

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1332)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro di Grazia e Giustizia

(ZAGARI)

di concerto col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(PRETI)

e col Ministro della Marina Mercantile

(PIERACCINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 OTTOBRE 1973

Modificazioni ai limiti di somma stabiliti dal Codice della navigazione in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazione e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati dall'aeromobile

ONOREVOLI SENATORI. — Nel codice della navigazione sono contenuti numerosi limiti di somma in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazione e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati da aeromobili.

Si tratta in particolare:

a) dei limiti di responsabilità del *vetitore marittimo* (articoli 412, 423);

b) dei limiti legali di responsabilità degli *esercanti di linee aeree*, per quanto riguarda:

1) il trasporto di persone e di bagagli (articoli 941, 943, 944), ed il trasporto di cose (articolo 952);

2) la responsabilità per danni a terzi sulla superficie (articoli 967, 968);

3) la responsabilità per danni da urto (articoli 975, 976);

c) *dell'indennità di assicurazione obbligatoria a favore dei passeggeri e delle indennità e dei compensi per atti di assistenza o salvataggio* (articoli 998, 999).

Questi limiti vennero inizialmente fissati nel 1942, in sede di redazione del codice, e quindi con riferimento al valore della moneta in tale data ed ai corrispondenti limiti previsti dalle convenzioni internazionali allora vigenti.

Peraltro, l'intervenuta svalutazione della moneta rese manifesta l'opportunità di adeguare i limiti predetti e tale adeguamento fu effettuato con la legge 16 aprile 1954, n. 202, la quale seguì all'uopo un sistema collegato

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

alle esigenze di rispetto delle Convenzioni internazionali e risultante dall'adozione, nei riguardi dei diversi limiti, di multipli di aumento variabili, che raggiungono 40 volte le cifre indicate nel codice per i limiti in materia di navigazione marittima e da 32,2 a 35 volte le cifre del codice per i limiti in materia di navigazione aerea.

Ora, a distanza di un quindicennio, si appalesa ancora la necessità di procedere ad un nuovo adeguamento, in relazione alla ulteriore svalutazione monetaria ed alle conseguenti misure adottate in campo internazionale.

Infatti, come è noto, in virtù della legge 3 dicembre 1962, n. 1832, l'Italia ha ratificato e dato esecuzione al Protocollo che apporta modifiche alla Convenzione del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmato all'Aja il 28 settembre 1955, e pertanto, a seguito dell'entrata in vigore, nei riguardi del nostro Paese, delle norme contenute nel suddetto atto internazionale, il limite della responsabilità dell' esercente di servizi aerei internazionali, nel trasporto di persone, risulta elevato, rispetto alla precedente disciplina sancita dalla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, alla somma di 250.000 franchi per ciascun passeggero. Tale somma è rapportata, ai sensi dell'articolo XI del Protocollo in questione, ad una unità monetaria costituita da 65,50 milligrammi d'oro al titolo di 900 millesimi di fino.

Conseguentemente, allo scopo di armonizzare, sotto il profilo degli obblighi assicurativi e della connessa responsabilità dei vettori, la disciplina vigente in materia di trasporto aereo di persone, sia nel campo nazionale che in quello internazionale, si rende necessario procedere all'aggiornamento della legislazione italiana in relazione ai criteri fissati dal Protocollo dell'Aja.

Si appalesa chiara, invero, l'indilazionabile esigenza di eliminare, per evidenti motivi di equità, il forte ed ingiustificato divario in atto esistente nel nostro ordinamento interno tra il limite legale della responsabilità del vettore di trasporti aerei internazionali, risultante dal citato Protocollo dell'Aja, e quello previsto per i trasporti aerei interni

dagli articoli 941 e 943 del codice della navigazione, modificati dalla legge 16 aprile 1954, n. 202.

Circa il criterio dell'adeguamento, si è ritenuto di mantenere il sistema dei limiti fissi adottato dal codice. Poichè peraltro il prezzo dell'oro ha subito negli ultimi tempi forti oscillazioni, anche di carattere patologico, la rispondenza dei nuovi limiti fissi che si propongono ai valori stabiliti dal Protocollo dell'Aja ed agganciati appunto al prezzo dell'oro non può essere che largamente approssimativa.

Alla stregua di tali considerazioni è apparso, pertanto, congruo stabilire un aumento degli attuali limiti dell'assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo e del risarcimento nel trasporto di persone (articoli 941 e 943 del codice) nella misura risultante da un rapporto da uno a due.

Tuttavia, sempre per evidenti ragioni di equità e di armonia legislativa, si rende necessario adeguare anche gli altri limiti del codice rimasti ai valori del 1954, e concernenti la responsabilità del vettore marittimo per danni ai bagagli ed alle cose (articoli 412 e 423); la responsabilità dell' esercente di linee aeree per quanto riguarda il trasporto di bagagli e di cose (articoli 944 e 952), i danni a terzi sulla superficie (articoli 967 e 968) e i danni da urto (articoli 975 e 976); l'indennità di assicurazione obbligatoria a favore dei passeggeri e le indennità e compensi per atti di assistenza o salvataggio (articoli 998 e 999).

È stato quindi previsto un aumento dei predetti limiti nella stessa misura fissata per gli articoli 941 e 943, mediante cioè il più semplice criterio di un rapporto uniforme, che non viene peraltro ad incidere in maniera rilevante sul sistema seguito dal codice.

L'articolo 1 del presente disegno di legge attua il predetto adeguamento, ripetendo senza varianti di disciplina sostanziale i corrispondenti articoli del codice, con la sostituzione della somma risultante dall'adeguamento alla somma originaria dei limiti in essi articoli contemplati.

Con l'articolo 2, inoltre, è previsto un opportuno termine di *vacatio*, fissato in 90 giorni, per l'entrata in vigore della legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il testo degli articoli 412, 423, 941, 943, 944, 952, 967, 968, 975, 976, 998 e 999 del codice della navigazione, modificato con la legge 16 aprile 1954, n. 202, è sostituito dal seguente:

« Art. 412. - (*Responsabilità del vettore per il bagaglio*). — Il vettore è responsabile, entro il limite massimo di lire ventiquattromila per chilogramma o della maggiore cifra risultante dalla dichiarazione di valore, della perdita e delle avarie del bagaglio, che gli è stato consegnato chiuso, se non prova che la perdita o le avarie sono derivate da causa a lui non imputabile.

La perdita o le avarie devono essere fatte constatare, a pena di decadenza, al momento della riconsegna, se trattasi di perdita o di avarie apparenti, ovvero entro tre giorni, se trattasi di perdita o di avarie non apparenti.

Per i bagagli e gli oggetti non consegnati al vettore, questi non è responsabile della perdita o delle avarie, se non quando il passeggero provi che le stesse sono state determinate da causa imputabile al vettore ».

« Art. 423. - (*Limiti del risarcimento*). — Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire quattrocentomila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.

Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa ».

« Art. 941. - (*Assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo*). — L'esercente di

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

linee aeree regolari deve assicurare ciascun passeggero contro gli infortuni di volo per la somma di dieci milioni quattrocentomila lire.

Ove non adempia a tale obbligo, l'esercente è tenuto per le indennità e per le somme che sarebbero dovute dall'assicuratore, nei limiti previsti dalle disposizioni sull'assicurazione obbligatoria dei passeggeri ».

« Art. 943. - (*Limiti del risarcimento nel trasporto di persone*). — Il risarcimento dovuto dal vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti non può, per ciascuna persona, essere superiore a dieci milioni quattrocentomila lire.

Nello stesso caso, se il vettore ha adempiuto all'obbligo di assicurazione di cui all'articolo 941, il risarcimento da lui dovuto per sinistri alla persona del passeggero non può superare la differenza tra la predetta somma e quella spettante al danneggiato in base al contratto di assicurazione ».

« Art. 944. - (*Responsabilità e limiti del risarcimento nel trasporto di bagagli non consegnati*). — Il vettore risponde della perdita e delle avarie dei bagagli non consegnati e degli oggetti in genere che il viaggiatore conserva presso di sé, dall'inizio delle operazioni d'imbarco al compimento di quelle di sbarco, quando il passeggero provi che la perdita o le avarie sono determinate da causa imputabile al vettore.

Tuttavia il risarcimento dovuto dal vettore, in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti, non può essere superiore alla cifra complessiva di quattrocentoventimila lire per ciascun passeggero ».

« Art. 952. - (*Limite del risarcimento*). — Il risarcimento dovuto dal vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti non può essere superiore a lire ventimila per chilogramma di merce caricata, o alla maggiore cifra corrispondente al valore effettivo delle cose trasportate, dichiarato dal mittente anteriormente alla caricazione.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il valore dichiarato dal mittente si presume come valore effettivo delle cose trasportate, fino a prova contraria ».

« Art. 967. - (*Limite del risarcimento complessivo*). — Il risarcimento complessivo, dovuto dall' esercente ai sensi dell' articolo 965, è limitato per ogni accidente ad una somma di lire ventimila per chilogramma del peso dell' aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo.

Quando la somma fissata in base al peso dell' aeromobile è inferiore a cinquanta milioni di lire ovvero superiore a centosessantasei milioni di lire, l' esercente risponde fino a concorrenza di tali somme. Se il danno proviene da un aeromobile da turismo o da un aliante, il limite minimo è ridotto a venti milioni di lire ».

« Art. 968. - (*Concorso dei creditori*). — I creditori per danni derivati da sinistri alle persone concorrono, entro il limite massimo di sedici milioni seicentomila lire per ogni persona, sui due terzi della somma alla quale è limitato il risarcimento complessivo dovuto dall' esercente; i creditori per danni alle cose concorrono sul terzo rimanente.

Tuttavia, se l' ammontare dei crediti per danni alle cose è inferiore a detto terzo, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per sinistri alle persone entro il limite individuale massimo indicato. Parimenti, se l' ammontare di crediti per sinistri alle persone è inferiore ai due terzi, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per danni alle cose.

« Art. 975. - (*Limite del risarcimento*). — Il risarcimento complessivo dovuto dall' esercente è limitato per ogni accidente ad una somma di lire ventimila per chilogramma del peso dell' aeromobile con il carico totale massimo, secondo le indicazioni del certificato di navigabilità o di collaudo.

Quando la somma fissata in base al peso dell' aeromobile è inferiore a cinquanta milioni di lire o superiore a centosessantasei milioni di lire, l' esercente risponde fino a

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

concorrenza di tali somme. Se trattasi di aeromobile da turismo o di aliante, il limite minimo è ridotto a venti milioni di lire ».

« Art. 976. - (*Concorso dei creditori*). — Al concorso dei creditori sulla somma limite si applicano gli articoli 968 e 970: tuttavia il risarcimento per danni alle persone non può superare la somma di dieci milioni quattrocentomila lire per ciascuna persona ».

« Art. 998. - (*Indennità di assicurazione*). — L'assicurazione deve essere stipulata a favore del passeggero fino a concorrenza di dieci milioni quattrocentomila lire.

Per il conseguimento delle indennità, il vettore può agire contro l'assicuratore per conto del danneggiato ».

« Art. 999. - (*Indennità e compensi di assistenza*). — Oltre al limite stabilito dall'articolo precedente, l'assicuratore risponde delle indennità e dei compensi dovuti per assistenza o salvataggio del passeggero fino a concorrenza di quattro milioni di lire. Tuttavia la somma delle indennità e dei compensi complessivamente dovuti dall'assicuratore per uno stesso aeromobile, in occasione di un medesimo sinistro, non può superare i quaranta milioni di lire.

L'assicuratore risponde altresì delle indennità dovute per atti di assistenza o salvataggio, che non abbiano avuto un utile risultato, sino ad un massimo complessivo di quattro milioni di lire per uno stesso sinistro e per un medesimo aeromobile ».

Art. 2.

La presente legge entra in vigore il novantesimo giorno dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.