

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

2^a COMMISSIONE

(Giustizia)

60° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 DICEMBRE 1973

Presidenza del Presidente VIVIANI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Modificazioni all'articolo 2 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 » (1088):

PRESIDENTE	Pag. 857, 858
DE CAROLIS, <i>relatore alla Commissione</i>	857
PENNACCHINI, <i>sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia</i>	858

Discussione e approvazione:

« 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 » (1332):

PRESIDENTE	858, 859, 860 e <i>passim</i>
DE CAROLIS, <i>relatore alla Commissione</i>	858
LUGNANO	860
MARIANI	859
PENNACCHINI, <i>sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia</i>	860

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

L I S I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modificazioni all'articolo 2 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 » (1088)

P R E S I D E N T E : L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 2 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 ».

Prego il senatore De Carolis di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

D E C A R O L I S , *relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io mi richiamo alle considerazioni da me svolte in precedenza, durante l'esame del disegno di legge in sede referente. Poichè in*

2ª COMMISSIONE

60° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1973)

quell'occasione non sono state avanzate proposte di emendamenti e gli interventi sono stati tutti favorevoli all'approvazione del provvedimento, sia pure con motivazioni diverse, propongo che si passi all'approvazione dell'articolo unico.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

P E N N A C C H I N I, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il Governo non può non essere favorevole all'approvazione del disegno di legge e si rimette alla relazione del senatore De Carolis.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'articolo 2 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, è sostituito dal seguente:

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

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

Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi

o regolamenti ovvero da Convenzioni internazionali ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modificazioni ai limiti di somma stabiliti dal Codice della navigazione in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazioni e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati dall'aeromobile » (1332)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 ».

Prego il senatore De Carolis di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

D E C A R O L I S, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, 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, di tre gruppi di disposizioni: un primo gruppo riguarda i limiti di responsabilità del vettore marittimo (articoli 412, 423); un secondo gruppo riguarda i limiti legali di responsabilità degli esercenti di linee aeree, per quanto attiene: 1) il trasporto di persone e di bagagli (articoli 941, 943, 944) ed il trasporto di cose (articolo 952); 2) alla responsabilità per danni a terzi sulla superficie (articoli 967, 968); 3) alla responsabilità per danni da urto (articoli 975, 976). Un terzo gruppo riguarda l'indennità di assicurazione obbligatoria dei passeggeri e le indennità e i compensi per atti di assistenza o salvataggio (articoli 988, 999).

Questi limiti vennero inizialmente fissati nel 1942, in sede di redazione del Codice, e quindi con riferimento al valore della moneta in quell'epoca e ai corrispondenti limiti previsti dalle Convenzioni internazionali allora vigenti.

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 un sistema collegato sia alle esigenze di rispetto delle convenzioni internazionali, mediante l'adozione nei riguardi dei diversi limiti di multipli di aumento variabili, sia alla esigenza di adeguare i limiti stessi alla svalutazione della moneta.

È ovvio che a distanza di circa venti anni dalla modifica attuata con la legge 16 aprile 1954, n. 202, si appalesa la necessità di un nuovo adeguamento, sempre in relazione alla ulteriore svalutazione monetaria ed alle conseguenti misure adottate in campo internazionale.

È da ricordare, infatti, che con legge 20 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.

Consequentemente, allo scopo di armonizzare, anche 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 internazionale e che in quello nazionale, si rende necessario procedere all'aggiornamen-

to della legislazione italiana in relazione ai criteri fissati dal Protocollo dell'Aja.

È evidente anche l'esigenza di eliminare, per ragioni di equità, il forte ed ingiustificato divario 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. Poiché peraltro il prezzo dell'oro ha subito negli ultimi tempi forti oscillazioni, anche di carattere, per così dire, 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 che essere largamente approssimativa.

Pertanto, in linea generale si è seguito il criterio di raddoppiare i limiti già aumentati con la legge 16 aprile 1954, n. 202. Mi riservo di entrare nei dettagli di queste modifiche, che riguardano soltanto il limite economico e che non comportano ritocchi sostanziali alla normativa vigente, quando passeremo all'esame dei singoli articoli.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore De Carolis e dichiaro aperta la discussione generale.

M A R I A N I . L'articolo 944 dice: « Il vettore risponde della perdita e delle avarie dei bagagli non consegnatigli 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 ».

Ora, io mi domando come sia possibile che il passeggero provi che la perdita o le avarie dei bagagli sono determinate da causa imputabile al vettore. Mi sembra che la dizione non sia in relazione a quelli che sono i concetti assicurativi. Il bagaglio è assicurato nel momento in cui viene consegnato. Se il

passaggero ha la ricevuta e dimostra di averlo consegnato, quale colpa deve provare?

Vi sono dei principi generali contenuti anche nel Codice civile, in base ai quali se il passeggero non dà la dimostrazione di aver consegnato il bagaglio e non prova peraltro (naturalmente attraverso testimoni) quello che vi era contenuto, nessuno è tenuto a risarcirlo del danno subito.

Ritengo, in sostanza, che la dizione « quando il passeggero provi che la perdita o le avarie sono determinate da causa imputabile al vettore », vada eliminata, perchè prescinde da quelli che sono i concetti assicurativi e fa riferimento, invece, ad una forma di responsabilità che in questo caso è da escludere in quanto i vettori sono obbligati ad assicurare tutto ciò che viene trasportato.

LUGNANO. Questo è un problema che va affrontato semmai in altra sede, cioè in sede di riforma sostanziale delle norme. La *ratio* del disegno di legge è più semplice: si tratta, in fondo, soltanto di un aggiornamento di tariffe e di vedere se si debba o meno adeguare la legislazione italiana ad una convenzione internazionale. Questo lo dico anche sotto il profilo di mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Pregherei il senatore Mariani di rileggere meglio l'articolo 944 che fa riferimento solo al bagaglio non consegnato (lo indica la stessa rubrica).

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PENNACCHINI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il senatore Lugnano ha messo in evidenza la delimitazione del campo di esame nelle intenzioni del Governo presentatore del provvedimento, aspetto che è stato del resto messo in luce anche nella esposizione del relatore.

Il disegno di legge ha l'unico scopo dell'adeguamento tariffario, dei limiti dei prezzi, dei rimborsi, eccetera, in considerazione del fatto che tali limiti non erano stati ritoccati da un quindicennio a questa parte. Non poteva avere, il provvedimento, lo scopo di una revisione della sostanza della legislazione. Qualora, infatti, ciò fosse necessario, esige-

rebbe un esame generale e armonico di tutta la materia, che tenga conto non solo della compatibilità delle disposizioni, ma anche della compatibilità delle disposizioni stesse con gli accordi internazionali.

Voglio tuttavia tranquillizzare il senatore Mariani per ciò che concerne la sua osservazione. La disposizione è ripetuta in tutte le legislazioni dei paesi che hanno aderito ad una regolamentazione comune della materia; pertanto, cambiarla potrebbe farci trovare in una situazione di anomalia rispetto a tali altre legislazioni. L'eventualità che il collega Mariani paventa, del resto, non si verifica pressochè mai. È vero che nel provvedimento è detto che incombe a colui che ha subito la perdita dei bagagli non consegnati al vettore e degli oggetti in genere che il viaggiatore conserva presso di sè l'obbligo della dimostrazione, ma è anche vero che il vettore deve dimostrare tale eccezionalità, in mancanza di che è tenuto al risarcimento nei limiti che sono stati qui fissati. Farò un esempio personale. Il mese scorso in Africa, nel corso di un viaggio di trasferimento da una località ad un'altra, ho perso una valigia e la compagnia aerea, senza assoggettarmi all'obbligo della dimostrazione della perdita, ha subito dichiarato che era disposta a rimborsarmi entro i limiti allora fissati, molto ridotti rispetto a quelli previsti nel disegno di legge che stiamo esaminando, solo dietro presentazione del biglietto di viaggio. La valigia è stata poi ritrovata e tutto si è risolto; ma ho voluto fare questo esempio per dire che ho sperimentato di persona il caso che il senatore Mariani ha sottoposto alla nostra attenzione, che per prassi, direi, costante si risolve nel senso che il senatore Mariani auspica, cioè senza ottemperare all'obbligo, per chi ha subito il danno, della dimostrazione della perdita.

Vorrei ora pregare la Commissione di non entrare nel merito delle norme, perchè — ripeto — se modifiche dovessero essere apportate esse dovrebbero avere il carattere di generalità e di specificità. Richiamando ancora lo scopo precipuo del disegno di legge, che è quello di un aggiornamento rispetto alle svalutazioni monetarie, eccetera, prego gli onorevoli senatori di voler approvare il disegno di legge medesimo.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

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 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 consegnatigli 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.

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

2^a COMMISSIONE

60° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1973)

« 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 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 ».

(È approvato).

Art. 2.

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

(È approvato).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 10,55.