Dei singoli contratti (<i>Omissis</i>)	127
Capo	VIII	– Del trasporto (artt. 1678-1702)	127
Sezione	I	– Disposizioni generali	127
Sezione	II	– Del trasporto di persone	127
Sezione	III	– Del trasporto di cose	128
Capo	IX	– Del mandato (artt. 1703-1741)	132
Sezione	I	– Disposizioni generali	132
Sezione	II	– Della commissione (artt. 1731-1736) (<i>Omissis</i>)	136
Sezione	III	– Della spedizione (artt. 1737-1741)	136
Capo	X	– Del contratto di agenzia (artt. 1742-1753)	137
Capo	XI	– Della mediazione (artt. 1754-1765) (<i>Omissis</i>)	141
Capo	XII	– Del deposito (artt. 1766-1782)	141
Sezione	I	– Del deposito in generale	141
Sezione	II	– Del deposito in albergo (artt. 1783-1786) (<i>Omissis</i>)	143
Sezione	III	– Del deposito nei magazzini generali	143
Capo	XIII	– (<i>Omissis</i>)	145
Capo	XIV	– Del comodato (artt. 1803-1812)	145
TITOLO	V	– Della prescrizione e della decadenza (artt. 2934-2969)	146
Capo	I	– Della prescrizione	146
Sezione	I	– Disposizioni generali	146
Sezione	II	– Della sospensione della prescrizione	147

Sezione III	– Dell'interruzione della prescrizione	147
Sezione IV	– Del termine della prescrizione	148
Capo II	– Della decadenza	151

PARTE III TRASPORTO STRADALE

SEZIONE I Normativa internazionale

Convenzione di Ginevra 19 maggio 1956 relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), come modificata dal Protocollo di Ginevra 5 luglio 1978 (Testo consolidato)	155
---	-----

SEZIONE II Normativa comunitaria

Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio	172
Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (Rifusione)	189
Regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 561/2006 (Rifusione)	202
Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004	220

SEZIONE III Normativa nazionale

Legge 6 giugno 1974, n. 298. Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada	232
--	-----

Legge 1° marzo 2005, n. 32. “Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell’autotrasporto di persone e cose”	252
Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 284. Riordino della Consulta generale per l’autotrasporto e del Comitato centrale per l’Albo nazionale degli autotrasportatori	256
Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 286. “Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell’esercizio dell’attività di autotrasportatore”	265
Decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, coordinato con la legge di conversione 6 agosto 2008, n. 133, recante “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria”	285
Legge 23 dicembre 2014, n. 190. Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)	290

PARTE IV TRASPORTO MARITTIMO

SEZIONE I Normativa internazionale

Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 per l’unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, come modificata dai Protocolli di Bruxelles 23 febbraio 1968 e 21 dicembre 1979 (Regole dell’Aja-Visby)	297
--	-----

SEZIONE II Normativa comunitaria

Regolamento (CE) n. 392/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente	307
Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004	328

SEZIONE III Normativa nazionale

- Decreto Legislativo 28 giugno 2012, n. 111. Attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi 347
- Decreto Legislativo 29 luglio 2015, n. 129. Disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne 352

PARTE V TRASPORTO AEREO

SEZIONE I Normativa internazionale

- Convenzione di Montreal 28 maggio 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale 362

SEZIONE II Normativa comunitaria

- Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (Testo consolidato con le modifiche apportate dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002) 380
- Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, 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. 295/91 384
- Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili 392
- Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo 398
- Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (Rifusione) 407

SEZIONE III

Normativa nazionale

- Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 18. Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità 426
- Decreto Legislativo 27 gennaio 2006, n. 69. Disposizioni sanzionatorie per la violazione del Regolamento (CE) n. 261/2004 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 434
- Decreto Legislativo 24 febbraio 2009, n. 24. Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo 436

PARTE VI

TRASPORTO FERROVIARIO

SEZIONE I

Normativa internazionale

- Convenzione di Berna 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali ferroviari, come modificata dal Protocollo di Vilnius 3 giugno 1999 (COTIF 1999) (Testo consolidato) 442
- Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF) del 9 maggio 1980, nel tenore del Protocollo di modifica del 3 giugno 1999 447
- Protocollo sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) 469
- Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale ferroviario dei viaggiatori (CIV – Appendice A alla Convenzione COTIF) 474
- Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale ferroviario delle merci (CIM – Appendice B alla Convenzione COTIF) 495
- Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID - Appendice C alla Convenzione COTIF) 518

Regole uniformi concernenti i contratti d'utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario (CUV – Appendice D alla Convenzione COTIF)	520
Regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (CUI – Appendice E alla Convenzione COTIF)	524
Regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale (APTU - Appendice F alla Convenzione COTIF) (<i>Omissis</i>)	532
Regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato in traffico internazionale (ATMF – Appendice G alla Convenzione COTIF) (<i>Omissis</i>)	533

SEZIONE II

Normativa comunitaria

Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario	534
--	-----

APPENDICE NORMATIVA

CONVENZIONI INTERNAZIONALI DI DIRITTO MARITTIMO

SEZIONE I

Urto di navi

Convenzione di Bruxelles 23 settembre 1910 per l'unificazione di alcune regole in materia di urto fra navi	563
Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 per l'unificazione di alcune regole relative alla competenza civile in materia di urto	567
Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 per l'unificazione di alcune regole relative alla competenza penale in materia di urto e di altri sinistri della navigazione	571

SEZIONE II
Assistenza e salvataggio

Convenzione di Londra 28 aprile 1989 sul salvataggio (*Salvage 1989*) 574

SEZIONE III
Sequestro di navi

Convenzione di Bruxelles 10 maggio 1952 per l'unificazione di alcune
regole sul sequestro conservativo delle navi 584

SEZIONE IV
Privilegi ed ipoteche marittimi

Convenzione di Bruxelles 10 aprile 1926 per l'unificazione di alcune
regole relative ai privilegi ed ipoteche marittimi 591

Codice dei trasporti

Integrato con le convenzioni internazionali di diritto marittimo

Il volume intende offrire tendenzialmente un quadro completo delle principali fonti normative nazionali, unionali ed internazionali in materia di trasporto stradale, marittimo, aereo e ferroviario, di persone e merci, corredato dalle prevalenti convenzioni internazionali di diritto marittimo vigenti riguardanti materie collegate al settore dei trasporti. L'opera contiene, altresì, la disciplina del codice della navigazione e quella del codice civile, limitatamente alle parti normative dedicate agli istituti strettamente connessi ed affini ai trasporti. Il volume si presenta quindi come un testo unico, racchiudendo, in maniera sistematica, l'apparato legislativo, sempre più incessante e frammentato, del vasto fenomeno del diritto dei trasporti, ponendosi come un utile strumento di studio e di consultazione, sia per gli studenti, nella preparazione degli esami universitari e nella ricerca, sia per tutti i professionisti che operano nel settore.

Stefano Pollastrelli è professore ordinario di diritto della navigazione e dei trasporti nell'Università degli Studi di Macerata, ove coordina altresì il Centro Universitario di Studi Marittimi Adriatico-Ionici e dei Trasporti Transeuropei. È docente della Scuola di Specializzazione delle professioni legali dell'Università degli Studi di Macerata e membro del Collegio dei docenti del dottorato di ricerca in Scienze giuridiche del medesimo Ateneo. È membro del Comitato scientifico della rivista del Diritto della Navigazione e Responsabile del coordinamento scientifico della collana "Quaderni della rivista del diritto della navigazione". È avvocato ammesso al patrocinio presso le giurisdizioni superiori. È autore di numerosi saggi e contributi nel settore del diritto della navigazione e dei trasporti. È Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Macerata.



eum edizioni università di macerata

€ 37,00

ISBN 978-88-6056-596-9



9 788860 565969