

PREMESSA

Le assicurazioni dei rischi della navigazione aerea trovano la loro fonte normativa primaria nel codice della navigazione (Titolo IV del Libro III della Parte II) e nel codice civile (Libro IV, Titolo III, Capo XX). L'art. 1 delle disposizioni preliminari del codice della navigazione recita infatti "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". L'art. 1885 del cod. civ., "Assicurazioni contro i rischi della navigazione", stabilisce infatti che *"le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione"*.

La disciplina del codice della navigazione assume quindi i connotati di specialità rispetto a quella contenuta nel codice civile che, come noto, è comune a tutti i rami dell'assicurazione. Considerato peraltro che l'art. 1 del codice della navigazione privilegia il ricorso all'analogia e agli usi quali fonti integrative della disciplina speciale rispetto all'applicazione delle norme comuni è stato sollevato in più occasioni il problema delle difficoltà applicative che tale impostazione comporta. A tale proposito la giurisprudenza ha più volte rilevato come le disposizioni del codice civile trovino applicazione al fine di disciplinare le assicurazioni dei rischi aeronautici laddove non espressamente derogate dal codice della navigazione e pertanto troveranno applicazione prioritaria rispetto alle norme contenute in fonti subordinate (quali regolamenti e usi). In materia di assicurazioni aeronautiche trovano altresì applicazione le norme del codice della navigazione relative alle assicurazioni della navigazione marittima secondo quanto dispone a riguardo l'art. 1021 del cod. nav. Ulteriori fonti del quadro normativo interno di riferimento sono le norme applicabili del Codice delle Assicurazioni Private, le normative, primaria e secondaria, disciplinanti il settore assicurativo, nonché l'insieme delle normative primarie e secondarie che pur disciplinando direttamente la navigazione aerea recano importanti riflessi sugli aspetti più prettamente assicurativi. Tale quadro normativo deve infine essere integrato dalla normativa internazionale in materia di aviazione commerciale - e relative assicurazioni a copertura dei molteplici rischi alla stessa riconducibili - alla quale peraltro lo stesso codice della navigazione rimanda in più occasioni.

A fronte di tale complessità del quadro normativo di riferimento, articolato tra normative interne ed internazionali di svariata natura, forma, ambito ed efficacia applicativa, nasce l'esigenza di tentare di fornire a chi quotidianamente opera nel settore delle assicurazioni aeronautiche una sorta di "filo di Arianna" da utilizzare come iniziale strumento di orientamento e ricerca. Di seguito vengono quindi sinteticamente richiamate, senza pretesa alcuna di completezza, le principali normative nazionali ed internazionali afferenti i rischi della navigazione in generale, suddivise per argomenti / tipologia di copertura. Sono richiamate anche alcune disposizioni dell'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile che, in base alle previsioni del Decreto Legislativo n. 250 del 25 luglio 1997, disciplina gli aspetti afferenti la sicurezza del volo in generale provvedendo alla regolamentazione tecnica nei settori di competenza.

Per i testi normativi (convenzionali, comunitari e nazionali) si è cercato - ove possibile - di prevedere le versioni consolidate, ossia l'integrazione in un unico testo, non ufficiale, di un atto di base della legislazione e delle sue successive modifiche e rettifiche, sebbene questi atti abbiano unicamente valore di strumento documentario e le istituzioni non assumano alcuna responsabilità quanto al loro contenuto. Parimenti si sono, ove possibile, inseriti i testi in italiano, ancorché non ufficiali. Talvolta si sono introdotti rimandi a siti web esterni. La tabella è suddivisa in 7 macrosezioni - relative, rispettivamente, alle seguenti aree di copertura: RC del vettore, RC aeroportuale, RC prodotti, Aeromobile, VDS, Infortuni, Perdita di brevetto - e si chiude con un'elencazione di Altre norme rilevanti (per lo più trasversali ai vari settori) e dei siti più significativi per il comparto.

I link sono di solito previsti nella colonna di sinistra ove sono riportati i titoli delle convenzioni, direttive e norme nazionali. Fanno eccezione solo le parti del codice della navigazione e del codice civile, che sono invece *"linkabili"* nella colonna di destra della tabella.

Qualsiasi segnalazione di rettifica/aggiornamento e così pure qualsivoglia suggerimento saranno naturalmente ben accolti e tenuti nella dovuta considerazione.

Normativa internazionale

MONTREAL	UNIFICAZIONE REGOLE SUL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE
<p>CONVENZIONE DI MONTREAL 1999 <i>Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties</i></p> <div data-bbox="165 504 519 560" style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">TESTO CONSOLIDATO 2010</div>	<p>Unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999 modificata a seguito della revisione dei limiti prevista dall'art. 24 della Convenzione, con effetto dal 1 gennaio 2010 (*)</p> <p>L'inadeguatezza della Convenzione di Varsavia del 1929, che disciplina la responsabilità dei vettori aerei in caso di morte e lesioni, e delle sue successive revisioni, ha portato alla necessità di modernizzare e unificare le norme in materia di responsabilità. Nel maggio del 1999, gli Stati contraenti dell'ICAO (International Civil Aviation Organisation) hanno negoziato un accordo per modernizzare le norme della Convenzione di Varsavia, rielaborandole in un unico strumento giuridico (la Convenzione di Montreal del 1999) che offrisse un adeguato livello di risarcimento in caso di danni causati ai passeggeri, bagagli o merci durante viaggi internazionali e disciplinasse in modo uniforme la responsabilità dei vettori aerei. La Convenzione di Montreal introduce un nuovo quadro giuridico globale, i cui elementi più importanti sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> – il principio della responsabilità civile illimitata del vettore aereo in caso di lesioni personali, che si articola in due livelli: <ul style="list-style-type: none"> • un primo livello di responsabilità oggettiva del vettore per danni fino a 100.000 DSP come definiti dal Fondo Monetario Internazionale (per effetto della revisione automatica dei limiti previsti dall'art. 24 della Convenzione tale limite è ora pari a 113.100 DSP); • un secondo livello di responsabilità – oltre tale importo - basato sulla colpa presunta del vettore, che il vettore può evitare solo dimostrando: l'assenza di colpa (<i>negligence</i>) da parte sua o dei suoi preposti, un concorso di colpa da parte del passeggero o che l'<i>accident</i> sia stato causato esclusivamente da un terzo. Si tratta quindi di una drastica inversione di marcia rispetto al Sistema di Varsavia che prevedeva, invece, un onere della prova, a carico del passeggero o dei suoi familiari, decisamente pesante; – il principio di effettuare pagamenti anticipati, in caso di lesioni personali, per permettere alla vittima o alle persone aventi diritto al risarcimento di far fronte alle esigenze economiche immediate; – il principio della cd "quinta giurisdizione", che senza dubbio costituisce una delle principale novità. Così alle quattro giurisdizioni previste dall'art. 28 della Convenzione di Varsavia (domicilio del vettore; sede principale del vettore; luogo dove esso ha uno stabilimento e il contratto di trasporto è stato stipulato; luogo di destinazione del passeggero) si aggiunge il luogo dove "<i>the passenger has his or her principal and permanent residence at the time of the accident</i>". Questa previsione - alla cui introduzione i Paesi di diritto civile erano contrari - offre alla vittima, o alle persone aventi diritto al risarcimento, la possibilità di agire dinanzi ai tribunali ove il reclamante ha la sede principale o la residenza; – un aumento a 4.150 DSP dei limiti di responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo nel trasporto di passeggeri (per effetto della revisione automatica dei limiti previsti dall'art. 24 della Convenzione tale limite è ora pari a 4.694 DSP) e l'elevazione a 1.000 DSP del limite in caso di danni (ritardo, perdita o danno) causati al bagaglio (per effetto della revisione automatica dei limiti previsti dall'art. 24 della Convenzione tale limite è ora pari 1.131 DSP). Mentre il limite per la perdita o il danneggiamento delle merci rimane a 17 DSP per kg (per effetto della revisione automatica dei limiti previsti dall'art. 24 della Convenzione tale limite è ora pari a 19 DSP); – la modernizzazione dei documenti di trasporto (lettere di trasporto aereo o ricevute di carico e biglietti elettronici); – il chiarimento delle norme sulle responsabilità rispettive del vettore contrattuale e del vettore effettivo in forza del quale, innovando rispetto alla Convenzione di Varsavia, la nuova disciplina viene estesa al trasporto internazionale effettuato da vettore diverso rispetto a quello contrattuale (<i>carriage by air performed by a person other than the contracting carrier</i>);

Normativa internazionale

MONTREAL (<i>segue</i>)	UNIFICAZIONE REGOLE SUL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE
	<ul style="list-style-type: none"> – l'istituzione generalizzata dell'obbligo per i vettori aerei di mantenere un'adeguata assicurazione; – l'introduzione della cosiddetta clausola 'regionale' che consente alle organizzazioni di integrazione economica, come l'Unione europea, di aderire alla Convenzione. <p>Con riferimento alla disciplina applicabile ai charters ed al code-sharing, la Convenzione di Montreal riprende – in sostanza – il testo della Convenzione di Guadalajara del 1961, apportandovi solo modifiche marginali. L'Italia vi ha aderito con L. 10 gennaio 2004, n. 12.</p> <p>(*) La Convenzione di Montreal, all'art. 24, attribuisce all'ICAO, nella sua qualità di depositario, il compito di aggiornare periodicamente (a scadenza quinquennale) i limiti di responsabilità previsti dalla normativa internazionale in base al tasso d'inflazione. I nuovi limiti proposti dall'ICAO sono entrati formalmente in vigore a decorrere dal 30 dicembre 2009 per tutti gli Stati che hanno adottato la Convenzione.</p>
IL SISTEMA DI VARSAVIA	UNIFICAZIONE REGOLE SUL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE
<p>PROTOCOLLO DI MONTREAL N. 4, 1975 <i>Additional Protocol No.4 to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the protocol done at The Hague on 28 September 1955</i></p>	<p>Protocollo aggiuntivo n. 4 di modifica alla Convenzione di Varsavia del 1929, come emendata dal protocollo de L'Aja del 28 settembre 1955, firmato a Montreal il 25 settembre 1975</p> <p>Il Protocollo n. 4, adottato a Montreal nel 1975, si applica al testo di Varsavia-L'Aja ed introduce modifiche alla disciplina del titolo di trasporto delle merci, la lettera di trasporto aereo, nonché un aggravamento della responsabilità del vettore nel trasporto di merci e bagagli registrati. L'Italia, oltre a ratificare il Protocollo di Guatemala, ha ratificato anche i 4 protocolli di Montreal.</p>
<p>PROTOCOLLO DI MONTREAL N. 3, 1975 <i>Additional Protocol No.3 to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971</i></p>	<p>Protocollo aggiuntivo n. 3 di modifica alla Convenzione di Varsavia del 1929, come emendata dai protocolli firmati a L'Aja il 28 settembre 1955 e a Città del Guatemala l'8 marzo 1971, firmato a Montreal il 25 settembre 1975</p> <p>Il Protocollo n. 3, non entrato in vigore, interviene sul testo di Varsavia-L'Aja, come emendato dal Protocollo di Guatemala.</p>
<p>PROTOCOLLO DI MONTREAL N. 2, 1975 <i>Additional Protocol No.2 to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the protocol done at The Hague on 28 September 1955</i></p>	<p>Protocollo aggiuntivo n. 2 di modifica alla Convenzione di Varsavia del 1929, come emendata dal protocollo de L'Aja del 28 settembre 1955, firmato a Montreal il 25 settembre 1975</p> <p>Il Protocollo n. 2 sostituisce il franco oro con il diritto speciale di prelievo del Fondo Monetario Internazionale all'interno del testo di Varsavia, come emendato dal Protocollo dell'Aja.</p>

Normativa internazionale

IL SISTEMA DI VARSAVIA	UNIFICAZIONE REGOLE SUL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE
<p>PROTOCOLLO DI MONTREAL N. 1, 1975 <i>Additional Protocol No.1 to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929</i></p>	<p>Protocollo aggiuntivo n. 1 di modifica alla Convenzione di Varsavia del 1929, firmato a Montreal il 25 settembre 1975 Il Protocollo n. 1 sostituisce il franco oro con il diritto speciale di prelievo del Fondo Monetario Internazionale all'interno del testo originario di Varsavia.</p>
<p>PROTOCOLLO DI CITTÀ DEL GUATEMALA 1971 <i>Protocol to amend the Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955</i></p> <div data-bbox="212 794 568 850" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>MAI ENTRATO IN VIGORE</p> </div>	<p>Protocollo di modifica alla Convenzione di Varsavia del 1929 come emendata dal protocollo de L'Aja del 28 settembre 1955, firmato a Città del Guatemala l'8 marzo 1971 Il Protocollo - che non è mai entrato in vigore - rispondeva a un'esigenza di soluzioni più soddisfacenti, soprattutto nella tutela dei danni a persone, e imponeva di fatto un nuovo processo di revisione del sistema che prevedesse un limite per danni a persona più elevato e, al contempo, una responsabilità di tipo oggettivo. Il Protocollo introduceva le seguenti novità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminazione dell'obbligo di avviso ai passeggeri relativo al limite; - responsabilità oggettiva del vettore per danni a passeggeri e bagagli; - nuovi limiti di responsabilità più elevati ed insuperabili in ogni caso; - possibilità per gli Stati aderenti di integrare il quantum risarcitorio mediante piani supplementari di indennizzo. <p>I nuovi limiti, compensati nella loro insuperabilità dal carattere oggettivo della responsabilità del vettore, ammontavano per i passeggeri a 1.500.000 franchi oro per persona e, per i bagagli, a 15.000 franchi oro per persona. Rimanevano invece inalterati i limiti per trasporto di merci fissati dal protocollo de L'Aja.</p>
<p>CONVENZIONE DI GUADALAJARA 1961 <i>Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier (Guadalajara Convention 1961)</i></p>	<p>Convenzione supplementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale eseguito da persona diversa dal vettore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 Riguarda la responsabilità del vettore di fatto, diverso dal vettore contrattuale. Elementi essenziali di questa Convenzione - che distingue tra il vettore che ha concluso il contratto di trasporto ed il vettore, eventualmente diverso, che esegue materialmente, o di fatto, il trasporto - sono l'applicabilità della disciplina di Varsavia o di Varsavia-L'Aja al vettore di fatto per la parte di trasporto eseguita da quest'ultimo, nonché la responsabilità solidale di entrambi i vettori per questa stessa parte di trasporto. Va osservato che il caso del vettore di fatto è sempre più frequente nella pratica commerciale, in quanto gli accordi tra i vettori implicano sempre più spesso che il trasporto sia eseguito in tutto o in parte da vettore diverso da quello contrattuale.</p>
<p>PROTOCOLLO DE L'AJA 1955 <i>Protocol to amend the convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929 (The Hague Protocol 1955)</i></p> <p>Convenzione Varsavia nel testo modificato dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955</p>	<p>Protocollo di modifica alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmato a L'Aja il 28 settembre 1955 Il lungo e complesso processo di revisione delle norme di Varsavia ha portato alla produzione di un primo testo modificativo con il Protocollo dell'Aja del 1955 per avviare</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'inadeguatezza del limite stabilito dalla Convenzione di Varsavia per i danni a persona a fronte del rapido incremento del reddito pro-capite conosciuto soprattutto dai paesi occidentali dopo la seconda guerra mondiale, - all'incidenza sempre minore dei premi assicurativi sui costi dei vettori, agevolata dal netto e progressivo miglioramento degli standard e dei risultati di sicurezza, che rendeva possibile un innalzamento dei limiti, sino a valori più vicini alle esigenze statunitensi, - alla costante pressione degli Stati Uniti per la riforma di Varsavia verso un sistema più rispettoso del valore della vita umana. <p>N.B. Per l'Italia la Convenzione ha avuto vigore sino al 27 giugno 2007 compreso. Dal 28 giugno 2004 è stata sostituita in Italia e nell'Unione europea dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 sul trasporto aereo internazionale.</p>

Normativa internazionale

IL SISTEMA DI VARSAVIA <i>(segue)</i>	UNIFICAZIONE REGOLE SUL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE
	<p>Tra le principali innovazioni introdotte dal Protocollo dell'Aja del 1955 spicca indubbiamente il raddoppio del limite di responsabilità per danni a persona, portato da 125.000 a 250.000 franchi oro per passeggero. Altro aspetto è costituito dalla sostituzione della colpa equivalente al dolo, di cui all'art. 25, con la condotta temeraria e consapevole (<i>wilful misconduct</i>), corrispondente ad un atto o ad un'omissione del vettore o dei suoi preposti commessi temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente risultato.</p> <p>Con questa nuova impostazione, si intendeva superare la mancanza di uniformità esistente tra ordinamenti di diversa tradizione giuridica rispetto all'aspetto – fondamentale ai fini dell'applicazione del limite - della qualificazione dell'elemento soggettivo della condotta del vettore. Dal punto di vista italiano e, più in generale, della tradizione giuridica di diritto civile, ciò comportava il superamento del riferimento alla colpa grave, i cui confini risultano indubbiamente più ampi di quelli della <i>wilful misconduct</i>.</p> <p>Il Protocollo de L'Aja, inoltre, ha esplicitato, con l'introduzione dell'art. 25A, l'estensione del beneficio della limitazione ai preposti agenti nell'esercizio delle loro funzioni e ha abrogato, sopprimendo il secondo comma dell'art. 20, l'esclusione della responsabilità del vettore per colpa di pilotaggio, di condotta o di navigazione nel trasporto di merci.</p> <p>Nel 1955, quindi, abbiamo due testi convenzionali diversi che vengono a sovrapporsi: da una parte, la Convenzione di Varsavia originaria, che resta in vigore tra i Paesi che non hanno aderito al Protocollo dell'Aja o per quei trasporti, come definiti all'art. 1, tra un Paese aderente a Varsavia ed uno aderente al sistema Varsavia-L'Aja; dall'altra parte, la Convenzione di Varsavia come emendata dal protocollo dell'Aja, applicabile ai trasporti tra due Paesi che siano entrambi aderenti al Protocollo dell'Aja.</p>
<p>CONVENZIONE DI VARSAVIA 1929 <i>Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air (Warsaw Convention)</i></p>	<p>Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929</p> <p>La Convenzione ha rappresentato un vero successo nel processo di uniformazione internazionale della disciplina del trasporto aereo, adottando soluzioni che sono state prese a modello anche in settori diversi.</p> <p>Gli argomenti fondamentali trattati dalla Convenzione sono rappresentati dalla definizione e limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale e dalla fissazione di norme uniformi in tema di titoli di trasporto e di esercizio dell'azione contro il vettore.</p> <p>Secondo l'art. 1 della Convenzione, questa si applica ai trasporti internazionali a titolo oneroso o gratuito effettuati da uno Stato contraente ad un altro Stato contraente oppure tra due punti del territorio di uno stesso Stato contraente, ove sia previsto uno scalo in un altro Stato, anche se non contraente.</p> <p>La responsabilità del vettore aereo è disciplinata dalla Convenzione, nel trasporto di persone, rispetto alle ipotesi di morte o lesioni del passeggero, nonché all'ipotesi del ritardo nell'esecuzione del trasporto; nel trasporto di cose, la disciplina si sviluppa intorno alle ipotesi di distruzione, perdita o avaria di merci e bagagli, nonché, ancora, all'ipotesi del ritardo nell'esecuzione.</p> <p>Si tratta di un sistema di responsabilità soggettiva contrattuale presunta fondata sulla colpa. Secondo l'art. 20, in particolare, il vettore non è responsabile se prova che egli ed i suoi dipendenti o preposti hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili per evitare il danno o che è stato loro impossibile adottarle. Nel trasporto di merci e di bagagli, il vettore non è responsabile se prova che il danno è stato determinato da una colpa di pilotaggio o di condotta dell'aeromobile o di navigazione e che, ad ogni altro riguardo, egli ed i suoi preposti hanno adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno. La limitazione legale del debito del vettore, definita all'art. 22, costituisce il punto centrale della Convenzione. Il principio della limitazione, infatti, è il presupposto del successo della disciplina uniforme in tema di contratto di trasporto aereo e, quindi, l'aspetto fondamentale su cui si sono incentrati l'attenzione e i contrasti tra gli Stati aderenti nel corso dei lunghi lavori preparatori della Convenzione e nel corso dei sette decenni di vita e di sviluppo di quest'ultima, sino al testo di Montreal 1999.</p>

Normativa internazionale

IL SISTEMA DI VARSAVIA <i>(segue)</i>	UNIFICAZIONE REGOLE SUL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE
	<p>L'art. 23 della Convenzione stabilisce la nullità di ogni clausola tendente ad esonerare il vettore dalla sua responsabilità o a stabilire un limite di responsabilità inferiore a quello prescritto, precisando che la nullità della clausola non comporta la nullità del contratto che resta sottoposto alle disposizioni convenzionali.</p> <p>La limitazione legale della responsabilità per danni a persone, fu stabilita in origine in 125.000 franchi oro Poincaré. Questo limite, fissato in rapporto all'oro, costituiva nel 1929 un valore ragguardevole, pur tenendosi conto del livello di reddito assai elevato del passeggero medio di quei tempi.</p> <p>Quanto alla limitazione della responsabilità per danni alle cose trasportate dal vettore, ossia a merci e bagagli, il criterio adottato nella Convenzione per merci e bagagli registrati (o consegnati al vettore) è quello del peso, stabilendosi un limite di 250 franchi oro al chilogrammo, fatta salva l'eventuale dichiarazione speciale di interesse alla consegna fatta dal mittente. Per i bagagli non registrati – che sono quegli oggetti di cui il passeggero conserva la custodia durante il trasporto e che, pertanto, non vengono consegnati al vettore – la responsabilità del vettore è limitata a 5.000 franchi oro per passeggero.</p> <p>Nel trasporto di persone, l'art. 17 stabilisce che il vettore è responsabile quando il danno si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di tutte le operazioni di imbarco o di sbarco. Il periodo di responsabilità decorre pertanto dall'inizio delle operazioni di imbarco sino al termine di quelle di sbarco. Nel trasporto di merci e bagagli registrati, la definizione dell'ambito temporale di responsabilità è più netta, poiché detto ambito temporale coincide con quello della custodia delle cose da parte del vettore, che inizia con la consegna a quest'ultimo (non necessariamente in aerostazione) da parte del mittente e termina con la riconsegna a destinazione.</p> <p>Sotto un diverso profilo, e sostanzialmente in funzione sanzionatoria rispetto al vettore, la Convenzione prevede dei casi di inapplicabilità del limite. L'ipotesi più importante e dibattuta è quella del danno determinato da dolo o colpa equivalente al dolo - in base alla legge del tribunale adito – da parte del vettore o di uno dei suoi preposti che agisca nell'esercizio delle sue funzioni. Questo aspetto è stato uno dei più delicati affrontati nel corso della redazione del testo della Convenzione, poiché ha posto il problema della difficile conciliazione tra i diversi sistemi giuridici in sede di qualificazione della condotta del vettore. La formula adottata dall'art. 25 della Convenzione esprime questo compromesso fissando - accanto al dolo, che è volontà dell'evento - il concetto di colpa equivalente al dolo secondo la legge del Tribunale adito. Le incertezze e le disparità interpretative implicate da questo incerto riferimento alla legge del tribunale adito porteranno poi ad una revisione di questa disposizione con il Protocollo dell'Aja del 1955. Altra ipotesi di inapplicabilità del limite è quella dell'omesso o irregolare rilascio dei titoli di trasporto da parte del vettore. Per quanto concerne l'esercizio dell'azione di responsabilità, la Convenzione prevede all'art. 29 un termine di decadenza di due anni a decorrere dal giorno dell'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare o dal giorno dell'arresto del trasporto.</p> <p>La questione del foro competente, in particolare, fu assai dibattuta, con una marcata opposizione statunitense alla soluzione che fu poi adottata all'art. 28. Furono stabiliti quattro fori distinti: quello del tribunale del domicilio del vettore; quello del tribunale della sede principale di esercizio del vettore; quello del tribunale dello stabilimento del vettore che ha concluso il contratto; quello del tribunale del luogo di destinazione. Un ultimo aspetto da considerare è quello delle riserve nel trasporto di merci e bagagli. La Convenzione, a questo riguardo, ha previsto all'art. 26 una presunzione di consegna in buono stato ed in conformità al titolo di trasporto delle cose trasportate se le avarie non sono eccepite dal destinatario al vettore nel termine di 3 giorni per i bagagli o di 7 giorni per le merci a partire dal ricevimento. In caso di ritardo, la protesta dovrà essere effettuata entro 14 giorni dal ricevimento.</p> <p>L'Italia è stata particolarmente solerte nell'adesione a questo importante strumento di disciplina convenzionale, risultando tra gli stati firmatari il 12 ottobre 1929 e tra i primi due o tre a darvi esecuzione, con la legge 841 del 19 maggio 1932.</p>

Normativa internazionale

CIVIL AVIATION SAFETY	DANNI DA ATTI ILLECITI / TERRORISMO
<p>2010 CONVENTION ON THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS RELATING TO INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (ICAO) <i>(New civil aviation Convention)</i></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; width: fit-content; margin: 10px auto;">NON ANCORA IN VIGORE</div>	<p>Convenzione per la soppressione di atti illeciti contro l'aviazione civile internazionale, firmata a Beijing il 10 settembre 2010</p> <p>Questa nuova Convenzione sull'aviazione civile considera reato</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'utilizzo di aeromobili civili come arma per causare morte, lesioni o danni; – l'uso di aerei civili per scaricare armi biologiche, chimiche e nucleari (BCN) o sostanze simili atte a causare morte, ferite o danni, o l'atto di usare tali sostanze per attaccare aeromobili civili; – il trasporto illegale di armi BCN o alcuni materiali connessi – un attacco cibernetico alle strutture della navigazione aerea. <p>Inoltre prevede che</p> <ul style="list-style-type: none"> – la minaccia di commettere un reato può essere un reato di per sé, se la minaccia è credibile; – la cospirazione per commettere un reato o simili è punibile. <p>L'art. 24 stabilisce che le sue norme prevalgono sulla Convenzione per la soppressione degli atti illeciti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata Montreal il 23 settembre 1971 e successivo Protocollo del 1988. L'Italia ad oggi non ha ratificato la Convenzione, né vi ha aderito.</p>
<p>PROTOCOLLO DI MONTREAL 1988 (UN) <i>Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation, supplementary to the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, done at Montreal, on 23 September 1971 (Airport Protocol)</i></p>	<p>Protocollo per la repressione di atti illeciti di violenza negli aeroporti utilizzati per l'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988 e supplementare alla Convenzione di Montreal del 1971</p> <p>Estende le disposizioni della Convenzione di Montreal 1971 al fine di comprendere nel proprio ambito gli atti terroristici negli aeroporti che svolgono servizi di aviazione civile internazionale.</p>
<p>CONVENZIONE DI MONTREAL 1971 (UN) <i>Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation (Civil Aviation Convention)</i></p>	<p>Convenzione per la repressione degli attentati alla sicurezza dell'aviazione civile, firmata Montreal il 23 settembre 1971</p> <p>La Convenzione individua un comportamento criminale a carico di chiunque illecitamente e intenzionalmente</p> <ul style="list-style-type: none"> – compie un atto di violenza contro una persona a bordo di un aeromobile in volo, se tale atto è suscettibile di compromettere la sicurezza del velivolo; – posiziona un ordigno esplosivo su un aereo; – tenta tali atti o è complice di una persona che compie o tenta di compiere tali atti. <p>La Convenzione richiede inoltre agli Stati contraenti di prevedere che tali reati siano soggetti a "pene severe" e se hanno in custodia i trasgressori di procedere alla loro estradizione o di sottoporre gli autori del reato a procedimento penale.</p>
AIRCRAFT	DANNI DA ATTI ILLECITI / TERRORISMO
<p>2010 PROTOCOL SUPPLEMENTARY TO THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT <i>(Beijing Protocol 2010)</i></p>	<p>Protocollo supplementare alla Convenzione dei sequestri illegali di aeromobili, firmato Beijing il 10 settembre 2010</p> <p>Il Protocollo integra la Convenzione per la soppressione dei sequestri illegali di aeromobili, ampliandone il campo di applicazione al fine di coprire diverse forme di dirottamenti aerei attraverso gli strumenti offerti dalle moderne tecnologie. Riprende inoltre le disposizioni della nuova Convenzione di Beijing in tema di minaccia o cospirazione per commettere un reato. L'Italia ad oggi non ha ratificato la Convenzione, né vi ha aderito.</p>

Normativa internazionale

AIRCRAFT	DANNI DA ATTI ILLECITI / TERRORISMO
<p>CONVENZIONE DE L'AJA 1970 <i>Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft</i> <i>(Unlawful Seizure Convention)</i></p>	<p>Convenzione sulla repressione dei sequestri illegali di aeromobili, firmata a L'Aja il 16 dicembre 1970 La Convenzione</p> <ul style="list-style-type: none"> – considera reato, a carico di qualsiasi persona a bordo di un aeromobile in volo, sequestrare o esercitare il controllo dell'aeromobile in violazione della legge, con forza o minaccia, o qualsiasi altra forma di intimidazione o tentativi a tale scopo; – richiede alle parti contraenti di punire i dirottamenti con sanzioni severe; – richiede alle parti che abbiano in custodia gli autori dell'infrazione di procedere alla loro estradizione o di sottoporli a procedimento penale; – richiede alle parti assistenza reciproca in relazione a procedimenti penali avviati ai sensi della Convenzione.
<p>CONVENZIONE DI TOKYO 1963 <i>Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft</i> <i>(Aircraft Convention)</i></p>	<p>Convenzione sulle infrazioni a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963 La Convenzione, entrata in vigore il 4 dicembre 1969, è stata ratificata da 185 parti. Essa si applica agli atti che compromettono o rischiano di compromettere la sicurezza di persone o beni a bordo degli aerei civili, impegnati nella navigazione aerea internazionale. La giurisdizione penale può essere esercitata dagli Stati contraenti diversi dallo Stato di immatricolazione in casi limitati, cioè, quando l'esercizio della giurisdizione è prescritta ai sensi degli obblighi internazionali multilaterali, nell'interesse della sicurezza nazionale, e così via. La Convenzione, per la prima volta nella storia del diritto internazionale dell'aviazione, riconosce determinati poteri e immunità al comandante dell'aeromobile, che sui voli internazionali è autorizzato ad imporre misure ragionevoli, tra le quali la limitazione fisica, a qualsiasi persona egli abbia motivo di ritenere che abbia commesso o stia per commettere un reato suscettibile di interferire con la sicurezza delle persone o beni a bordo o che metta a repentaglio il buon ordine e la disciplina. Richiede inoltre agli Stati contraenti di prendere in custodia i criminali e restituire il controllo del velivolo al comandante legittimo.</p>
TERZI	DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE
<p>CONVENZIONE ICAO 2009 ("General Risk Convention") <i>Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties</i></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>NON ANCORA IN VIGORE</p> </div>	<p>Convenzione per la compensazione dei danni causati a terzi dall'aeromobile, firmata a Montreal il 2 maggio 2009 Dal 20 aprile al 2 maggio 2009 le delegazioni di 81 Stati e di 16 Organizzazioni internazionali hanno partecipato, presso la sede dell'ICAO a Montreal, alla Conferenza Diplomatica per la definizione di due Convenzioni internazionali sul risarcimento di danni causati da aeromobili a terzi nei casi di rischi di carattere generale e nei casi di atti di interferenza illecita (terrorismo). La Convenzione di Roma del 1952 che disciplina la responsabilità civile per i danni causati a terzi dagli aeromobili stranieri sulla superficie, ratificata da un numero limitato di paesi e, tra questi, solamente quattro Stati comunitari (Belgio, Italia, Lussemburgo e Spagna), richiedeva da tempo un aggiornamento e già in occasione della sua 31ª sessione tenutasi nell'anno 2000, il Comitato giuridico dell'ICAO includeva nel suo programma di lavoro la modernizzazione della Convenzione. Le due nuove Convenzioni così approvate sono destinate a sostituire, una volta in vigore, l'attuale disciplina della Convenzione di Roma del 1952 ed il Protocollo di Montreal del 1978. Le Convenzioni ampliano l'ambito di applicazione della disciplina rispetto a quanto previsto dalla Convenzione di Roma o dal suo Protocollo modificativo. Infatti estendono la propria applicabilità anche agli Stati non contraenti per i danni ivi causati da un operatore che ha la sede della propria attività o la residenza permanente in uno Stato contraente.</p>

Normativa internazionale

TERZI (segue)	DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE
	<p>Entrambe le Convenzioni possono trovare applicazione anche per danni causati da un aeromobile in occasione di un volo nazionale sul territorio di uno Stato membro, purché lo Stato abbia dichiarato, all'atto del deposito degli strumenti di ratifica, di voler estendere anche ai voli non internazionali l'applicabilità della disciplina delle Convenzioni in esame. Tale scelta è lasciata alla libera decisione degli Stati che possono aderire ad entrambe o anche ad una sola di esse.</p> <p>La Convenzione "general risk" è più semplice rispetto a quella "unlawful interference" dato che non esiste un fondo istituito. La responsabilità dell'operatore prevede importi e limiti analoghi a quelli stabiliti nella Convenzione "unlawful interference" e lo stesso ha il diritto di provare che l'incidente non è dovuto alla propria negligenza. I reclami possono essere effettuati nei confronti di qualsiasi altra parte responsabile del danno tranne che nei confronti di proprietari, locatori e finanziatori che non hanno un interesse operativo. I danni causati da un incidente nucleare sono esclusi e il forum giudiziario competente è esclusivamente quello del luogo in cui si verifica il danno.</p> <p>L'Italia ad oggi non ha ratificato la Convenzione, né vi ha aderito.</p>
TERZI	DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE IN CONSEGUENZA DI ATTI ILLECITI / TERRORISMO
<p>CONVENZIONE ICAO 2009 ("Unlawful Interference") <i>Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft</i></p> <div data-bbox="185 991 544 1050" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>NON ANCORA IN VIGORE</p> </div>	<p>Convenzione per la compensazione dei danni causati a terzi dall'aeromobile in caso di atti di natura terroristica, firmata a Montreal il 2 maggio 2009</p> <p>La Convenzione "unlawful interference" prevede una responsabilità oggettiva, ma limitata. In sostanza, pone una <i>strict liability</i> a carico dell'operatore del velivolo per danni sulla superficie. Tale responsabilità è limitata tuttavia con riferimento alla massa del velivolo ed il limite più alto è rappresentato da un importo pari a 700 milioni di Diritti Speciali di Prelievo (attualmente poco più di 1 miliardo di dollari) per un aeromobile con una massa superiore ai 500.000 chili. Per le richieste di risarcimento superiori a tale importo è previsto l'intervento di un fondo che sarà gestito da un segretariato sotto la supervisione della Conferenza degli Stati che hanno ratificato la Convenzione. Il fondo verrà alimentato con le contribuzioni a carico di ciascun passeggero e per ogni tonnellata di merce per un importo da concordare dalla Conferenza delle Parti al fine di creare un fondo di altri 3 miliardi di diritti speciali di prelievo (attualmente 4,5 miliardi di dollari) da cui liquidare i sinistri.</p> <p>Superamento del limite: in caso di richieste che eccedessero il totale combinato di questi due importi, le vittime possono superare il limite di responsabilità del vettore se riescono a dimostrare che egli ha messo in atto un comportamento doloso o compiuto con l'intento di causare un danno temerariamente e con la consapevolezza che tale danno si sarebbe potuto probabilmente verificare. In relazione ad atti illeciti da parte di un dipendente dell'operatore, se quest'ultimo può dimostrare che ha un sistema appropriato per la selezione e il monitoraggio dei dipendenti e che tali misure sono state poste in essere, gli atti del dipendente non comporteranno il superamento del limite. Vi è anche una presunzione che l'operatore non è stato imprudente se può dimostrare che ha istituito un sistema di sicurezza in conformità con le disposizioni della Convenzione di Chicago del 1944.</p> <p>Surrogazione e assicurazione: lo stesso fondo può surrogarsi nei confronti dell'operatore agli stessi termini e condizioni e sia l'operatore che il fondo possono rivalersi contro il terrorista e qualsiasi altra persona (ad esempio, addetti alla assistenza a terra, aeroporti, controllori del traffico, ecc) la cui colpa possa avere contribuito al danno. La responsabilità delle "altre persone" è limitata alla somma per la quale avrebbero potuto ottenere la copertura assicurativa a condizioni commerciali ragionevoli. Come poi possa essere dimostrato che l'assicurazione era disponibile a condizioni commercialmente ragionevoli dipenderà dalla legge della giurisdizione che in concreto si occuperà del caso, anche se verosimilmente molto dipenderà dalle perizie. Questa previsione di fatto espone "altre persone" ad una responsabilità non assicurata nel caso che il massimale di copertura che hanno acquistato sia ritenuto essere inferiore a quello che era ragionevolmente disponibile in commercio.</p>

Normativa internazionale

TERZI (<i>segue</i>)	DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE IN CONSEGUENZA DI ATTI ILLECITI / TERRORISMO
<p>CONVENZIONE ICAO 2009 ("Unlawful Interference") <i>Convention on compensation for damage to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft</i></p>	<p>Dato che alcune delle entità potrebbero anche acquistare maggiore copertura rispetto ad altre paragonabili per dimensioni o esposizione, ci sarà chiaramente un incentivo in futuro a stabilizzarsi al più alto livello per proteggere i beni aziendali. Il limite di responsabilità di "altre persone" può essere superato provando una condotta colpevole e consapevole.</p> <p>Vi è un ulteriore limite al diritto del fondo di surrogarsi. Ciò si verifica se la richiesta di risarcimento dia luogo alla cancellazione della copertura assicurativa o ad un aumento del costo della garanzia ad un livello incompatibile con il proseguimento dell'attività di trasporto aereo.</p> <p>Esonero: esiste una specifica esenzione dal ricorso per i proprietari, i locatori e finanziatori nella misura in cui essi non abbiano un interesse operativo, nonché per i produttori se questi dimostrino di aver rispettato gli obblighi di progettazione.</p> <p>Rimedio esclusivo e Single Forum: i risarcimenti disciplinati dalla Convenzione non possono che essere avanzati in base alle norme della Convenzione stessa che dunque rappresenta il rimedio esclusivo. Tali risarcimenti possono essere richiesti solo nei tribunali dello Stato in cui è stato commesso il danno.</p> <p>L'Italia ad oggi non ha ratificato la Convenzione, né vi ha aderito.</p>
TERZI	DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE
<p>PROTOCOLLO DI MONTREAL 1978 <i>1978 Protocol to amend the Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface</i> <i>(Montreal Protocol 1978)</i></p>	<p>Protocollo di emendamento della Convenzione di Roma del 1952, firmato a Montreal il 23 settembre 1978</p> <p>Il Protocollo che modifica la Convenzione relativa ai danni causati dagli aeromobili stranieri ai terzi sulla superficie è stato adottato e firmato il 23 settembre 1978, e, in particolare, ha aumentato i limiti di responsabilità. Il Protocollo è entrato in vigore il 25 luglio 2002. Tuttavia, né la Convenzione di Roma, né il Protocollo di Montreal hanno ricevuto ampi consensi, principalmente perché i limiti di responsabilità della Convenzione e del Protocollo sono stati percepiti come inadeguati. Inoltre, il regime di responsabilità assoluta, le clausole giurisdizionali e le disposizioni relative alla sicurezza finanziaria sono stati considerati da alcuni come non del tutto soddisfacenti.</p>
<p>CONVENZIONE DI ROMA 1952 <i>Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface</i> <i>(Rome Convention 1952)</i></p>	<p>Convenzione sui danni causati da aeromobili stranieri a terzi sulla superficie, firmata a Roma il 7 ottobre 1952</p> <p>La Convenzione di Roma, entrata in vigore il 4 febbraio 1958 e ancora oggi applicabile, riflette i problemi giuridici ed economici derivanti dall'enorme sviluppo del trasporto aereo internazionale dopo la seconda guerra mondiale. La disciplina convenzionale - che presuppone che il danno sia causato sul territorio di uno Stato contraente da parte di un aeromobile immatricolato in altro Stato contraente - disciplina la responsabilità per i danni a terzi sulla superficie e copre tutti gli eventi dannosi che, in conseguenza della navigazione aerea, si verificano sul suolo. Si tratta dunque di una forma di responsabilità extracontrattuale a tutela di soggetti "terzi", unicamente per i danni derivanti dall'esercizio dell'aeromobile. Il soggetto che ha titolo per chiedere il risarcimento dei danni in base alla normativa uniforme (sia esso persona fisica o giuridica, incluso lo Stato) deve essere "terzo", ossia essenzialmente non deve essere legato al responsabile del danno da vincoli contrattuali che possano configurare una responsabilità per danni. Ulteriore condizione per l'applicabilità della norma a favore del soggetto reclamante è che il danno sia stato subito sulla superficie (sono pertanto esclusi i danni a persone, bagagli o merci i a bordo dell'aeromobile).</p> <p>Quanto all'individuazione del soggetto tenuto al risarcimento, la Convenzione richiama la figura dell'esercente, definito come colui che usa l'aeromobile al momento del danno, avendone il controllo e la direzione. Al fine di meglio individuare, almeno in via presuntiva, tale soggetto, la disciplina uniforme pone in capo al proprietario dell'aeromobile una presunzione di esercizio (art. 2.3 della Convenzione). La sua responsabilità può insorgere in relazione alla fase temporale del "volo" che ricomprende anche alcune fasi in cui l'aeromobile è ancora a contatto con il suolo purché le stesse siano funzionalmente legate alla manovre di decollo (attivazione del motore di propulsione per il decollo) o di completamento dell'atterraggio (fase frenante fino alla sua conclusione).</p>

Normativa internazionale

TERZI (segue)	DANNI A TERZI SULLA SUPERFICIE
	<p>Uniche eccezioni alla responsabilità dell'<i>operator</i> si verificano quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> – il danno è causato per mero fatto del passeggero dell'aeromobile; – il danno è diretta conseguenza di guerra o moti civili; – l'esercente sia privato dell'utilizzo dell'aeromobile da un atto della pubblica autorità; – il danno è causato con colpa esclusiva del soggetto danneggiato. <p>La prova in ordine alla sussistenza di una causa di esclusione della responsabilità spetta comunque all'esercente.</p> <p>Quanto al profilo della limitazione del debito (comune alla prevalente disciplina della navigazione, sia essa marittima o aerea), la Convenzione fissa i limiti di responsabilità in ragione del peso dell'aeromobile utilizzato. Per i danni alle persone, il limite è pari a 500.000 franchi oro per persona. In caso di dimostrazione della colpa grave o del dolo dell'esercente (o dei suoi preposti), il limite è inapplicabile e l'esercente sarà tenuto al risarcimento integrale del danno. La Convenzione si occupa anche di una serie di argomenti correlati, come la ripartizione dei crediti (ipotesi di responsabilità solidale tra gli esercenti di ciascuno aeromobile quando i danni alla superficie siano provocati da due o più velivoli entrati in collisione o che comunque si siano danneggiati), i requisiti di sicurezza finanziaria, la competenza giurisdizionale e l'esecutorietà delle sentenze.</p>

Normativa Europea

(responsabilità del vettore, tutela dei passeggeri e assicurazione)

<p>Regolamento (UE) n. 285/2010 della Commissione, del 6 aprile 2010 che modifica il Regolamento (CE) n. 785/2004</p>	<p>Modifica il Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili</p> <p>Riporta gli aumenti dei requisiti assicurativi minimi relativi ai bagagli e alle merci, previsti dalla Convenzione di Montreal, così come rivisti dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO), che ha applicato un coefficiente inflattivo corrispondente al tasso cumulato di inflazione dalla data di entrata in vigore della Convenzione stessa. I limiti di responsabilità rivisti di cui alla convenzione di Montreal sono entrati in vigore il 30 dicembre 2009. Tale revisione ha riguardato anche la responsabilità per il trasporto passeggeri, in relazione alla quale peraltro a livello comunitario non si rende necessario alcun adattamento; infatti i requisiti assicurativi minimi per morte o lesioni alle persone, previsti dal Regolamento (CE) n. 785/2004, sono stati fissati a un livello significativamente superiore ai limiti di responsabilità rivisti della Convenzione di Montreal.</p>
<p>Regolamento (CE) n. 785/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;">TESTO CONSOLIDATO</div>	<p>Relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili</p> <p>Il Regolamento (CE) n. 785/2004 - entrato in vigore il 30 aprile 2005 - stabilisce i requisiti assicurativi minimi per i vettori e gli esercenti di aeromobili in relazione all'assicurazione dei passeggeri, dei bagagli, delle merci e dei terzi. Il Regolamento si applica a tutti i vettori aerei e a tutti gli esercenti di aeromobili che effettuino voli all'interno del territorio di uno Stato membro, a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano.</p> <p>Il Regolamento non si applica:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ agli aeromobili di Stato, definiti nell'art. 3(b) della Convenzione internazionale per l'aviazione civile (Chicago, 7/12/1944); ▪ agli aeromobili con MTOM inferiore a 20 kg; ▪ alle macchine volanti con decollo mediante rincorsa (inclusi parapendii e deltaplani entrambi a motore); ▪ ai palloni frenati (ancorati al suolo); ▪ ai cervi volanti; ▪ ai paracadute (compresi i paracadute ascensionali);

Normativa Europea

(responsabilità del vettore, tutela dei passeggeri e assicurazione)

- limitatamente alla copertura dei rischi guerra e terrorismo: agli aeromobili, inclusi gli alianti, con MTOM inferiore a 500 kg ed agli ultraleggeri utilizzati per scopi non commerciali o per corsi di pilotaggio a livello locale, senza attraversamento delle frontiere internazionali);
- al trasporto di posta (i cui requisiti assicurativi sono già stabiliti dal Reg. CEE n. 2407/1992 e dalle leggi nazionali).

E' significativo che il Regolamento prescriva che i vettori aerei e gli esercenti di aeromobili siano assicurati anche contro i rischi di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale di aeromobile e tumulti popolari.

Con riferimento alle nuove coperture assicurative introdotte, il Regolamento dispone che vettori ed esercenti di aeromobili siano assicurati per le loro responsabilità almeno ai seguenti livelli

- verso i passeggeri: 250.000 DSP per passeggero, tranne che per le operazioni non commerciali con aeromobili di massa massima al decollo (MTOM) pari o inferiore a 2.700 kg., per le quali gli Stati membri possono stabilire un livello di copertura assicurativa minima inferiore, purché almeno pari a 100.000 DSP per passeggero;
- riguardo ai bagagli: 1.000 DSP (ora 1.131 DSP) per passeggero nelle operazioni commerciali;
- in relazione alle merci: 17 DSP (ora 19 DSP) per chilogrammo nelle operazioni commerciali;
- verso i terzi (per incidente per ciascun aeromobile): varia a seconda del tipo di aeromobile e più in particolare della sua massa massima al decollo. Sono previste dieci categorie di aeromobili a seconda di detta massa (MTOM). Ciascuna categoria corrisponde ad una fascia diversa di copertura minima.

Il Regolamento 785 è stato modificato dal Regolamento 1137/2008 (che ha stabilito che misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del regolamento (CE) n. 785/2004 devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE) e dal **Regolamento 285/2010** che ne ha adeguato i limiti (per bagagli e merci).

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

Istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato

Il Regolamento – che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 ed è stato rettificato dalle GU L 365 del 21 dicembre 2006, p. 89 e 329 del 14 dicembre 2007, p. 64. - stabilisce i diritti dei passeggeri in caso di negato imbarco contro la loro volontà, cancellazione del volo, ritardo del volo.

Cancellazione del volo o negato imbarco

I passeggeri interessati hanno il diritto di ottenere: il rimborso del prezzo del biglietto entro sette giorni o un volo di ritorno verso il punto di partenza o un volo alternativo verso la destinazione finale; assistenza (pasti e bevande, sistemazione in albergo, trasporto tra aeroporto e luogo di sistemazione, due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o e-mail); risarcimento fissato a: €250 per tutti i voli di 1500 km o meno, € 400 per tutti i voli intracomunitari superiori a 1500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1500 e 3500 km, € 600 per tutte le altre.

Ritardi

Il regolamento introduce un sistema a tre livelli: in caso di ritardi prolungati (due ore o più, a seconda della distanza del volo), ai passeggeri devono in ogni caso essere offerti pasti gratuiti e bevande nonché due chiamate telefoniche o messaggi via telex, fax o e-mail; se l'orario di partenza è previsto per il giorno successivo, ai passeggeri devono essere offerti anche sistemazione in albergo e il trasporto tra l'aeroporto e il luogo di sistemazione; quando il ritardo è di almeno cinque ore, i passeggeri possono optare per il rimborso del prezzo pieno del biglietto con, se del caso, un volo di ritorno verso il punto di partenza.

Normativa Europea

(responsabilità del vettore, tutela dei passeggeri e assicurazione)

<p>Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 maggio 2002</p>	<p>Modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti</p> <p>Il Regolamento 889 è stato adottato per la necessità di modificare il regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, al fine di allinearne i contenuti con le disposizioni sulla convenzione di Montreal del 1999 per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli e creare così un sistema uniforme di responsabilità per i vettori comunitari, indipendentemente dal percorso (interno, intra-comunitario, internazionale) in cui l'incidente si è verificato.</p> <p>La responsabilità dei vettori aerei in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli comporta</p> <ul style="list-style-type: none"> – in caso di decesso o lesioni: un risarcimento senza alcun limite finanziario. Tuttavia vi è un primo livello di responsabilità del vettore oggettiva per danni fino a 100 000 DSP (diritti speciali di prelievo, come definiti dal Fondo monetario internazionale, vale a dire circa 120.000 euro), per i quali il vettore aereo non può contestare le richieste di risarcimento. In eccesso a tale importo, interviene un secondo livello di responsabilità basata sulla presunta colpa del vettore, che quest'ultimo può evitare solo dimostrando di non aver agito colpevolmente (l'onere della prova è a carico del vettore). Inoltre il vettore aereo deve effettuare un pagamento anticipato per coprire le immediate necessità economiche della vittima, entro 15 giorni dall'identificazione della persona avente diritto al risarcimento. In caso di morte, l'anticipo non deve essere inferiore a 16.000 DSP; – in caso di ritardo nel trasporto passeggeri: il vettore aereo è responsabile (a meno che non abbia preso tutte le misure ragionevoli) fino a 4.150 DSP per persona; in caso di ritardo del bagaglio la responsabilità è limitata a 1.000 DSP (in caso di danno, ritardo, perdita o distruzione del bagaglio, il passeggero interessato deve presentare denuncia al vettore per iscritto).
<p>Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, modificato dal Regolamento (CE) n. 889/2002 del Consiglio, del 13 maggio 2002</p>	<p>Sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli</p> <p>Il Regolamento definisce e armonizza gli obblighi dei vettori aerei della Comunità per quanto riguarda la natura e i limiti della loro responsabilità in caso di incidenti ai passeggeri. Il regolamento si applica ai soli danni subiti in caso di morte, ferite o qualsiasi altra lesione personale di un passeggero se l'incidente in questione è avvenuto a bordo di un aereo o durante una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco. La responsabilità di un vettore aereo (impresa di trasporto aereo) per i danni subiti da un passeggero o dal bagaglio di un passeggero in caso di incidente non può essere soggetta a limiti finanziari definiti dalla legge, convenzioni o contratti. Il vettore può essere esonerato dalla sua responsabilità solo dimostrando che il danno è stato causato dalla negligenza del passeggero ferito o deceduto. Il vettore aereo comunitario è tenuto a pagare alle vittime o agli aventi diritto al risarcimento un anticipo proporzionale al danno subito, non oltre 15 giorni dopo l'identificazione della vittima. I vettori aerei comunitari devono informare i passeggeri delle disposizioni relative alla loro responsabilità in caso di incidente e al risarcimento delle vittime, in particolare mediante l'inclusione nelle condizioni di trasporto.</p>

Normativa nazionale

<p>CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA</p>	<p>Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265</p>
<p>LIBRO II - Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile</p>	<p>TITOLO III – Dell'impresa di navigazione Capo I – Dell'esercente (artt. 874-879)</p>
<p>LIBRO III - Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione</p>	<p>TITOLO I – Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile Capo III – Del trasporto</p>

Normativa nazionale

LIBRO III - Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione (segue)	<p>Sezione I – Del trasporto di persone e bagagli (artt. 941 – 949 ter)</p> <p>Sezione II – Del trasporto di cose (artt. 950 – 954)</p> <p>TITOLO II – Della responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto (artt. 965 – 972)</p> <p>TITOLO IV – Delle assicurazioni</p> <p>CAPO II – Delle assicurazioni di cose (artt. 1001, 1005, 1007, 1008)</p> <p>Capo III – Delle assicurazioni per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto</p> <p>Sezione I – Assicurazione obbligatoria della responsabilità per danni a terzi sulla superficie (artt. 1010 – 1016)</p> <p>Sezione II – Assicurazione della responsabilità per danni da urto (artt. 1017 – 1019)</p>
D.Lgs 6 novembre 2007, n. 197	Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (CE) n. 785/2004 relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili
L. 10 gennaio 2004, n. 12	Ratifica ed esecuzione della <u>Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, con Atto finale e risoluzioni, fatta a Montreal il 28 maggio 1999</u>
L. 7 luglio 1988, n. 274	Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone

Altre fonti

Circ. ENAC EAL 17-A del 21 dicembre 2011	Attuazione del <u>Regolamento (CE) n. 785/2004</u> concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio – Allegati: Certificati di assicurazione (che tengono conto dell'aumento dei requisiti assicurativi minimi relativi ai bagagli ed alle merci, previsto dalla Convenzione di Montreal e deliberato dall'ICAO)
ENAC - Regolamento 2011 – Ed. 8	Certificato di operatore aereo per imprese di trasporto aereo
ENAC - Regolamento 2009 – Ed. 1	Regolamento per il rilascio della licenza di esercizio di lavoro aereo
ENAC – Regolamento 2009 – Ed. 1	Certificato di operatore di lavoro aereo

Normativa contrattuale internazionale di riferimento

<p>Allegato A dello Standard Ground Handling Agreement della IATA</p>	<p>IATA Standard Ground Handling Agreement Lo standard è utilizzato nella formazione dei contratti di assistenza a terra tra i vettori associati e impiegato anche nei rapporti tra vettori e operatori di handling specializzati, come i gestori aeroportuali; individua e classifica le diverse attività, suddividendole in numerose sezioni.</p>
--	---

Normativa Europea

<p>Direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 Concernente i diritti aeroportuali</p>	<p>La direttiva intende fornire un quadro comune per la regolamentazione dei diritti aeroportuali negli aeroporti dell'Unione europea. Essa si applica a tutti gli aeroporti: che si trovano in un territorio soggetto al trattato e aperto al traffico commerciale il cui volume di traffico annuale supera la soglia di 5 milioni di movimenti passeggeri; con il maggior traffico passeggeri in ciascuno Stato membro. La direttiva non si applica ai diritti: i) riscossi per la remunerazione di servizi di navigazione aerea di rotta e terminale ai sensi del regolamento 1794/2006/CE; ii) riscossi a compenso dei servizi di assistenza a terra di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE; iii) riscossi per finanziare l'assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta di cui al regolamento 1107/2006/CE.</p>
<p>Direttiva 96/67/CE del Consiglio del 15 ottobre 1996</p>	<p>Relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità Introduce la libera concorrenza dei servizi di assistenza a terra, contiene un elenco dettagliato dei servizi da garantire negli aeroporti comunitari, sia in Air Side che Land Side, ed ammette la possibilità per le compagnie aeree di prestare il servizio in autoproduzione (self handling). Dal 1° gennaio 2001 la direttiva si applica a tutti gli aeroporti situati nel territorio di uno Stato membro in cui il traffico annuale non sia inferiore a 2 milioni di movimenti passeggeri o 50.000 tonnellate di merci.</p>

Normativa nazionale

<p>CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA</p>	<p>Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265</p>
<p>LIBRO I - Dell'ordinamento amministrativo della navigazione</p>	<p>TITOLO III – Dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aeroporti Capo I – Della proprietà e dell'uso degli aeroporti (artt. 692 – 703) Capo II – Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra (artt. 704 – 706)</p>
<p>D.M. 1 febbraio 2006</p>	<p>Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio</p>
<p>D.M. 8 agosto 2003</p>	<p>Norme di attuazione della legge 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio</p>
<p>D.Lgs 13 gennaio 1999, n. 18</p>	<p>Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità Oltre a guidare il processo di liberalizzazione dei servizi handling, ha inciso anche ai fini di una riduzione dei costi di gestione da parte dei vettori aerei e di un graduale innalzamento della qualità dei servizi a favore dell'utenza senza con ciò far venir meno la salvaguardia della sicurezza. All'art. 13, fra i requisiti di idoneità dei prestatori, è prevista l'esistenza di una copertura assicurativa adeguata (lettera d).</p>
<p>D.M. 10 marzo 1988</p>	<p>Modificazione al DM 27 dicembre 1971 (abrogato) recante norme di attuazione della l. 2 aprile 1968, n. 518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio</p>
<p>L. 2 aprile 1968, n. 518</p>	<p>Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio</p>

Altre Fonti

<p>Reg. ENAC del 23 aprile 2012 (Ed. 5)</p>	<p>Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra</p>										
<p>Circ. ENAC APT 02A del 25 gennaio 2007</p>	<p>Accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra. Accertamenti di idoneità, Certificazione e Sorveglianza dei Prestatori di Servizi negli aeroporti - Limitazioni e deroghe (Errata corrige del 17.08.2007: numerazione dei sottopar. a pag. 12, 16 e 17)</p> <p>In base a quanto previsto dalla sezione 6 dell'art. 6.3 della circolare ("Accertamenti da parte dell'ENAC"), il prestatore di servizi deve stipulare con società assicuratrice almeno di rilevanza nazionale, una polizza assicurativa con massimale unico per sinistro, sia per responsabilità civile verso terzi, che per danni a persone o cose che possano derivare sia dall'espletamento dei servizi autorizzati che dall'utilizzo dei mezzi in ambito aeroportuale.</p> <p>Generalmente, per prassi, il mercato degli operatori del settore richiede massimali assicurativi del seguente importo minimo (da intendersi come valori meramente indicativi):</p> <table border="0" data-bbox="649 606 1612 798"> <thead> <tr> <th>RISCHIO COPERTO</th> <th>MASSIMALE EURO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Attività svolta con sole persone fisiche:</td> <td>5.000.000</td> </tr> <tr> <td>Attività svolta con mezzo circolante solo sulla perimetrale interna ma senza entrare sul piazzale aeromobili</td> <td>75.000.000</td> </tr> <tr> <td>Attività svolta con mezzi sottobordo</td> <td>150.000.000</td> </tr> <tr> <td>Airside cat. 7</td> <td>375.000.000</td> </tr> </tbody> </table>	RISCHIO COPERTO	MASSIMALE EURO	Attività svolta con sole persone fisiche:	5.000.000	Attività svolta con mezzo circolante solo sulla perimetrale interna ma senza entrare sul piazzale aeromobili	75.000.000	Attività svolta con mezzi sottobordo	150.000.000	Airside cat. 7	375.000.000
RISCHIO COPERTO	MASSIMALE EURO										
Attività svolta con sole persone fisiche:	5.000.000										
Attività svolta con mezzo circolante solo sulla perimetrale interna ma senza entrare sul piazzale aeromobili	75.000.000										
Attività svolta con mezzi sottobordo	150.000.000										
Airside cat. 7	375.000.000										

Normativa Europea

Direttiva 2001/95/CE del 3 dicembre 2001	Sicurezza generale dei prodotti
Direttiva 85/374/CE del 25 luglio 1985	Ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi

Normativa nazionale

CODICE DEL CONSUMO	D.Lgs. 6 settembre 2005, n. 206 Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della legge 29 luglio 2003, n. 229 Armonizzazione delle disposizioni in materia di responsabilità per danno da prodotti difettosi
PARTE II – Educazione, informazione, pratiche commerciali, pubblicità	TITOLO II - INFORMAZIONI AI CONSUMATORI Capo I - Disposizioni generali (art. 5) Capo II – Indicazione dei prodotti (artt. 6 – 12) TITOLO III - PRATICHE COMMERCIALI, PUBBLICITÀ E ALTRE COMUNICAZIONI COMMERCIALI Capo I - Disposizioni Generali (artt. 18-19) Capo II - Pratiche commerciali scorrette (artt. 20 – 26) Capo III – Applicazione (artt. 27 – 27 quater)
PARTE IV – Sicurezza e Qualità	TITOLO II – RESPONSABILITÀ PER DANNO DA PRODOTTI DIFETTOSI (artt. 114-127)
CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA	Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265
LIBRO II Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile	TITOLO I – DELLA COSTRUZIONE DELL'AEROMOBILE (artt. 848 – 859)

Normativa nazionale

<p>CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA</p> <p>LIBRO I - Dell'ordinamento amministrativo della navigazione</p>	<p>Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265</p> <p>TITOLO V – Del regime amministrativo degli aeromobili Capo I – Delle distinzioni degli aeromobili (artt. 743 – 748) Capo II – Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione (artt. 749 – 761) Capo III – Della navigabilità dell'aeromobile (artt. 763 – 770) Capo IV – Dei documenti dell'aeromobile (artt. 771 – 775)</p> <p>TITOLO VIII – Delle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici (artt. 826 – 832)</p>
<p>LIBRO II - Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile</p>	<p>TITOLO I – Della costruzione dell'aeromobile (artt. 848 – 859) TITOLO II – Della proprietà dell'aeromobile (artt. 861 – 873) TITOLO III – Dell'impresa di navigazione Capo III - Del comandante dell'aeromobile (artt. 883 – 894) Capo IV – Dell'equipaggio (artt. 895 – 899)</p>
<p>LIBRO III – Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione</p>	<p>TITOLO I – Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile Capo I – Della locazione (artt. 939 – 939 ter) Capo II – Del noleggio (art. 940 -940 quater)</p> <p>TITOLO IV – DELLE ASSICURAZIONI Capo II – Delle assicurazioni di cose (artt. 1001-1004, 1006; 1009)</p>

Altre fonti

<p>Circolare ENAC EAL 07A del 27 luglio 2010</p>	<p>Noleggio di aeromobili da parte di titolari di licenza di esercizio di servizi aerei. La circolare semplifica le procedure di approvazione dei contratti di noleggio degli aeromobili che la società titolare di licenza di esercizio di servizi aerei e di ICAO sottoscrive in qualità di noleggiatore (lessee), in particolare per fronteggiare esigenze immediate, impreviste ed urgenti, in passato previste come <i>wet lease at short notice</i>.</p>
---	--

Normativa Nazionale

CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA	Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265
LIBRO I Dell'ordinamento amministrativo della navigazione	TITOLO V – Del regime amministrativo degli aeromobili Capo I – Delle distinzioni di aeromobili (artt. 743 – 748)
Decreto del Ministero delle Infrastrutture 22 novembre 2010	Caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo di cui all'allegato tecnico alla legge 25 marzo 1985, n. 106
D.P.R. 9 luglio 2010, n. 133	Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106 , concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo
D.M. 15 agosto 2005	Misure di controllo preventivo per la disciplina del volo da diporto o sportivo, ai sensi dell'art. 9, comma 1, del decreto legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2005, n. 155 (Misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale).
D.P.R. 28 aprile 1993, n. 207	Regolamento recante modificazioni al D.P.R. 5 agosto 1988, n. 404, (<i>NDR abrogato da DPR 133/2012</i>) di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106 , concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo
Decreto del Ministero dei Trasporti 27 settembre 1985	Modificazioni all'allegato annesso alla legge 25 marzo 1985, n. 106 , concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo
Legge 25 marzo 1985, n.106	Disciplina del volo da diporto o sportivo. È la Legge "pilastro" del settore.
Legge 2 aprile 1968, n. 518	Liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio

Altre Fonti

Regolamenti tecnico-operativi AeCI e relativi programmi didattici, approvati da D.M. 15 aprile 2011	Programma didattico per il conseguimento dell'attestato abilitante alla condotta di apparecchi VDS provvisti di motore Programma didattico per il conseguimento della qualifica di pilota V.D.S. avanzato Regolamento tecnico-operativo-didattico per il volo da diporto o sportivo per apparecchi privi di motore (V.D.S./V.L.) Regolamento tecnico-operativo-didattico per il volo da diporto o sportivo con apparecchi provvisti di motore
Regolamento ISVAP n. 29 del 16 marzo 2009	Istruzioni applicative sulla classificazione dei rischi all'interno dei rami di assicurazione, ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs 7 settembre 2005, n. 209 – Codice delle Assicurazioni private - Art. 19 Responsabilità civile del paracadutista

Normativa Nazionale

<p>CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA</p> <p>LIBRO I Dell'ordinamento amministrativo della navigazione</p>	<p>Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265</p> <p>TITOLO IV – Del personale aeronautico Art. 731 – Il personale aeronautico Art. 732 – Personale di volo Art. 733 – Personale non di volo</p>
<p>D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124</p>	<p>Testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali</p>

Normativa Nazionale

CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA	Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151 Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265
LIBRO I - Dell'ordinamento amministrativo della navigazione	TITOLO IV – Del personale aeronautico Art. 731 – Il personale aeronautico Art. 732 – Personale di volo Art. 733 – Personale non di volo Art. 734 – Licenze ed attestati Art. 735 – Obbligo di esibizione di licenze ed attestati Art. 736 – Albi e registro d'iscrizione del personale aeronautico

Altre fonti

ENAC – Regolamento 2012 Ed 1 rev 1	Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici
Circolare ENAC LIC 03A dell'11 marzo 2010	Attuazione JAR-FCL 1 E 2 – Sostituzione di licenze ed abilitazioni nei corrispondenti titoli JAA
ENAC - Regolamentazione tecnica 2010 – Ed. 7	Regolamentazione tecnica in materia di rilascio e rinnovo di licenze di pilotaggio
ENAC - Regolamento 2008 – Ed. 3	Regolamento per le iscrizioni negli albi e nel registro del personale di volo

Normativa internazionale

CHICAGO	AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE
<p>CONVENZIONE DI CHICAGO 1944 <i>Convention on International Civil Aviation</i></p> <p><i>Per le successive edizioni si veda il sito ICAO alla seguente pagina</i> http://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx</p>	<p>Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944</p> <p>La Convenzione rappresenta ancora oggi il punto di riferimento per la regolamentazione internazionale dei servizi di trasporto aereo tra località situate nel territorio di Stati diversi. Ad essa hanno aderito praticamente tutti gli Stati mondiali (188).</p> <p>La Convenzione rappresenta un compromesso tra la riaffermazione dei principi di liberalizzazione dei traffici aerei – sostenuti particolarmente dagli USA che, alla fine del secondo conflitto mondiale, rappresentavano la principale potenza mondiale in grado di fornire servizi di trasporto aereo in tutto il mondo e miravano quindi all'adozione a livello internazionale di una disciplina che favorisse lo sviluppo tecnico ed economico dell'aviazione civile - e la politica di protezione delle compagnie di bandiera sostenuta invece dall'Europa. Proprio per tale ragione il regime giuridico del traffico aereo internazionale fissato dalla Convenzione risulta ispirarsi a principi di massima e generali (relative alle libertà tecniche) su cui i vari paesi contraenti hanno poi elaborato degli accordi bilaterali per i profili legati alla determinazione dei diritti di traffico, capacità e tariffe.</p> <p>Con la Convenzione vengono riconosciute le c.d. 5 libertà dell'aria e istituita l'International Civil Aviation Organization (ICAO) organismo internazionale dotato di poteri quasi normativi in campo tecnico e sotto la cui egida si sono sviluppate tutte le primarie convenzioni del settore.</p> <p>1^a LIBERTA': diritto di sorvolo del territorio di uno Stato contraente.</p> <p>2^a LIBERTA': diritto di effettuare scali per scopi non commerciali (quindi tecnici) sul territorio di uno Stato contraente.</p> <p>Queste due prime "libertà" sono di natura tecnica nel senso che riguardano la navigazione aerea nei suoi aspetti tecnici, cioè il sorvolo di altri Stati e la sosta nei loro aeroporti per motivi inerenti al volo. Tali libertà sono riconosciute (ai sensi dell'art. 5 della Convenzione) agli aeromobili che non siano addetti a linee regolari.</p> <p>Le restanti libertà hanno natura commerciale ed è ormai opinione prevalente che le stesse siano riconosciute con riferimento ai voli non regolari.</p> <p>3^a LIBERTA': diritto di sbarco (sul territorio dello Stato contraente) per passeggeri, posta e merci provenienti dallo Stato di cui l'aeromobile ha la nazionalità.</p> <p>4^a LIBERTA': diritto di imbarcare (sul territorio dello Stato contraente) passeggeri, posta e merci diretti verso lo Stato di cui l'aeromobile ha la nazionalità.</p> <p>5^a LIBERTA': diritto di imbarcare e sbarcare passeggeri, posta e merci provenienti dal territorio di ogni Stato contraente o ad esso destinati.</p> <p>In conclusione dunque per i voli di linea la Convenzione prevede che nessun servizio aereo internazionale registrato possa essere esercitato al di sopra o entro il territorio di uno Stato contraente se non con il permesso speciale od altra autorizzazione di tale Stato e con l'osservanza delle condizioni poste.</p> <p>Accordi bilaterali (1946-1996)</p> <p>Riguardano soprattutto la terza e la quarta libertà. Hanno dato luogo a pool cioè ad accordi per la divisione dei servizi operati sulla stessa linea da compagnie di bandiera diverse. Sono accordi vincolanti al fine di non privilegiare una compagnia piuttosto che un'altra e sono stati in parte resi meno rigidi con l'avvento della liberalizzazione a partire dal 1988 quando la CEE (poi UE) ha sottolineato l'esigenza di una maggior flessibilità in termini di offerta di posti e di tariffe.</p>

Normativa Europea

	SERVIZI AEREI COMUNITARI
<p>Regolamento (UE) n. 7/2013 della Commissione, dell'8 gennaio 2013</p>	<p>Modifica il Regolamento (UE) n. 748/2012 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione</p>

Normativa Europea

segue	SERVIZI AEREI COMUNITARI
<p>Regolamento di esecuzione (UE) n. 1082/2012 della Commissione del 9 novembre 2012</p>	<p>Modifica il Regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE</p>
<p>Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012</p>	<p>Stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e modifica il Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010</p>
<p>Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione del 3 agosto 2012</p>	<p>Stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione. Il Regolamento rappresenta una rifusione del Regolamento (CE) n. 1702 del 2003 che è abrogato.</p>
<p>Regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 della Commissione del 17 ottobre 2011</p>	<p>Stabilisce i requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 482/2008 e (UE) n. 691/2010</p>
<p>Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008</p>	<p>Stabilisce norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità</p> <p>Il Regolamento attua la rifusione dei Regolamenti del Consiglio CEE n. 2407/92 del 23 luglio 1992 sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, n. 2408/92 del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie e n. 2409/92 del 23 luglio 1992 sulle tariffe aeree per il trasporto di passeggeri e di merci. Il Regolamento stabilisce, in particolare, le condizioni per il rilascio delle licenze di esercizio. L'impresa deve tra l'altro essere in possesso di un certificato di operatore aereo (COA), rispettare requisiti assicurativi e di proprietà e fornire garanzie finanziarie.</p> <p>La licenza d'esercizio resta valida finché il vettore aereo soddisfa i requisiti definiti dal Regolamento. L'autorità competente deve sospendere la licenza di un vettore aereo se, sulla base della valutazione dei risultati finanziari, essa ritiene che il vettore non possa più far fronte alle proprie obbligazioni nel corso di un periodo di dodici mesi. Si può comunque rilasciare una licenza provvisoria, in attesa della riorganizzazione finanziaria, a condizione che la sicurezza non venga minacciata e che ci sia una reale possibilità di ristrutturazione finanziaria. Inoltre, la licenza deve essere sospesa se il vettore fornisce informazioni false su questioni importanti, se il COA venga sospeso o revocato, o se il vettore non soddisfa più i requisiti di onorabilità. Il Regolamento stabilisce inoltre le condizioni per il leasing di aeromobili. All'art. 11 - che fa salvo quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 785/2004 - è stabilito l'obbligo dei vettori aerei di essere assicurati per coprire la propria responsabilità in caso di incidenti per quanto riguarda la posta.</p>
<p>Regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005</p>	<p>Stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea</p>
<p>Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004</p>	<p>Stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro") – Dichiarazione degli Stati membri sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo</p> <p>Il regolamento fa parte di un pacchetto legislativo sulla gestione del traffico aereo inteso alla realizzazione del cielo unico europeo a decorrere dal 31 dicembre 2004. L'obiettivo del cielo unico europeo è garantire un uso ottimale dello spazio aereo europeo per soddisfare le esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il pacchetto "cielo unico europeo" comprende il regolamento quadro e tre regolamenti tecnici relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea, all'organizzazione e all'uso dello spazio aereo, nonché all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo. Questi regolamenti sono intesi, in particolare, a migliorare e rafforzare la sicurezza e a ristrutturare lo spazio aereo in funzione del traffico e non delle frontiere nazionali. Il regolamento quadro si prefigge l'obiettivo di rafforzare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza globale del traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare la capacità rispondendo alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo e di ridurre al minimo i ritardi.</p>

Normativa Europea

segue	SERVIZI AEREI COMUNITARI
Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione del 20 novembre 2003	Il Regolamento riguarda il mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché l'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.
	SICUREZZA (SAFETY E SECURITY)
Regolamento (UE) n. 6/2013 della Commissione dell'8 gennaio 2013	Modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE
Regolamento di esecuzione (UE) n. 1264/2012 del Consiglio del 21 dicembre 2012	Attua il regolamento (UE) n. 267/2012 concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran
Regolamento (UE) n. 1263/2012 del Consiglio del 21 dicembre 2012	Modifica il regolamento (UE) n. 267/2012 , concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran
Regolamento di esecuzione (UE) n. 945/2012 del Consiglio del 15 ottobre 2012	Attua il regolamento (UE) n. 267/2012 concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran
Regolamento di esecuzione (UE) n. 673/2012 del Consiglio del 23 luglio 2012	Attua l'articolo 32, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 36/2012 , concernente misure restrittive in considerazione della situazione in Siria
Regolamento di esecuzione (UE) n. 295/2012 della Commissione del 3 aprile 2012	Modifica il Regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità
Regolamento (UE) n. 267/2012 del Consiglio del 23 marzo 2012	Concerne misure restrittive nei confronti dell'Iran e abroga il regolamento (UE) n. 961/2010 Il Regolamento è stato rettificato il 4 dicembre 2012 (<i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 88 del 24 marzo 2012</i>).
Regolamento (UE) n. 36/2012 del Consiglio del 18 gennaio 2012	Riguardante misure restrittive in considerazione della situazione in Siria. Abroga il regolamento (UE) n. 442/2011.
Regolamento (UE) n. 1332/2011 della Commissione del 16 dicembre 2011	Stabilisce requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative comuni per prevenire le collisioni in volo
Regolamento (UE) n. 204/2011 del Consiglio del 2 marzo 2011	Riguardante misure restrittive in considerazione della situazione in Libia
Regolamento (UE) n. 667/2010 del Consiglio del 26 luglio 2010	Riguardante talune misure restrittive nei confronti dell'Eritrea
Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione del 4 marzo 2010	Il Regolamento stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile Ha abrogato, con effetto 29 aprile 2010, i regolamenti (CE) n. 1217/2003, (CE) n. 1486/2003, (CE) n. 1138/2004 e (CE) n. 820/2008.

Normativa Europea

segue	SICUREZZA (SAFETY E SECURITY)
Regolamento (CE) n. 272/2009 della Commissione del 2 aprile 2009	Il Regolamento integra le norme fondamentali comuni in materia di sicurezza dell'aviazione civile stabilite nell'allegato del Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio
Regolamento (UE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008	Istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002
Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008	Stabilisce regole comuni nel settore dell'aviazione civile e istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e abroga la direttiva 1/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE Il Regolamento – che si applica alla produzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili, nonché al personale e alle organizzazioni che partecipano a tali attività - ha lo scopo di: <ul style="list-style-type: none"> – stabilire norme comuni in materia di sicurezza aerea, al fine di garantire un elevato livello di sicurezza dei passeggeri e la tutela dell'ambiente; – assicurare parità di condizioni per tutti gli operatori del mercato interno dell'aviazione e facilitare la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi, attraverso il riconoscimento dei certificati rilasciati dalle competenti autorità; – semplificare e migliorare l'efficienza del processo di certificazione, centralizzando le attività a livello europeo, ove possibile; – promuovere le convinzioni dell'Unione europea (UE) in materia di norme di sicurezza dell'aviazione civile in tutto il mondo. Per raggiungere questi obiettivi, il Regolamento prevede, tra l'altro, la creazione di un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), con maggiori poteri.
Regolamento (CE) n. 474/2006 della Commissione del 22 marzo 2006	Istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio
Regolamento (CE) n. 473/2006 della Commissione del 22 marzo 2006	Stabilisce le norme di attuazione relative all'elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità ai sensi del Capo II del Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio
Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2005 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin: 5px 0;">TESTO CONSOLIDATO</div> Black List aggiornata: CLICCA QUI	Relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla sicurezza degli aeromobili di paesi terzi che utilizzano aeroporti comunitari) Il Regolamento prevede la pubblicazione di una "lista nera" dei vettori aerei che per motivi di sicurezza sono soggetti a un divieto operativo nella Comunità e stabilisce le informazioni destinate ai passeggeri aerei circa l'identità del vettore aereo effettivo dei voli da essi utilizzati. I criteri comuni per vagliare l'opportunità di divieto totale o parziale di un vettore aereo e la sua conseguente inclusione nella black list comunitaria tengono conto dei seguenti elementi: <ol style="list-style-type: none"> 1. gravi e comprovate carenze per quanto riguarda la sicurezza del vettore aereo; 2. mancanza di capacità e/o volontà di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza (ad esempio per mancanza di trasparenza o di comunicazione adeguata e tempestiva in seguito ad una richiesta d'informazioni dell'autorità di aviazione civile di uno Stato membro riguardo alla sicurezza della sua attività); 3. mancanza di capacità e/o volontà delle autorità responsabili della supervisione di un vettore aereo di porre rimedio alle carenze in materia di sicurezza (dimostrata da mancanza di cooperazione, insufficiente capacità di attuare e far rispettare le norme di sicurezza pertinenti).

Normativa europea

segue	SICUREZZA (SAFETY E SECURITY)
	<p>Almeno una volta ogni tre mesi, la Commissione deve valutare se la lista nera deve essere aggiornata per includere o escludere determinati vettori. Il Regolamento prevede anche per i passeggeri il diritto al rimborso o a un volo alternativo, se il vettore con il quale la prenotazione è stata effettuata viene successivamente aggiunto alla lista nera, con conseguente cancellazione del volo in questione.</p>
<p>Regolamento (CE) n. 147/2003 del Consiglio del 27 gennaio 2003</p>	<p>Relativo a talune misure restrittive nei confronti della Somalia</p>
<p>Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio del 16 dicembre 1991</p>	<p>Armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile</p> <p>Il Regolamento si applica all'armonizzazione all'interno dell'Unione europea delle regole tecniche e delle procedure amministrative nel settore della sicurezza dell'aviazione civile concernenti il funzionamento e la manutenzione di aeromobili e le persone e gli organismi interessati a tali attività. Le regole tecniche e procedure amministrative comuni sono applicabili a tutti gli aeromobili utilizzati dagli operatori dell'UE.</p> <p>Lo scopo del Regolamento è quello di garantire un livello elevato di sicurezza e migliorare il funzionamento del mercato interno, incorporando nella legislazione dell'Unione Europea le regole tecniche e le procedure amministrative del settore dell'aviazione, come elaborate dalle Joint Aviation Authorities (JAA), richiedendo ai paesi dell'UE di rispettarle.</p> <p>Il Regolamento è stato modificato varie volte con Regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione del 13 novembre 1996, Regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione del 25 maggio 1999, Regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione del 28 dicembre 2000, Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2002, Regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, Regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, Regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione dell'11 dicembre 2007, Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008, Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione del 20 agosto 2008 e rettificato da: GU L 197 del 6.8.1993, pag. 57 e GU L 160 del 26.6.2010, pag. 34</p>

Normativa nazionale

<p>CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II DELLA NAVIGAZIONE AEREA</p> <p>LIBRO III – Delle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione</p>	<p>Decreto legislativo 9 maggio 2005, n. 96, modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151</p> <p>Revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265</p> <p>TITOLO IV – DELLE ASSICURAZIONI</p> <p>Capo IV – Disposizioni comuni</p> <p>Art. 1020 Prescrizione</p> <p>Art. 1021 Rinvio</p>
<p>DL 18 ottobre 2012, n. 179 come convertito con L. 17 dicembre 2012, n. 221 (Crescita bis) (Art. 22)</p>	<p>Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese</p> <p>Art. 22 Misure a favore della concorrenza e della tutela del consumatore nel mercato assicurativo</p>

Normativa nazionale

DL 24 gennaio 2012, n. 1 convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27	Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività E' riportato, in particolare, l'estratto relativo al Titolo III EUROPA - Capo II - Disposizioni per l'attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali (artt. 71 e seguenti)
D.lgs. 4 marzo 2010, n. 28	Attuazione dell'art. 60 della legge 18 giugno 2009, n. 69 in materia di mediazione finalizzata alla conciliazione delle controversie civili e commerciali
Legge 18 giugno 2009, n. 69 (Art. 60)	Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile Art. 60 Delega al Governo in materia di mediazione e di conciliazione delle controversie civili e commerciali
D.lgs. 7 settembre 2005, n. 209	Codice delle assicurazioni private
versione del CAP annotata e aggiornata a ottobre 2012.	
D.lgs. 6 settembre 2005, n. 206	Codice del consumo, a norma dell'articolo 7 della L. 29 luglio 2003, n. 229, riassetto della normativa posta a tutela del consumatore Il testo tiene conto delle varie modifiche apportate da successivi provvedimenti (fino al DL 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135).
DL 8 settembre 2004, n. 237 convertito, con modificazioni, dalla L. 9 novembre 2004, n. 265	Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile
D.lgs. 25 luglio 1997, n. 250	Istituisce l'Ente nazionale per l'aviazione civile
DPR 4 luglio 1985, n. 461	Recepimento nell'ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944) , ai sensi dell'art. 687 del codice della navigazione così come integrato dall'art. 1 della legge 13 maggio 1983, n. 213
L. 2 maggio 1983, n. 306	Accettazione ed esecuzione dell'accordo relativo al transito dei servizi aerei internazionali, adottato a Chicago il 7 dicembre 1944
D.lgs. 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561	Approvazione della Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944

Altre fonti

Regolamento ISVAP n. 35 del 26 maggio 2010	Disciplina degli obblighi di informazione e della pubblicità dei prodotti assicurativi di cui al titolo XIII (trasparenza delle operazioni e protezione dell'assicurato) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private)
--	--

AeCI - Aero Club d'Italia	www.aeci.it
ASSAERO - Associazione Nazionale Vettori E Operatori Del Trasporto Aereo	www.assaereo.it
ASSAEROPORTI - Associazione Italiana Gestori Aeroporti	www.assaeroporti.it
ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile	www.enac.gov.it
ENAV	www.enav.it E' la Società a cui lo Stato italiano demanda la gestione e il controllo del traffico aereo civile in Italia. www.enav.it
IATA - International Air Transport Association	www.iata.org
ICAO - International Civil Aviation Organization	www.icao.int
IUAI - International Union of Aerospace Insurers	www.iuai.org
Ministero degli Affari Esteri	www.esteri.it Nel quadro della politica estera e di sicurezza comune (PESC), l'UE applica misure restrittive al fine di perseguire gli obiettivi specifici della PESC stabiliti nel Trattato sull'Unione Europea. Negli ultimi anni l'UE ha fatto spesso ricorso all'imposizione di sanzioni o misure restrittive sia in modo autonomo sia in attuazione di risoluzioni vincolanti del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Per una evidenza completa delle Misure restrittive in vigore e deroghe si veda: http://www.esteri.it/MAE/IT/Politica_Europea/Misure_Deroghe/
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	www.mit.gov.it