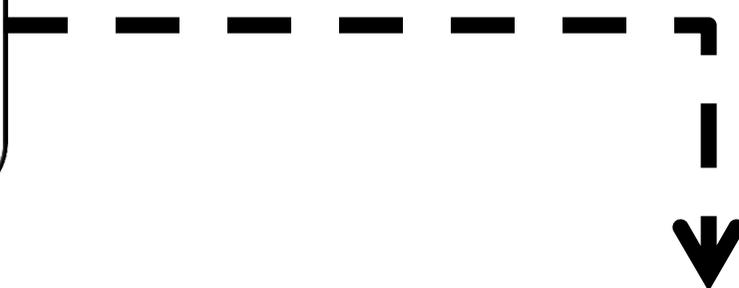


LE TIPOLOGIE DI LOCAZIONE A SCAFO NUDO

**FLY
YOURSELF
SERVICE**



In tale tipologia la locazione ha ad oggetto un aereo da turismo guidato personalmente dal locatario.

**BARE HULL
CHARTER**



Questo tipo di locazione ha ad oggetto la disponibilità dell'aereo ad altro esercente senza equipaggio



linee aeree gestite da compagnie diverse, l'aeromobile viene consegnato, senza equipaggio alle varie compagnie che lo usano con il loro equipaggio).

Il contratto di locazione inferiore a 6 mesi può essere **verbale**, se è superiore, va fatto per **iscritto e trascritto nel registro ENAC, con annotazione sul certificato di immatricolazione**. È vietata la sublocazione se non consentita dal proprietario. Il **conduttore diviene esercente** ma il proprietario mantiene alcuni rischi.

IL LOCATORE : GLI OBBLIGHI

Il locatore-proprietario mantiene una serie di diritti e doveri nei confronti dell'**esercente (conduttore)**.

garantire il conduttore dalle molestie di terzi; nel caso di locazione di unità da diporto pagare l'assicurazione.

Quanto agli obblighi deve

consegnare l'aereo e le pertinenze in stato di navigabilità e buona manutenzione

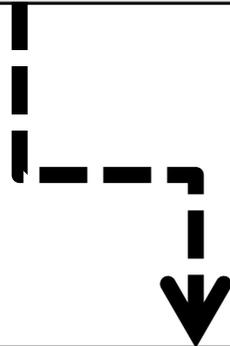
munire l'aereo dei documenti necessari; provvedere alla manutenzione per l'uso e vetustità e per danni causati da forza maggiore

RESPONSABILITA'



DIRITTI

Il locatore-proprietario ha il diritto al risarcimento danni da urto dell'aeromobile locato e diritto a una quota per eventuale soccorso prestato dall'aereo locato.



Gli oneri assicurativi sono invece a carico del conduttore-esercitante.

ha l'obbligo di usare diligentemente
l'aeromobile secondo le caratteristiche
indicate nel **certificato di navigabilità** e
secondo quanto indicato nel contratto

Deve pagare il
corrispettivo
(**canone
locazione**)
di

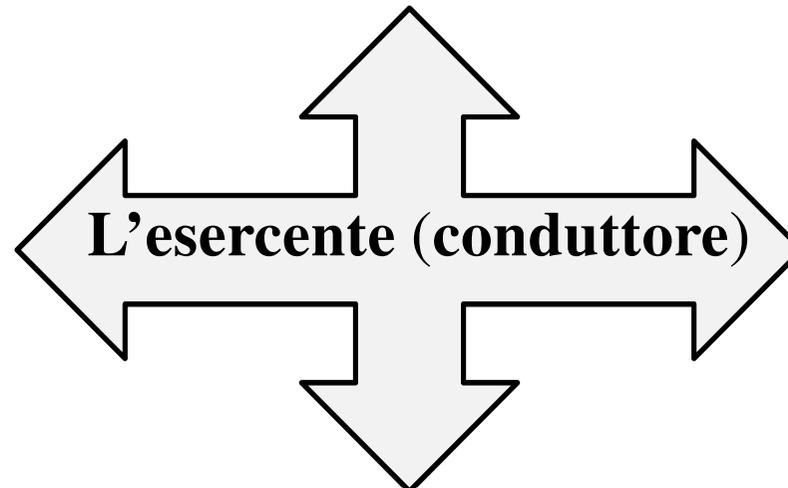
L'esercente (conduttore)

Le attività e
passività
dell'esercizio sono
di sua spettanza

Deve pagare
l'assicurazione (se la
locazione è maggiore a
14 gg.)

Ha la **responsabilità presunta** per la perdita e il deterioramento dell'aeromobile se non prova che il danno non è a lui imputabile.

Ha la
responsabilità
per gli
obblighi e i
diritti che
derivano
dall'esercizio.



Deve
riconsegnare
l'aeromobile
nello stato in
cui si trovava.

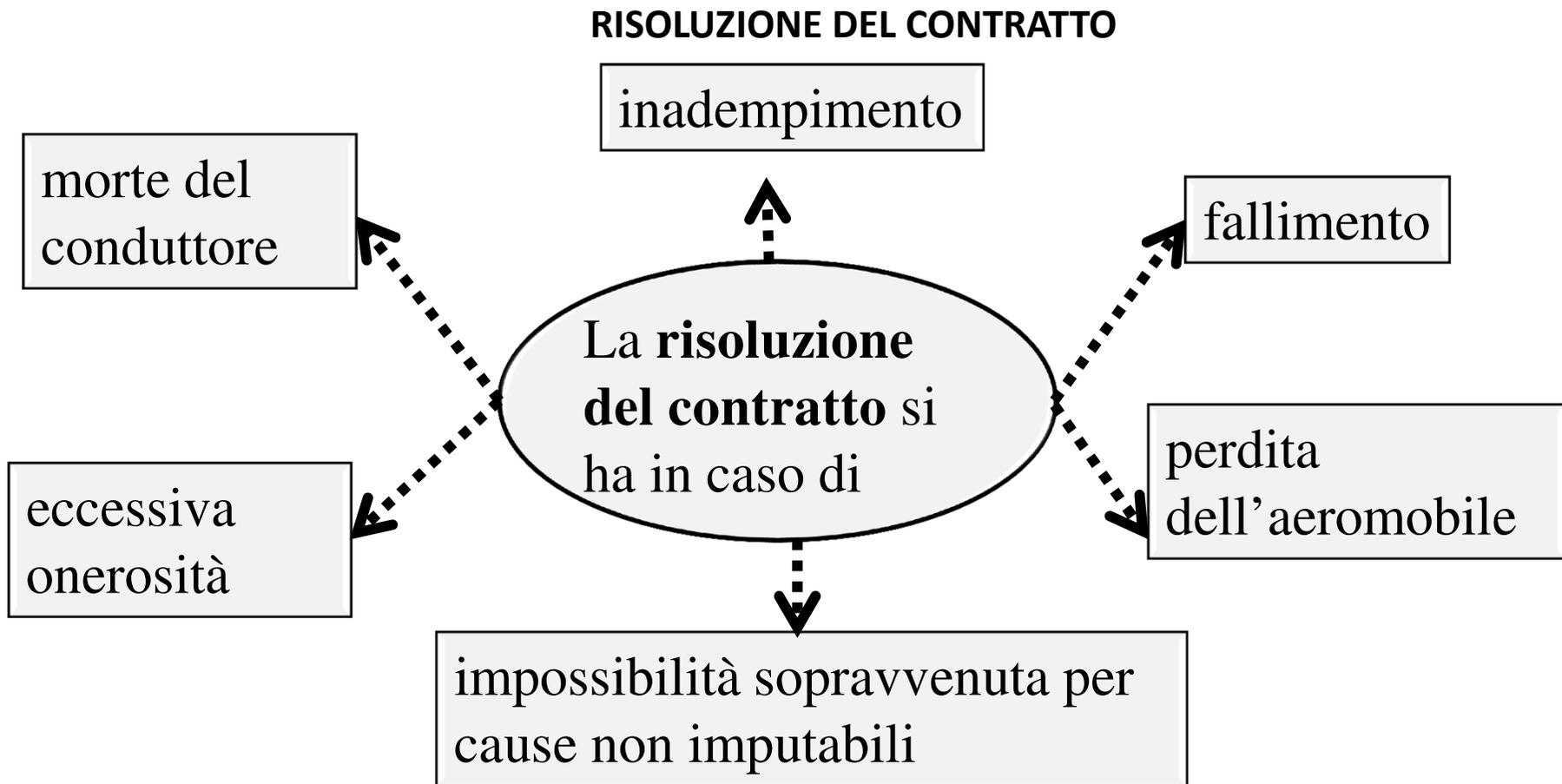
Non può
sublocare se
non gli è
consentito dal
locatore.

CESSAZIONE

La cessazione si ha per **recesso o scadenza**

Il **contratto a tempo determinato** termina per **scadenza** del termine (un viaggio, una serie di viaggi, un certo numero di giorni, ore e minuti)

il **contratto a tempo indeterminato** termina per **recesso volontario** del proprietario o del conduttore. Non c'è locazione perpetua e nemmeno il rinnovo tacito.



I **diritti** che ne derivano si prescrivono in un anno dalla scadenza del contratti e, in caso di perdita dell'aereo, dalla data di cancellazione dal Registro ENAC

IL CONTRATTO DI NOLEGGIO

CARATTERISTICHE

È il contratto (provato per iscritto) mediante il quale **l'esercente noleggiante**, dietro pagamento del **nolo** stabilito, si obbliga a compiere con un aeromobile uno o più viaggi prestabiliti ordinati dal **noleggiatore**.

L'esercente

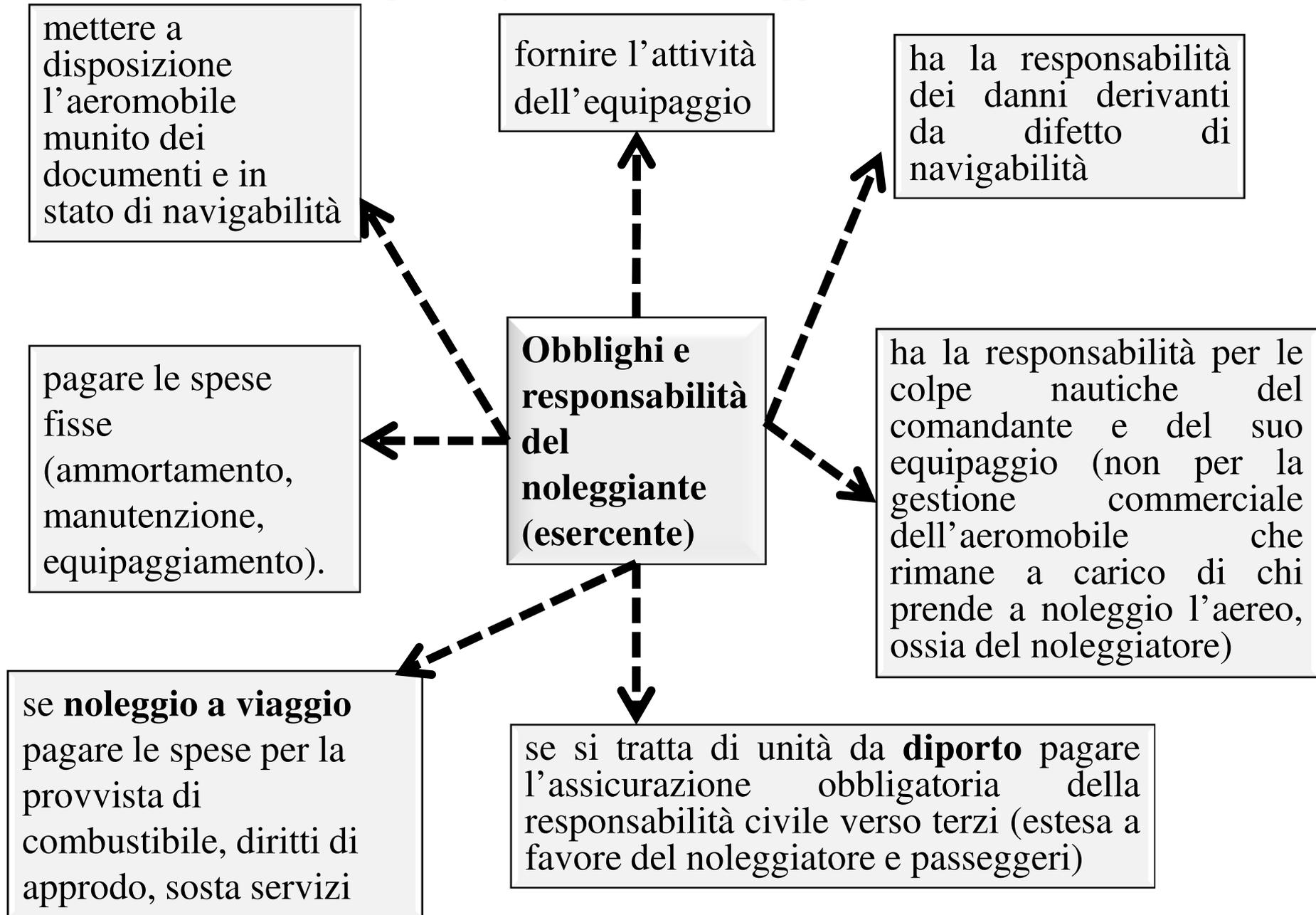
mantiene la detenzione dell'aereo (proprio o preso in locazione) per l'esercizio della navigazione, .

e si assume la responsabilità di mantenere l'aeromobile in stato di aeronavigabilità

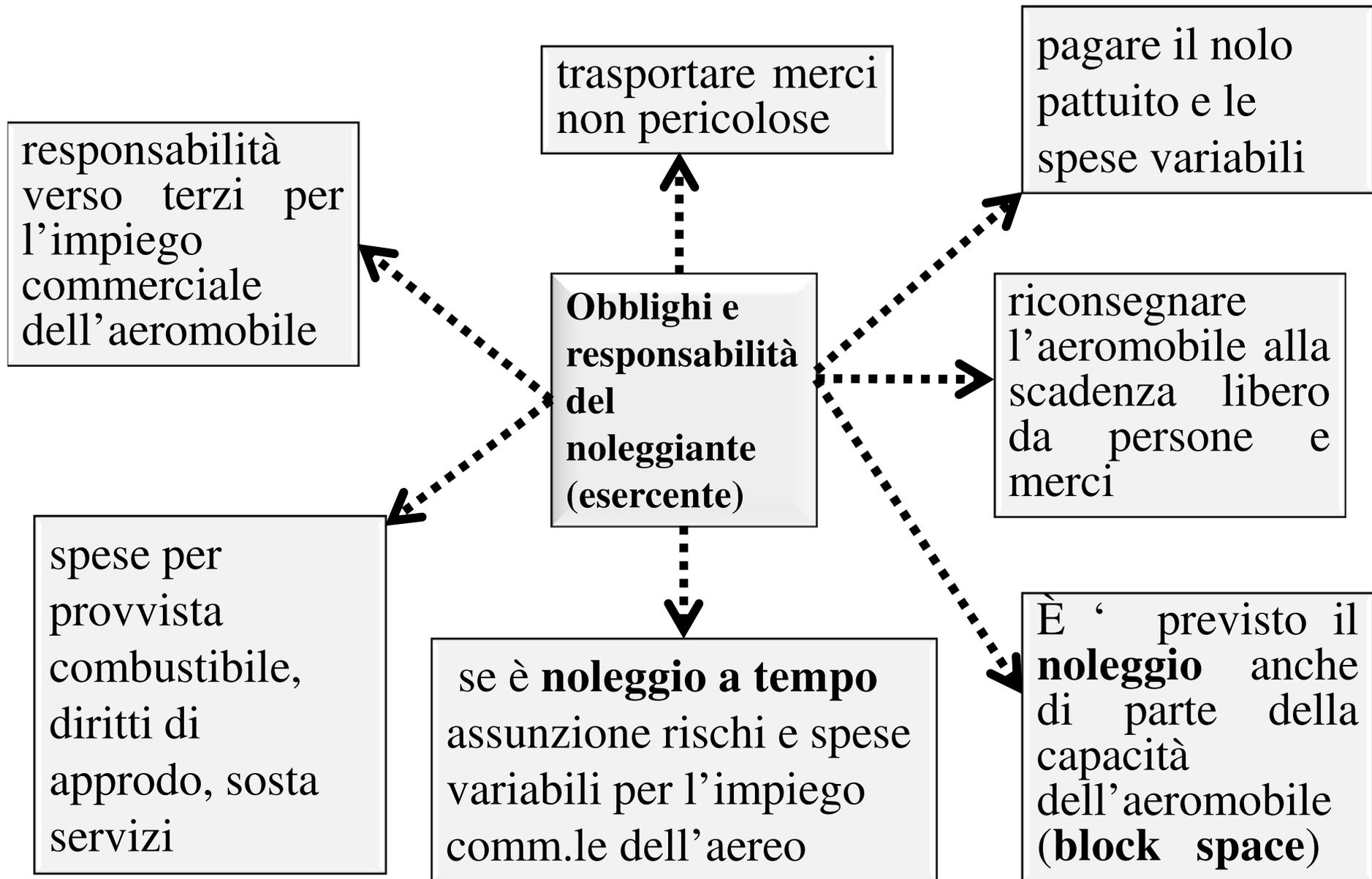
Può essere **a tempo o a viaggio**

Vettore è chi si assume l'obbligo di trasferire persone o cose contro remunerazione (l'aeromobile che usa può essere proprio o preso in locazione).

obblighi e responsabilità del noleggiatore



obblighi e responsabilità del noleggiatore:



Differenze fra locazione, noleggio e trasporto

Nella **locazione**

l'aeromobile è l'oggetto della prestazione, il conduttore è l'esercente, la prestazione consiste in un **dare**

Nel **noleggio**

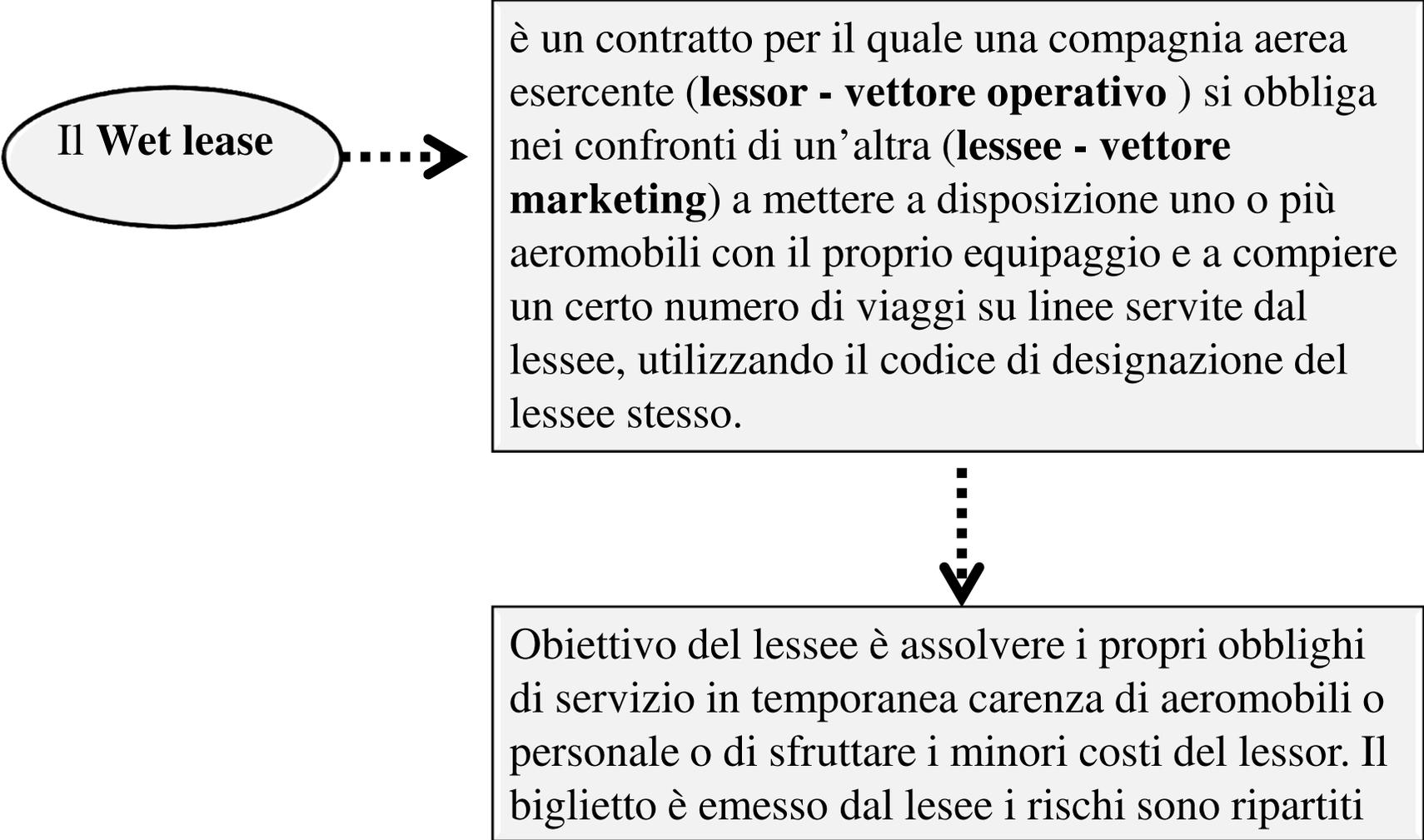
l'oggetto del contratto è la prestazione della navigazione e l'aeromobile è solo lo strumento per realizzare la prestazione. Il fatto del trasporto non risulta dedotto nel contratto perché il noleggiatore può servirsi dei viaggi a fini diversi (es. pesca, lavoro aereo, ecc.). La prestazione consiste in un **fare**

Nel **trasporto**

il compimento del viaggio è strumentale, nel noleggio è finale. Il vettore si obbliga, dietro corrispettivo, a trasferire persone o cose per via aerea e a custodirle. La prestazione consiste in un **fare**

WET LEASE

Il Wet lease



è un contratto per il quale una compagnia aerea esercente (**lessor - vettore operativo**) si obbliga nei confronti di un'altra (**lessee - vettore marketing**) a mettere a disposizione uno o più aeromobili con il proprio equipaggio e a compiere un certo numero di viaggi su linee servite dal lessee, utilizzando il codice di designazione del lessee stesso.

Obiettivo del lessee è assolvere i propri obblighi di servizio in temporanea carenza di aeromobili o personale o di sfruttare i minori costi del lessor. Il biglietto è emesso dal lessee i rischi sono ripartiti

WET LEASE IN

Nel caso di **nolegg** di **aeromobili immatricolati all'estero** da imprese nazionali (**wet lease-in**)

la responsabilità della gestione tecnica ed operativa dei voli rimane all'operatore estero.

L'autorizzazione al noleggio è data dall'ENAC

L'esercente italiano deve garantire che l'operatore estero mantenga l'idoneità tecnica dell'aereo secondo standard europei

WET LEASE OUT

Nel caso di **nolegg** da parte di imprese estere di aeromobili immatricolati in Italia (wet lease-out),

la responsabilità rimane dell'impresa nazionale, l'esercente deve continuare ad ottemperare ai suoi obblighi

Se il vettore comunitario vuole sottoscrivere contratti di wet lease per aeromobili immatricolati in un paese terzo serve una approvazione dell'autorità competente, che la concede se il vettore dimostra che ci sono esigenze eccezionali di capacità stagionale

DRY LEASE

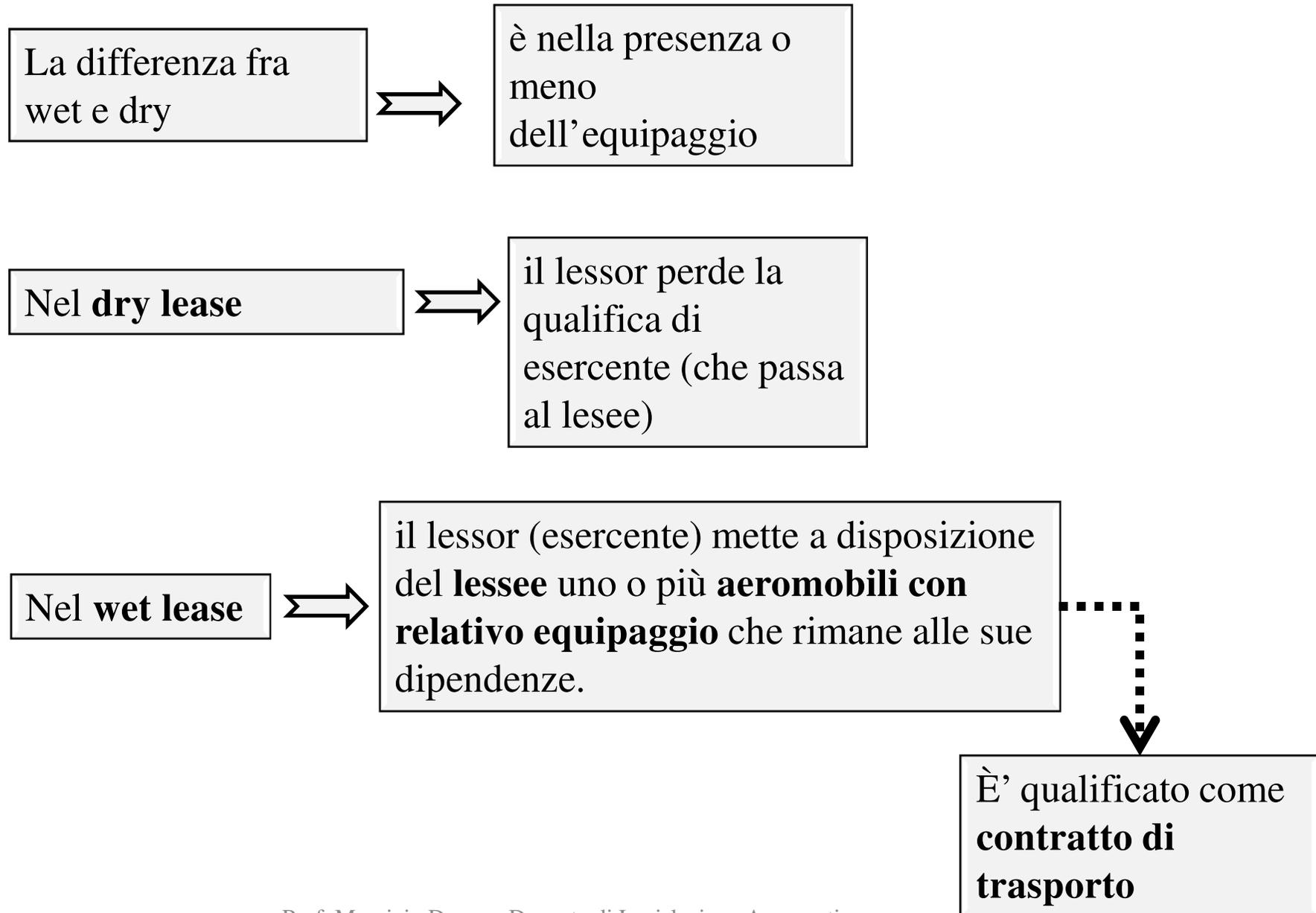
Il Dry lease

prevede che il proprietario dell'aeromobile (**lessor**) si obblighi a trasferire il godimento dell'aereo ad altro soggetto (**lessee**), per un tempo limitato, dietro corrispettivo

È qualificato come **contratto di locazione** e ha per oggetto la detenzione dell'aeromobile **senza equipaggio**.

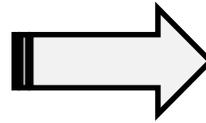
Il **lessee** diviene **esercente**. Se non è inferiore a 6 mesi deve essere provato per iscritto e registrato nel **registro di immatricolazione**, se è inferiore a 6 mesi basta la semplice dichiarazione di **esercenza**.

DISTINZIONI WET E DRY LEASE



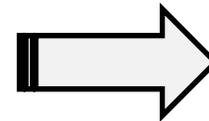
DRY LEASE IN E OUT : DISTINZIONI

Se gli aeromobili sono immatricolati all'estero (dry lease-in) sono comunque sottoposti ai controlli nazionali



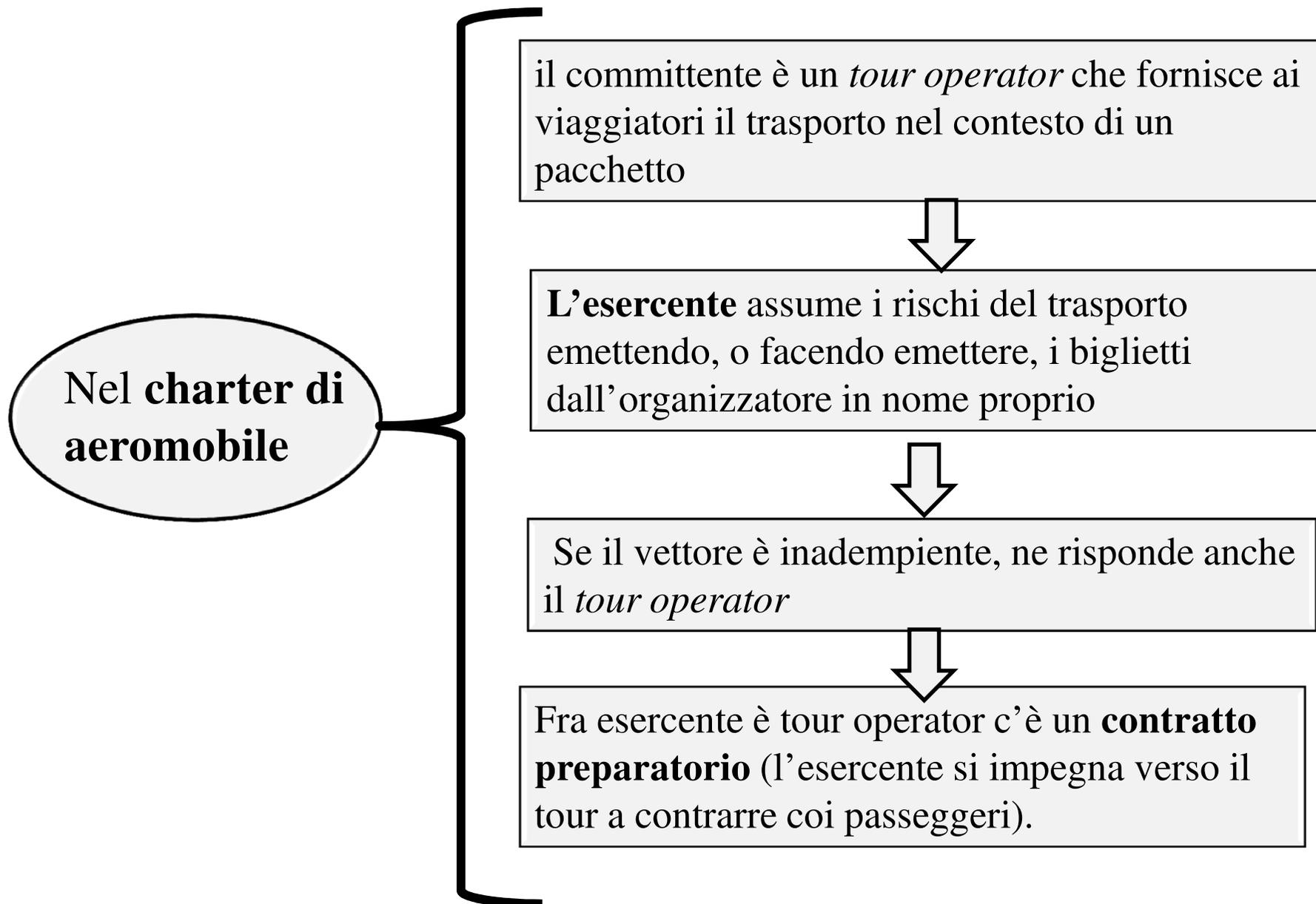
Lo Stato di immatricolazione deve essere membro dell'ICAO e va comunque presentata richiesta di utilizzazione all'ENAC trenta gg. prima.

Se gli aeromobili sono immatricolati in Italia ma locati ad imprese estere (dry lease out)

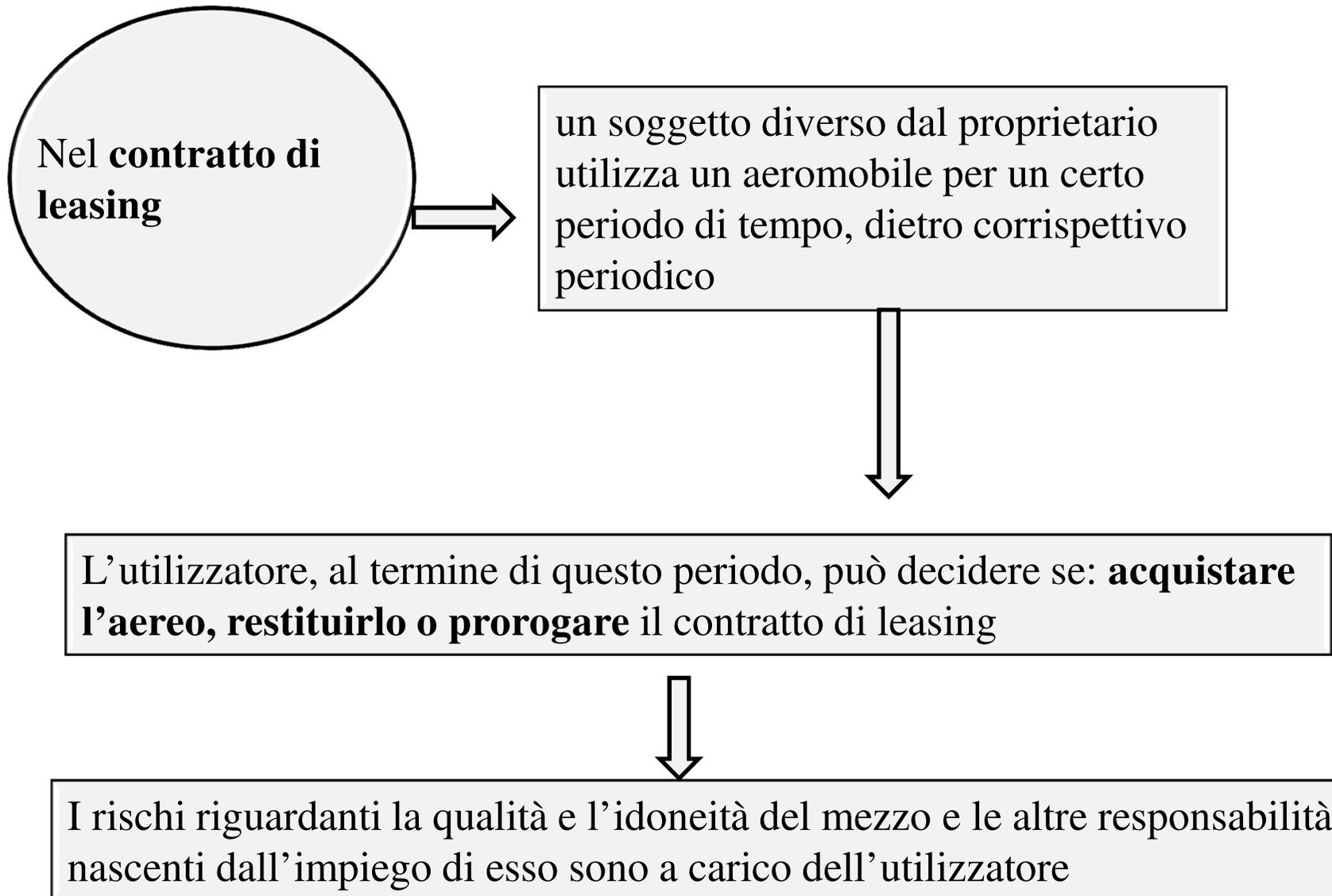


è sempre l'ENAC a controllare

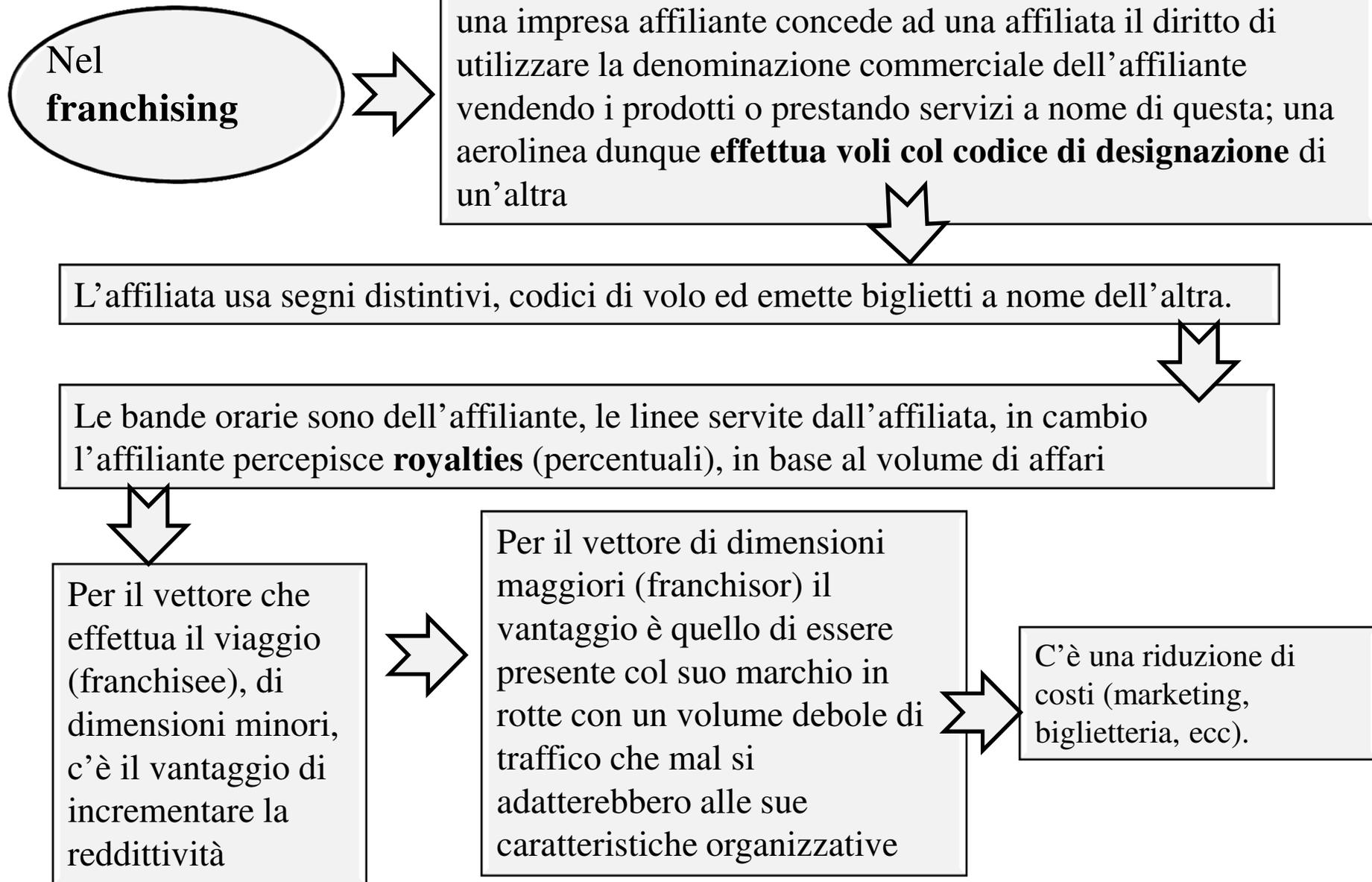
CHARTER DI AEROMOBILE



LEASING

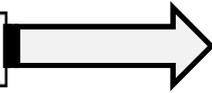


FRANCHISING



CODE SHARING

Il code sharing



è l'accordo più diffuso

Tramite esso una compagnia aerea, che esercita voli di linea col proprio codice di designazione (denominata vettore operativo, VO), consente ad un'altra compagnia (denominato vettore commerciale, o marketing, VM) di aggiungere il proprio diverso codice sullo stesso volo e di vendere i relativi biglietti di trasporto con tale codice a proprio nome



La finalità dell'accordo è quella di ottimizzare l'efficienza operativa delle due compagnie, evitando duplicazioni di voli e razionalizzando la capacità degli aeromobili. Gli accordi di code sharing sono spesso inseriti in più ampi accordi di collaborazione, che possono prevedere la programmazione degli orari, la suddivisione dei ricavi, la qualità dei servizi offerti, l'assistenza a terra...



..
I vettori sono tenuti a rispettare le regole di concorrenza e i requisiti di sicurezza prescritti. Inoltre, quando il trasporto aereo è effettuato da un vettore diverso da quello indicato nel biglietto, i passeggeri devono essere informati. Il vettore operativo è responsabile del trasporto, il vettore o i vettori marketing (VM) vendono i biglietti

INTERLINING

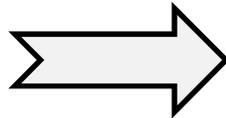
Interlining : la condivisione di codici (code sharing) è diversa dalla interlining

Nell' interlining



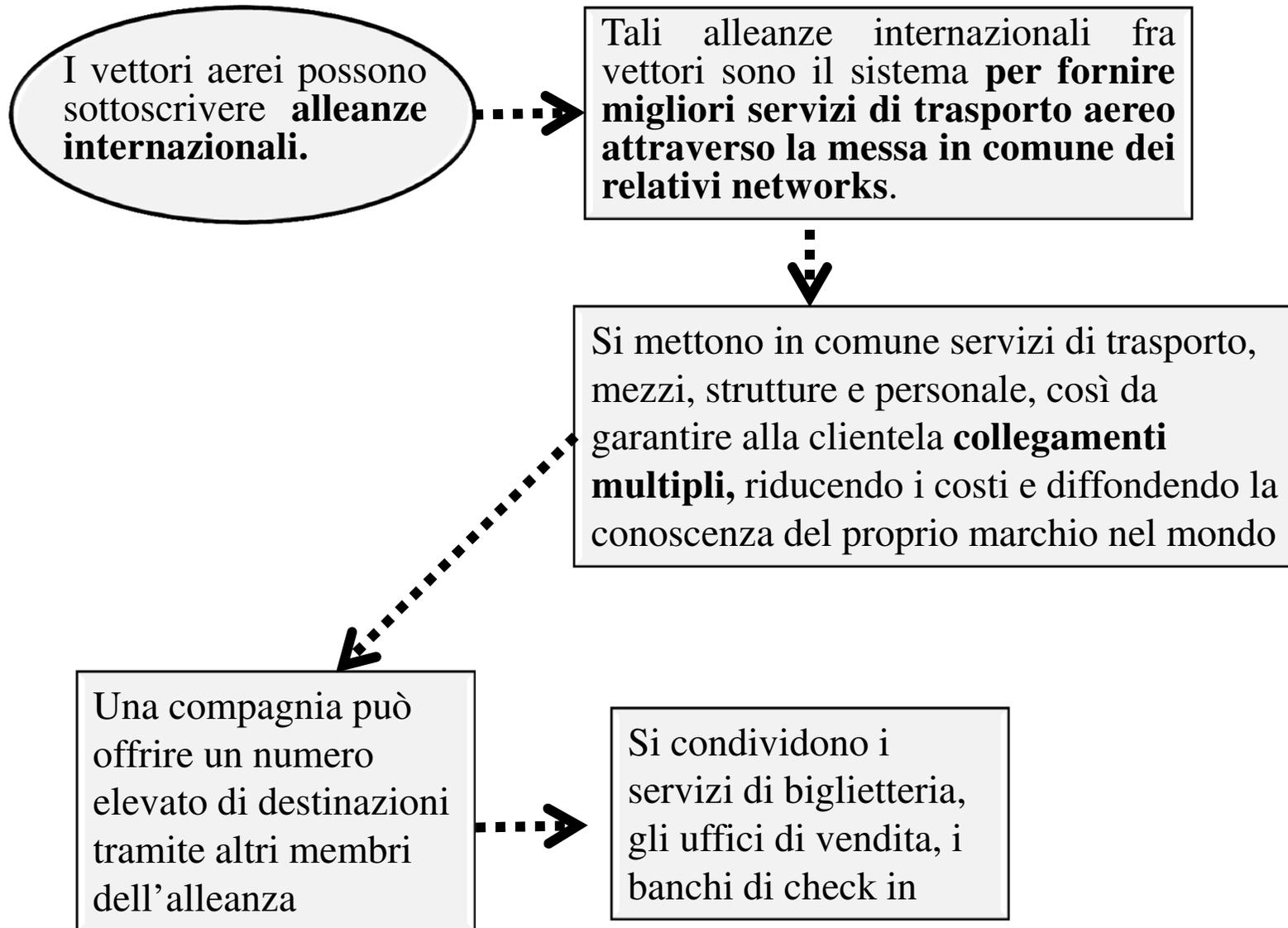
il passeggero utilizza il biglietto di una compagnia per il volo effettuato da un'altra compagnia (cioè c'è un reciproco riconoscimento di biglietti).

Nel code sharing

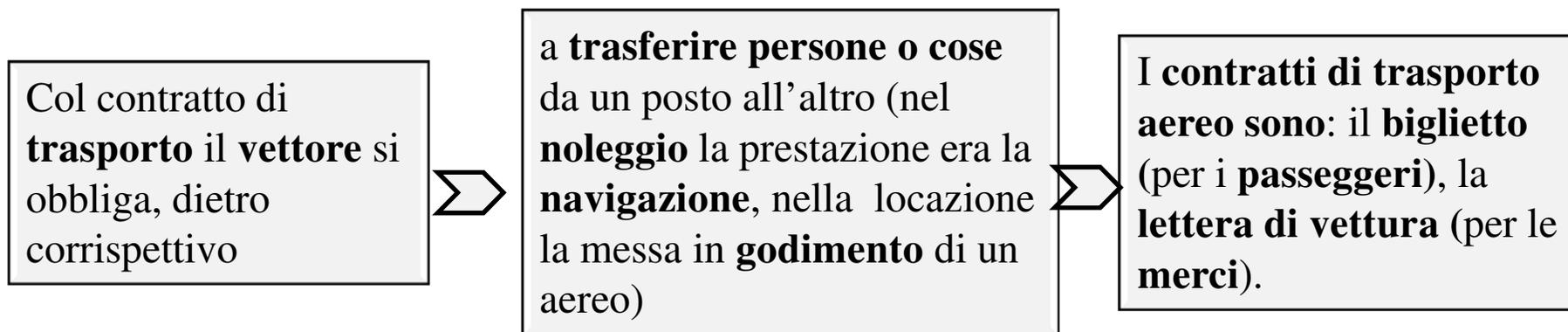


il vettore può vendere come proprio un volo altrui

GLOBAL AIRLINE ALLIANCE

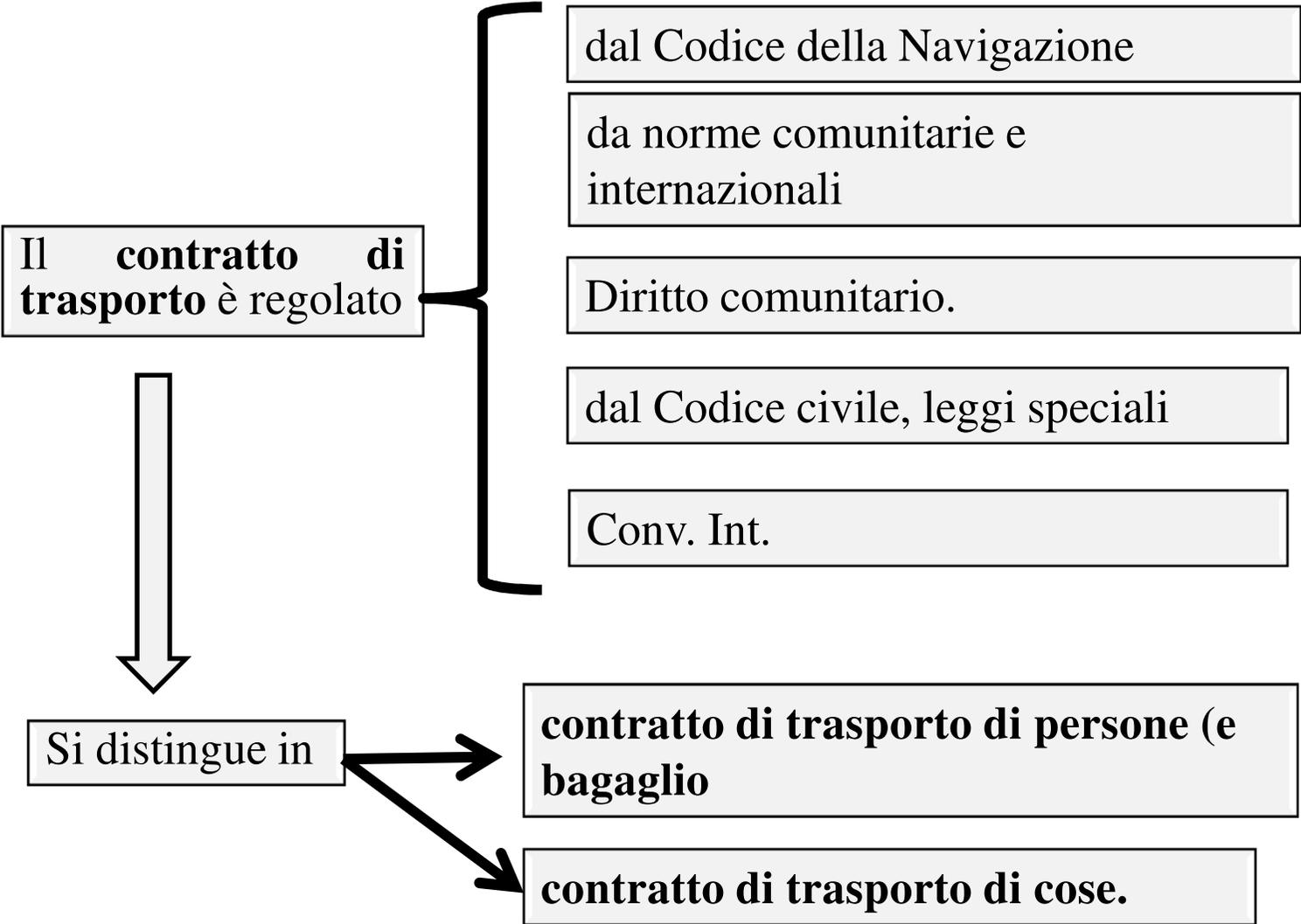


CONTRATTO DI TRASPORTO

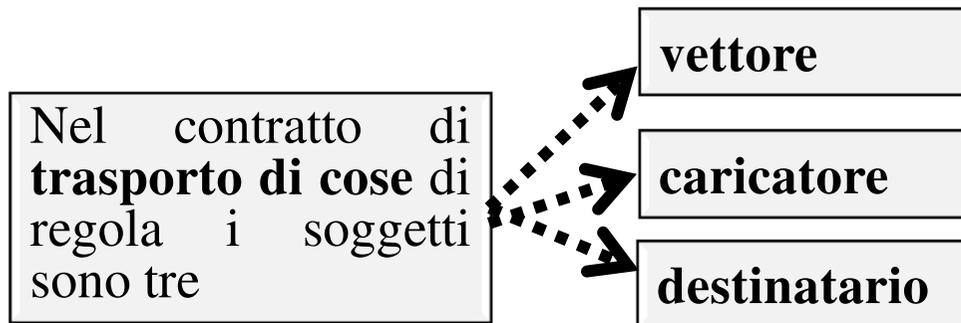


È un **contratto consensuale** con eventuali prestazioni accessorie. È un **contratto di adesione (accettazione in blocco delle regole poste dal vettore)**. Se indica il nome del passeggero può essere ceduto solo col consenso del vettore. Il nuovo passeggero pagherà al vettore il prezzo, e questi lo rimborserà in parte al cedente

CARATTERISTICHE



DESCRIZIONE



i contraenti sono il vettore e il caricatore, il terzo è il destinatario

Il **destinatario** acquista i diritti nascenti dal contratto, anche se non ha partecipato al contratto dal momento in cui le cose arrivano a destinazione, o dovevano arrivare, e ne chiede la consegna al vettore. Non serve una forma particolare del contratto, ma quella scritta si impone per la prova

TRASPORTO DI PERSONE

Per il c. di **trasporto di persone** la prova di esso è il **biglietto**.



Il passeggero deve ricevere avviso scritto in cui ci sia specificato che il vettore è responsabile per morte o lesioni secondo le norme della **Convenzione di Montreal**

Il passeggero deve essere informato del nome del vettore (a volte non coincidente a causa degli accordi di collaborazione fra compagnia o per un contratto di noleggio).

DESCRIZIONE

È permessa la cessione del biglietto se c'è consenso del vettore



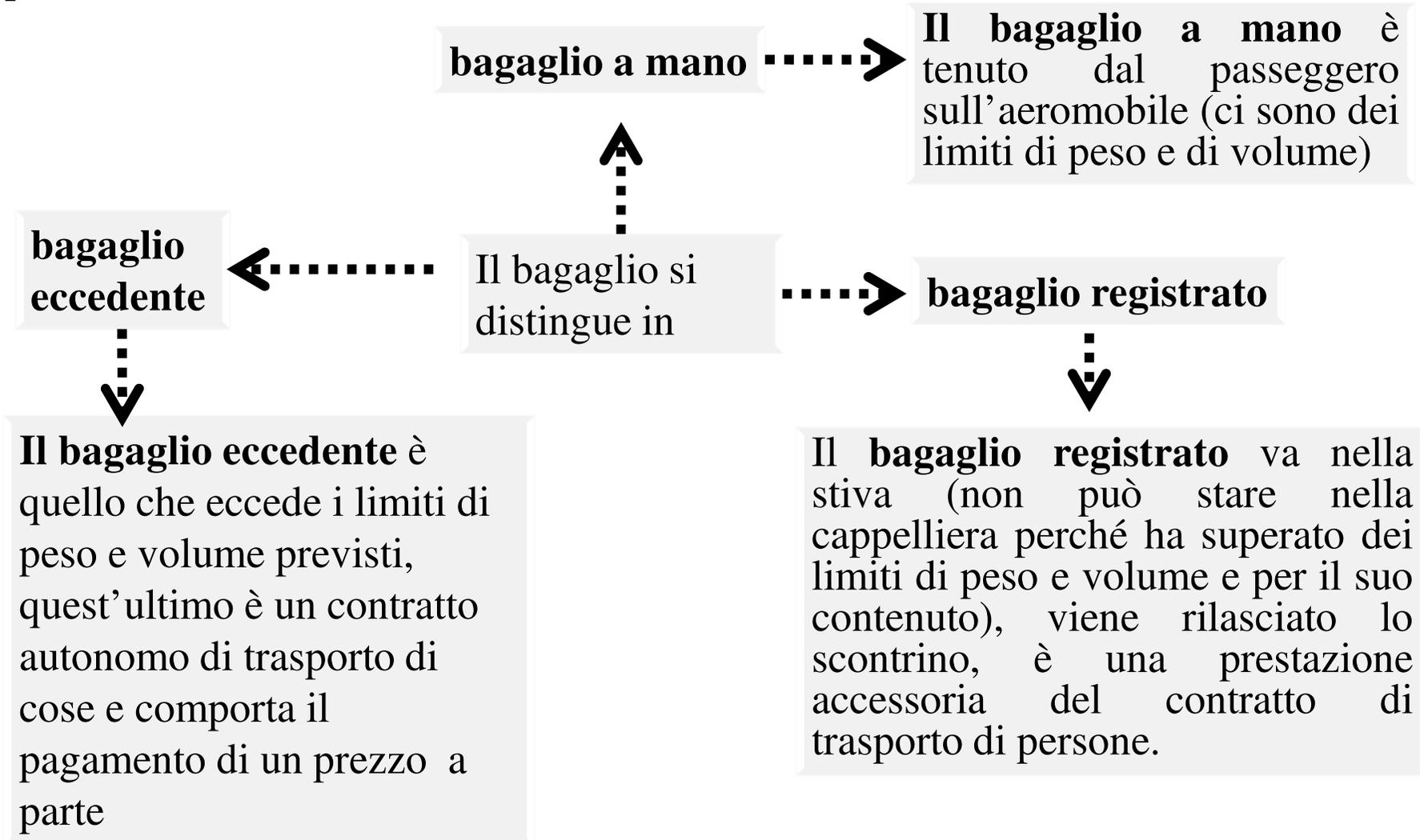
Nel trasporto di persone il prezzo comprende di regola il trasporto e il vitto

Nel **trasporto di persone** la prestazione accessoria è quella del bagaglio registrato (nei limiti di peso e volume).

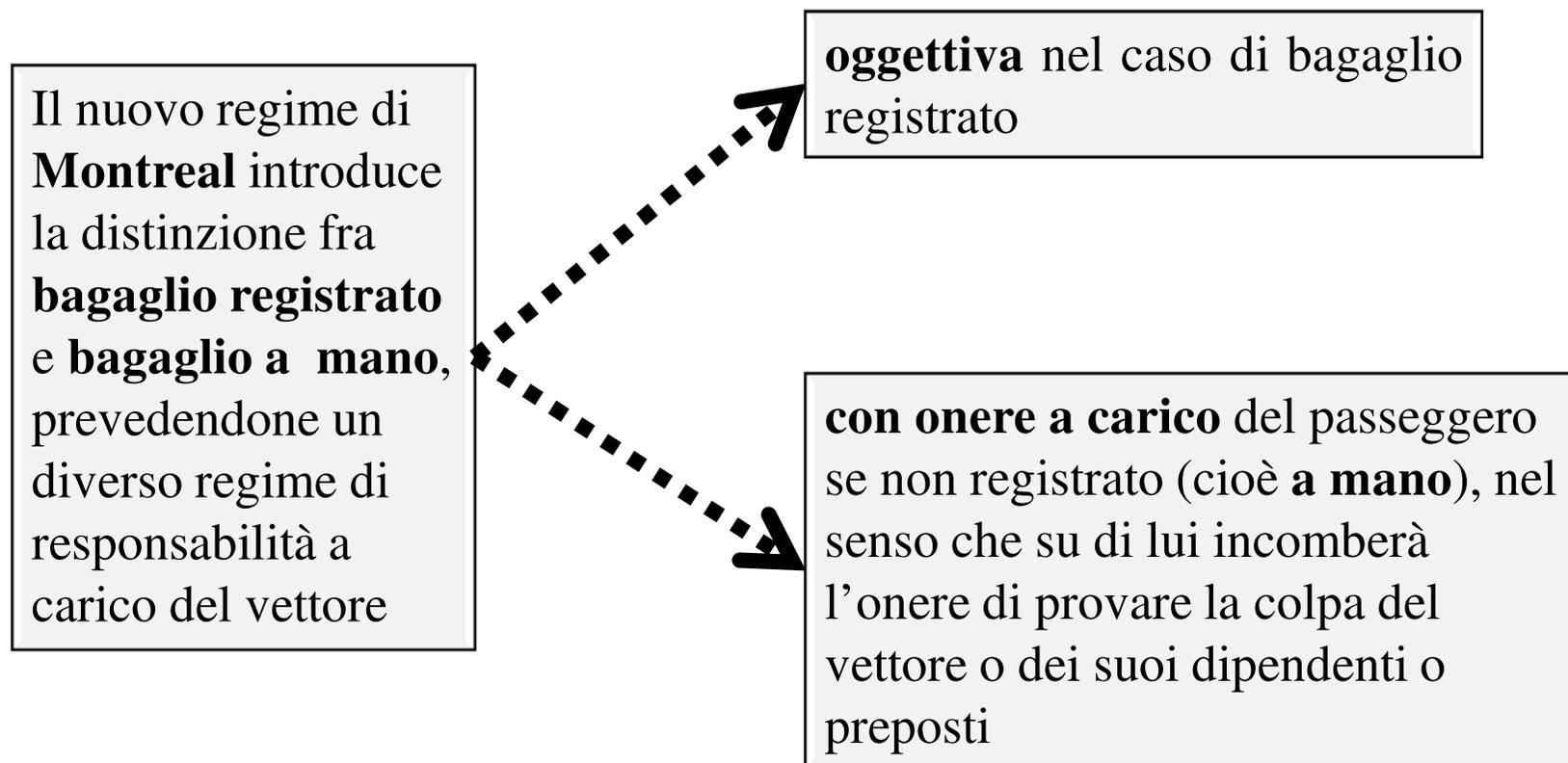
Quello **eccedente** non è prestazione accessoria ma **autonomo contratto di trasporto di cose**.

TRASPORTO BAGAGLIO

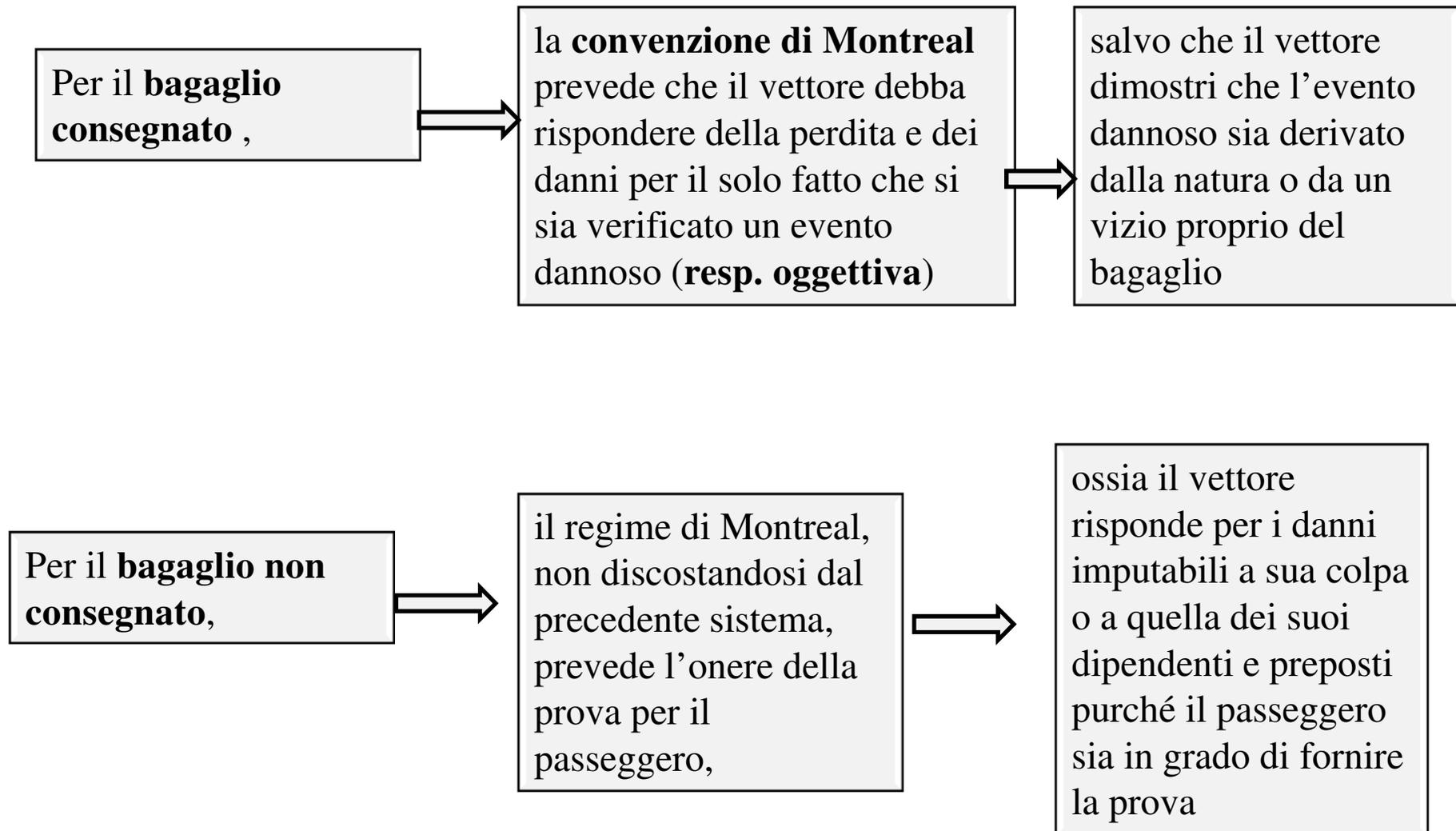
Il trasporto del bagaglio è una **prestazione accessoria** al contratto di trasporto di persone



BAGAGLIO REGISTRATO E A MANO: RESPONSABILITA'



BAGAGLIO CONSEGNATO E NON



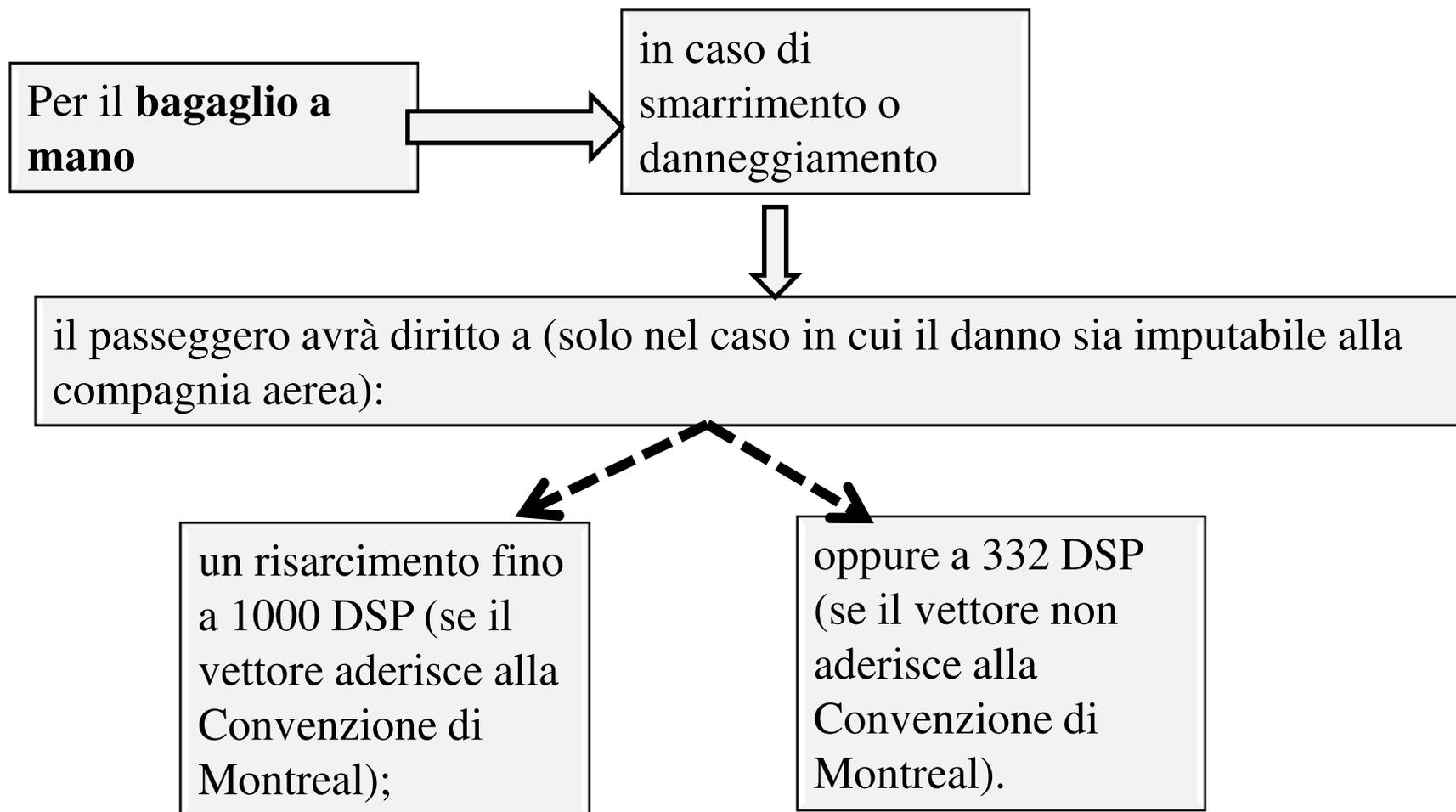
AMMONTARE DEL RISARCIMENTO

Per il bagaglio registrato: in tutti i casi di smarrimento, danneggiamento o ritardata consegna il passeggero avrà diritto a

un risarcimento danni fino **all'ammontare massimo di 1000 dsp** da parte delle compagnie aeree europee e dei Paesi che aderiscono alla **Convenzione di Montreal**

un risarcimento danni fino a **19 DSP/Kg.** per le compagnie aeree che aderiscono alla **Convenzione di Varsavia** (a meno che il passeggero non abbia sottoscritto un'assicurazione integrativa per un importo maggiore).

DISTINZIONI



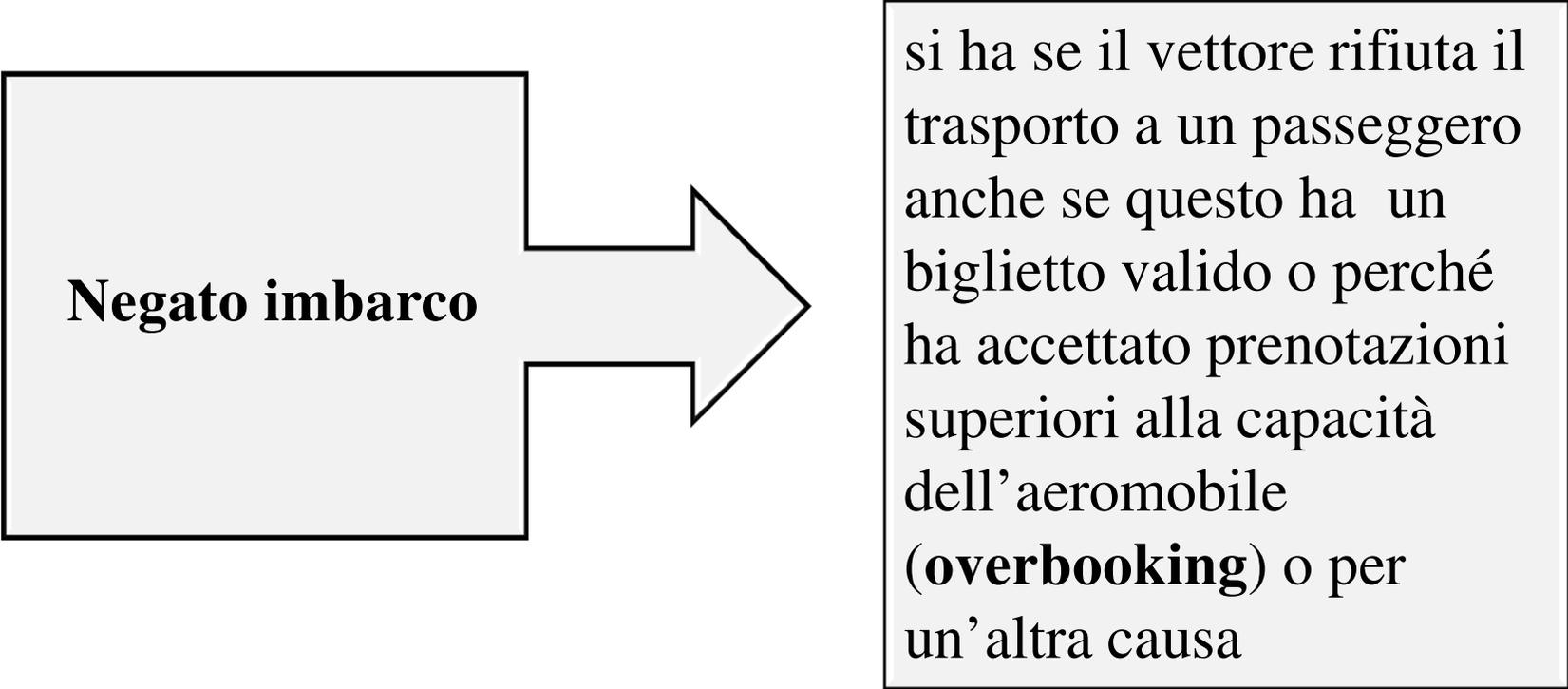
IL REGOLAMENTO EUROPEO N.261/2004

Il regolamento europeo disciplina la fattispecie del **negato imbarco, cancellazione del volo, ritardo prolungato** (per voli in partenza da un aeroporto situato nell'UE, o extraeuropeo ma con vettore dell'UE),

ne consegue che analoghe norme non sono applicabili ad altri vettori, es. americani

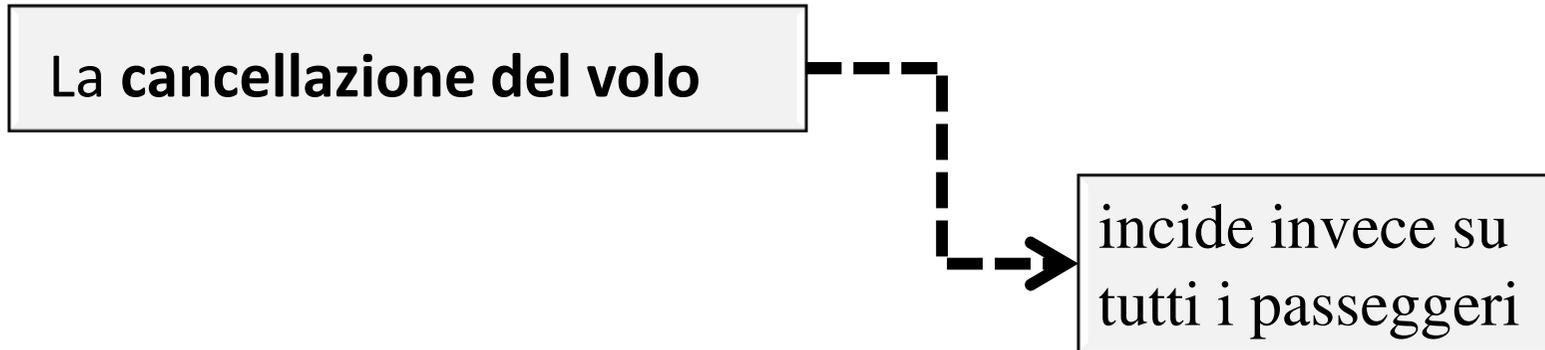
LE FATTISPECIE

Negato imbarco



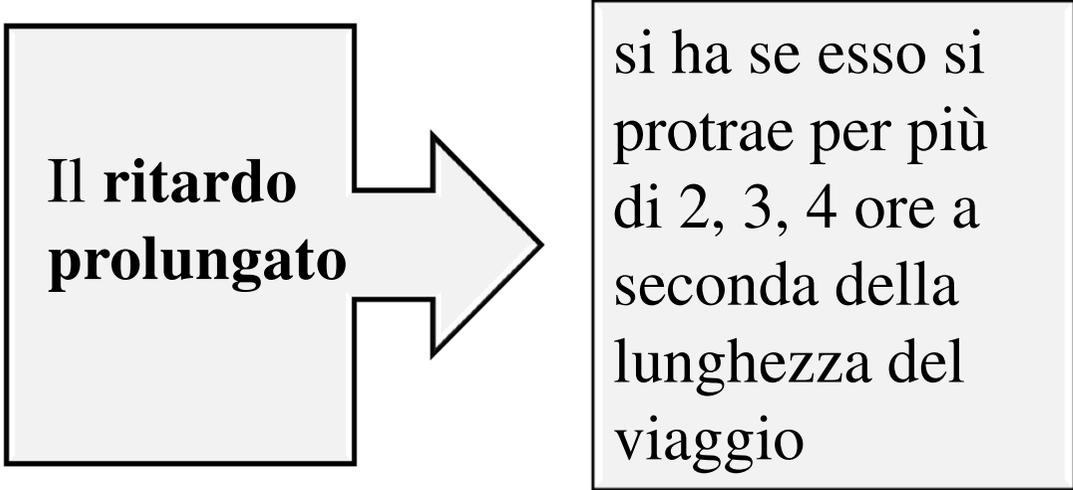
si ha se il vettore rifiuta il trasporto a un passeggero anche se questo ha un biglietto valido o perché ha accettato prenotazioni superiori alla capacità dell'aeromobile (**overbooking**) o per un'altra causa

LE FATTISPECIE



LE FATTISPECIE

**Il ritardo
prolungato**



si ha se esso si
protrae per più
di 2, 3, 4 ore a
seconda della
lunghezza del
viaggio

LE OPZIONI DEL PASSEGGERO

In tutti e tre i casi il passeggero può scegliere fra

la **risoluzione del contratto** (per il ritardo se è maggiore a 5 ore)

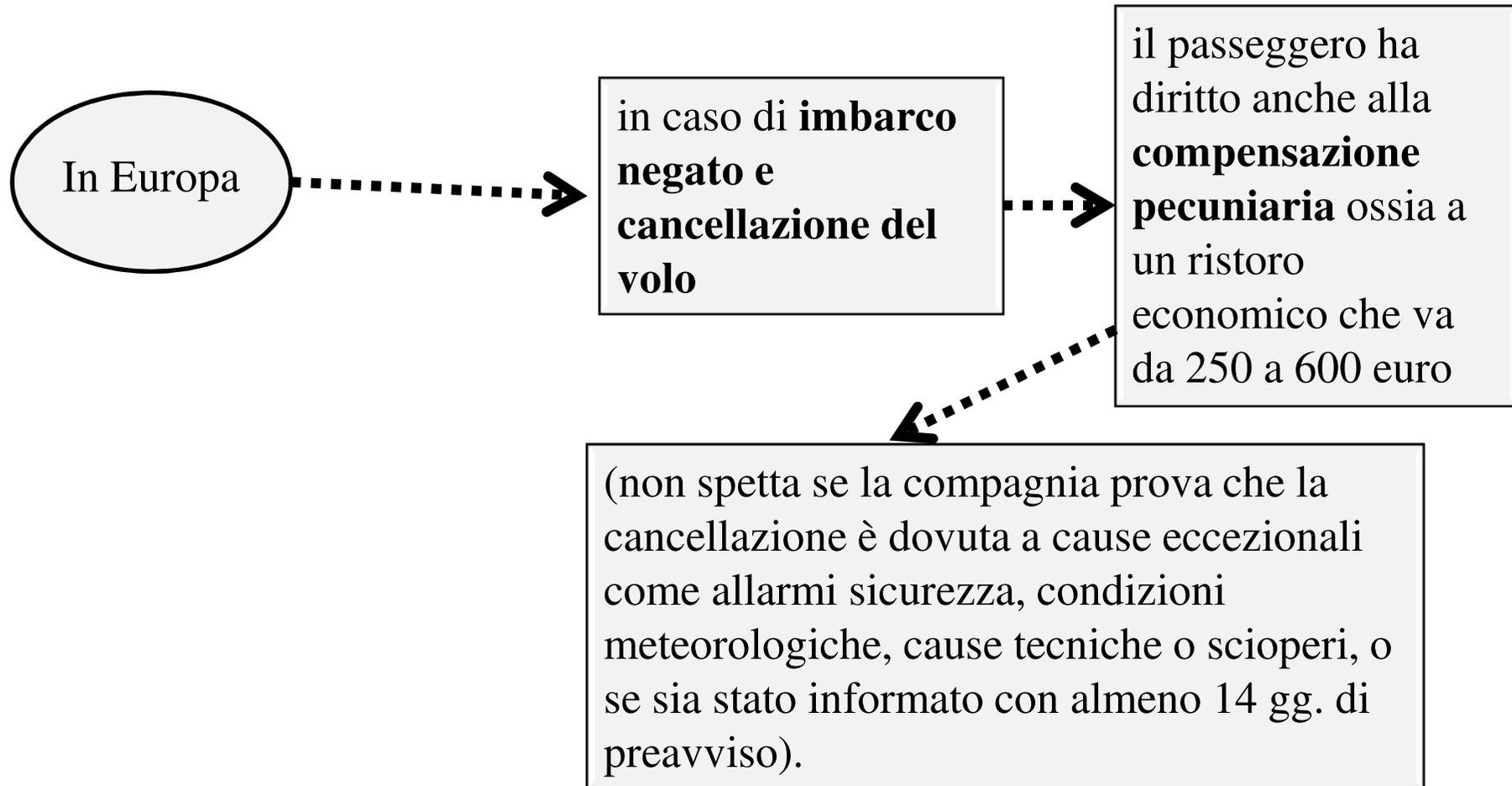
la **partenza con un volo successivo** (comprensiva di assistenza, vitto, alloggio, trasferimenti, 2 telefonate).

In caso di **cancellazione** del volo o imbarco negato il passeggero ha diritto (a scelta) a

Rimborso del prezzo

Imbarco su un volo alternativo prima possibile e **assistenza** (pasti, pernottato in albergo, trasferimento da e per l'aeroporto, due chiamate)

COMPENSATION



La somma è dimezzata se viene offerto un volo alternativo che consenta il trasporto con un ritardo contenuto

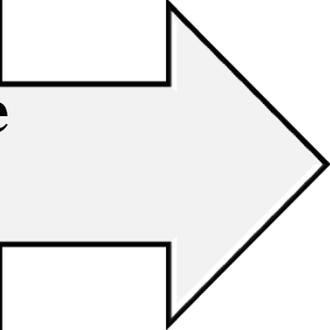
IL RITARDO

In linea di massima nel **ritardo** non c'è il diritto alla compensazione pecuniaria (che si ha invece in caso di **cancellazione** del volo).

La Corte di Giustizia europea ha però recentemente riconosciuto che i passeggeri dei voli ritardati, dal punto di vista del disagio subito, possono essere assimilati ai passeggeri dei voli cancellati all'ultimo momento quando la perdita di tempo sia di almeno 3 ore

IL RISARCIMENTO IN DSP

Se a causa del **ritardo prolungato, imbarco negato, cancellazione di volo**, il passeggero **subisce anche dei danni** (dimostrabili)



purchè la compagnia non dimostri che il danno era inevitabile, ha diritto anche a un risarcimento fino a un massimo di 4150 dsp (ogni dsp, cioè diritto speciale di prelievo, vale circa un euro).

LA RESPONSABILITÀ DEL TRASPORTO DI PERSONE

La responsabilità del trasporto di persone



è disciplinata dalla
Convenzione di Montreal
(1999).



La riforma del Codice della
Navigazione (dlg 96/2005 e il dlg
151/2006) ha avuto l'effetto di
rendere applicabili ai voli nazionali le
disposizioni internazionali e
comunitarie in materia

LA RESPONSABILITA' OGGETTIVA

Le istituzioni comunitarie hanno adottato il **reg. 889/2002** sulla **responsabilità del vettore in caso di incidenti**:

non c'è più il limite al risarcimento danno dovuto dal vettore alla **persona**, ma c'è una **responsabilità oggettiva** per i danni alla persona **non eccedenti i 100.000 DSP** senza possibilità di esclusione della responsabilità per il vettore (presunzione di responsabilità).

Il vettore è esonerato solo se prova che la morte o il ferimento sono stati determinati da negligenza o atto illecito o omissione del passeggero stesso o che lo stesso vi ha contribuito

LA PROVA LIBERATORIA DELL'ESERCENTE

**Se il danno
supera i
100.000
DSP**



il vettore può fornire la prova
liberatoria per l'eccedenza,
dimostrando che il fatto dannoso non
può essere dovuto a sua negligenza



Il passeggero deve solo
provare l'infortunio

IMPEDIMENTO DEL PASSEGGERO

In caso di **impedimento del passeggero** per causa a lui non imputabile



il contratto è risolto e il vettore restituisce il prezzo pagato (salvo diversa pattuizione del contratto che lo escluda).

Se non si presenta



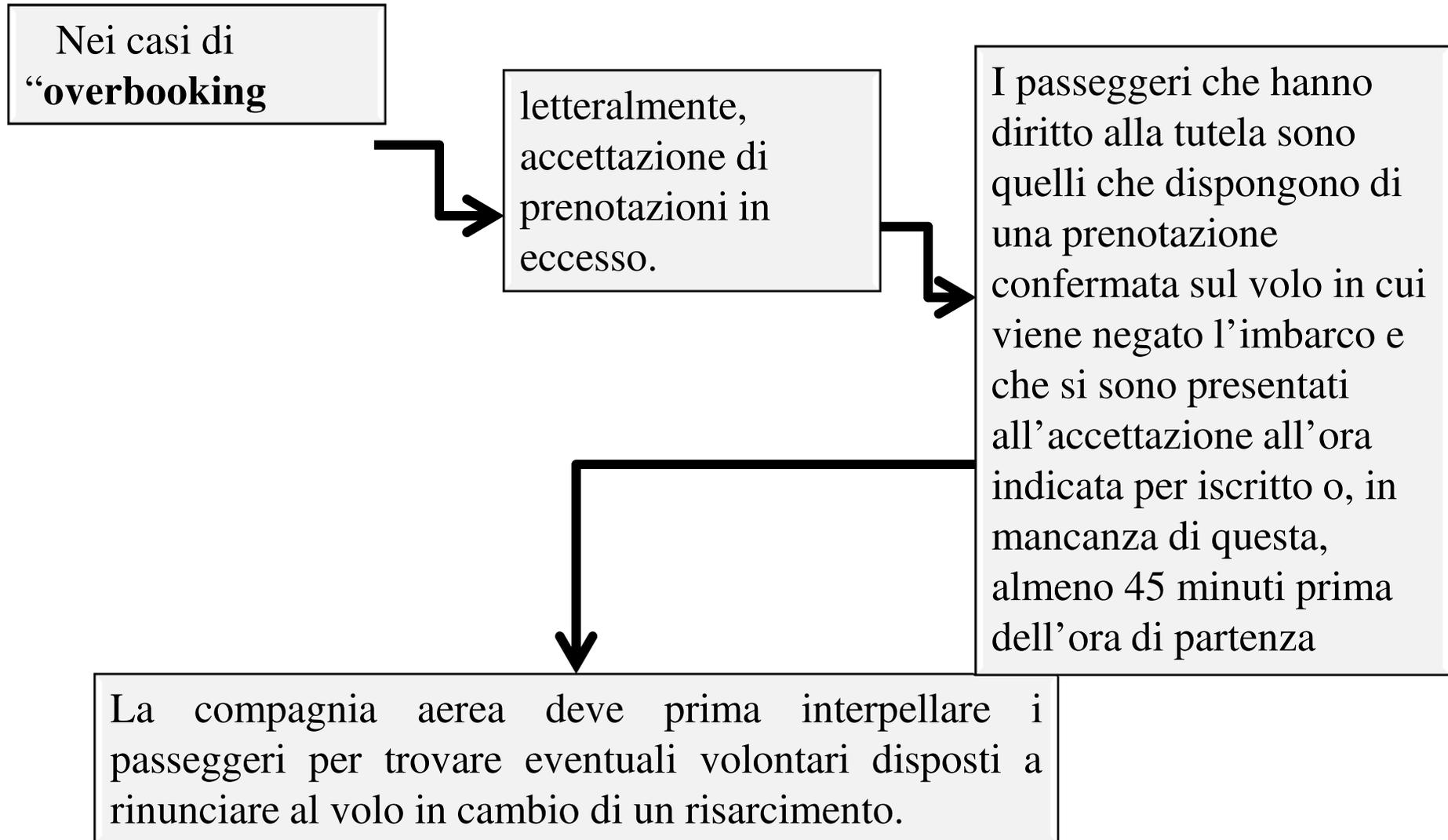
paga comunque il prezzo (**multa penitenziale**), ma è possibile che ottenga la restituzione se il vettore autorizza la cessione ad altro passeggero

Se deve **interrompere il viaggio** per causa a lui non imputabile

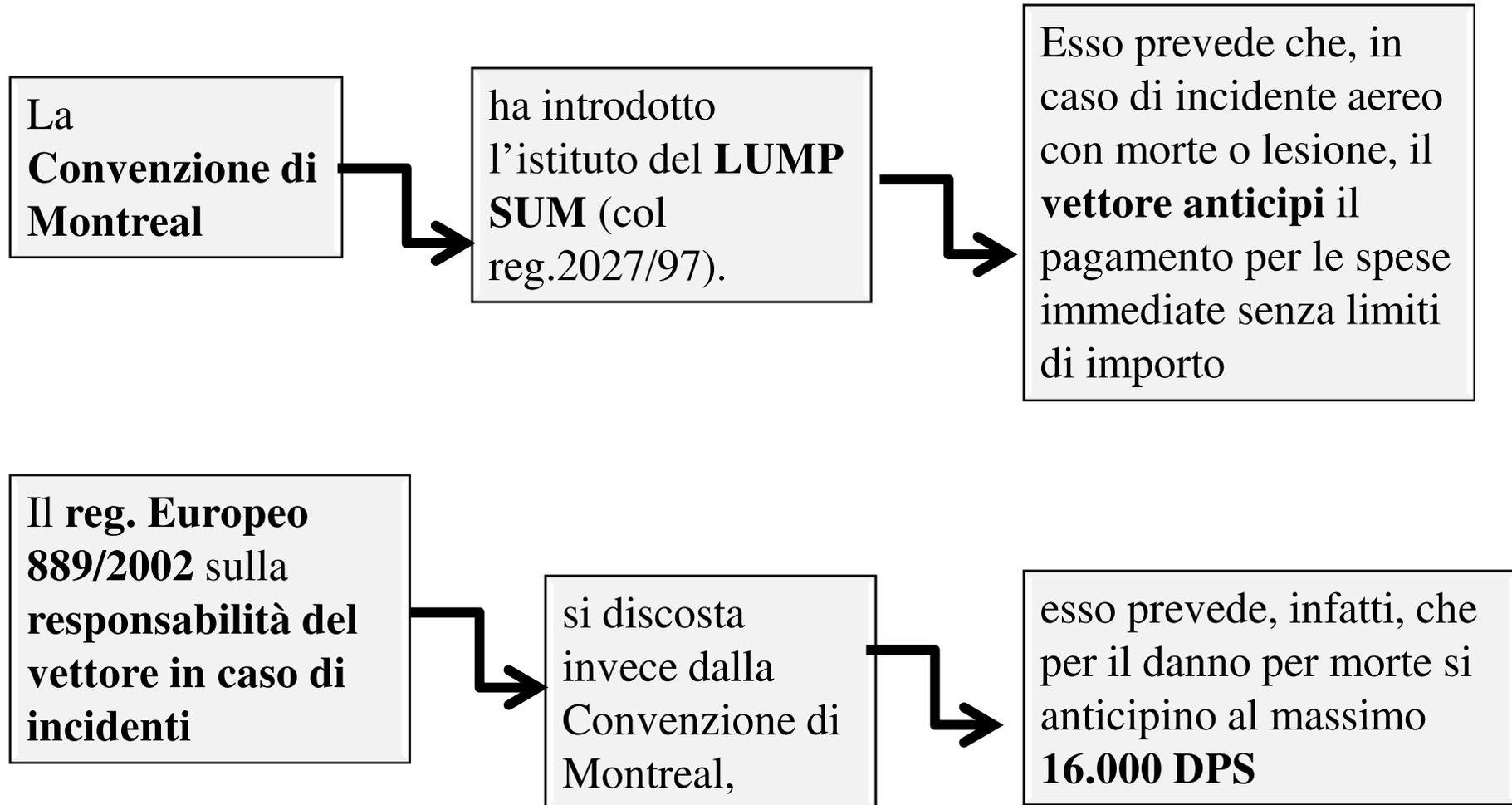


paga solo il viaggio percorso, se è per sua causa, paga tutto

OVERBOOKING



LUMP SUM



DANNO PSICHICO

**IL DANNO
PSICHICO**



L'orientamento della giurisprudenza straniera è stato finora quello di escludere il danno psichico, anche se dopo la Convenzione di Varsavia, emendata dal Protocollo di Guatemala City, è aumentata l'attenzione per il passeggero



· Nel testo del Protocollo non c'è comunque un riconoscimento per la "mental injury", pertanto, allo stato attuale, sono riconosciute solo le lesioni fisiche (bodily injury).