

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 298-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE VINCELLI)

Comunicata alla Presidenza il 7 agosto 1981

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione
relative alla navigazione aerea

presentato dal Ministro di Grazia e Giustizia

di concerto col Ministro dei Trasporti

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 OTTOBRE 1979

ONOREVOLI SENATORI. — Il vigente codice della navigazione nacque, per la parte aeronautica, sulla base della Convenzione di Parigi del 1919, denunciata contestualmente alla ratifica della Convenzione per l'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago nel 1944. Non si può, pertanto, in alcun modo dissentire sulla necessità e l'urgenza, non solo di correggerlo, ma di superarlo al più presto possibile per colmare il distacco del codice stesso dalla moderna realtà aeronautica.

Sia permesso di ricordare che il codice della navigazione in vigore, tema della normativa in discussione, risale al 1942. Del pari, ha continuato ad esercitare la sua influenza il regolamento di attuazione del regio decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207 (disposizioni per la navigazione aerea), approvato con regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356, contenente disposizioni di natura tecnica. Inutile soffermarsi su quanto, per gli aspetti tecnici ivi contemplati, queste disposizioni siano anacronistiche rispetto alla realtà odierna.

In effetti, a rendere superate gran parte delle regolamentazioni tecniche del codice della navigazione e l'intero regolamento del 1925 sono stati non solo il decorso del tempo, ma anche l'eccezionale evoluzione della tecnica e, soprattutto, il sopraggiungere della citata Convenzione per l'aviazione civile internazionale di Chicago approvata il 7 dicembre 1944 e approvato dall'Italia con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561.

La Convenzione di Chicago, con una vocazione alla universalità coronata da pieno successo (vanta oggi circa 150 Paesi aderenti, dagli Stati Uniti di America all'Unione Sovietica ai Paesi dell'Europa occidentale, alla Cina ed altri; ed anche quelli che non hanno aderito alla Convenzione attuano e rispettano gli *standards* tecnici allegati alla Convenzione) ha risolto il problema dell'uniformità tecnica indispensabile all'esercizio

della navigazione aerea internazionale, ponendo in essere un meccanismo di continuo adeguamento alla realtà in evoluzione tramite l'attività della istituzione predisposta dalla Convenzione stessa per la traduzione in termini operativi dei suoi principi: l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO).

L'ICAO, oltre ad essere una istituzione specializzata delle Nazioni Unite, è la Convenzione « vivente », rappresenta sotto ogni profilo la comunità internazionale aeronautica e consente, attraverso i suoi organi rappresentativi, la collaborazione collettiva e la contrattazione tecnica. Essa ha, con pieno successo, evitato ogni distacco tra norme (ovunque uniformi) e realtà. Tale successo è stato ottenuto evitando la cristallizzazione delle singole norme tecniche in un testo definitivo ed immutabile, adottando, al contrario, un meccanismo continuo (articoli 37 e 38 della Convenzione) di trasformazione, evoluzione e modifica contrattata delle norme (*Standards and Recommended Practices*) raggruppate per materia, e chiamate per comodità (articolo 54, lettera l) « allegati tecnici » alla Convenzione.

Tali allegati tecnici (raggruppamenti per materia di norme tecniche e di procedure raccomandate, adottate e modificate dall'ICAO secondo il meccanismo convenzionale) hanno la funzione di stabilire appunto standards, sistemi pratici, procedure raccomandate affinché, attraverso la loro adozione da parte degli Stati contraenti, venga assicurato il conseguimento del più alto grado di uniformità quanto a regolamenti, modelli, procedure ed organizzazione attinenti agli aeromobili, al personale, alle rotte aeree, ai servizi ausiliari. Una delle attribuzioni obbligatorie dell'ICAO, attraverso il suo Consiglio, del quale l'Italia è membro, è appunto quella di adottare e modificare — in ordine a tutte le materie connesse con la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea — gli stan-

dards, i sistemi pratici, le procedure raccomandate. Queste norme tecniche dunque, chiamate solo per convenienza allegati alla Convenzione, costituiscono parte integrante di essa.

* * *

Ricordando sommariamente i meccanismi della Convenzione ed i sistemi adottati internazionalmente per accordo raggiunto dalla maggior parte degli Stati nel mondo, in ogni area e continente, si è voluto fare rilevare quanto sia importante ricercare, anche a livello nazionale, sistemi e procedure snelle volte ad agevolare e ad affrontare il continuo evolversi e lo sviluppo prorompente della navigazione aerea. Se si pensa solo alle migliaia di aerei che contemporaneamente si trovano in volo sopra i cieli di tutti i continenti, si comprende come l'uniformità delle norme tecniche a livello universale sia condizione indispensabile per facilitare e migliorare la navigazione aerea e, soprattutto, per garantire la sicurezza del volo.

È in questo contesto internazionale che va inquadrata la disciplina della navigazione aerea nel nostro Paese.

Come si è detto all'inizio, le disposizioni che regolano la navigazione aerea in Italia sono il codice del 1942 ed il regolamento del 1925. La Commissione che ha elaborato il nuovo regolamento per l'esecuzione del codice, ha postulato con urgenza la necessità di modifiche « al fine di consentire la emanazione di un regolamento adeguato alle nuove esigenze del traffico aereo attuale ».

Dal punto di vista internazionale, l'Italia è formalmente inadempiente nei confronti degli accordi stipulati e ratificati. È vero, si è approvata la Convenzione di Chicago, si è promulgata una legge « per la piena ed intera esecuzione della Convenzione »; si sono adottate e rispettate in via pratica quasi tutte le norme tecniche. Ma sono rimaste in vita, come legge vigente, tutte le disposizioni ante-Convenzione, la maggior parte delle quali è in contrasto con la realtà tecnica, o è da essa superata, ed è quindi in contrasto con gli standards internazionali ai quali ci

siamo impegnati. Ci si trova dunque davanti all'inosservanza da parte della pubblica amministrazione e dei cittadini nei confronti della legislazione vigente e, contemporaneamente, all'inadempienza dello Stato rispetto agli obblighi convenzionali.

La presente iniziativa legislativa tende appunto ad offrire una soluzione ad alcuni (ma non tutti) problemi di adeguamento del diritto aeronautico vigente in Italia alla evoluzione del Paese e allo sviluppo della tecnica. Per aderire compiutamente alla moderna realtà aeronautica e allo spirito della Convenzione internazionale, è indispensabile andare oltre alle parziali modifiche in questione, aggiornando definitivamente le norme legislative che riguardano questo settore della navigazione e avviando il superamento di tutto, e non solo di una parte, del vecchio codice avulso ormai per tanti versi dalla realtà che sta vivendo il nostro Paese.

* * *

Il punto essenziale e qualificante del disegno di legge è la delega al Ministro dei trasporti a emanare disposizioni riguardanti sistemi, procedure ed altre materie tecniche, in conformità con quelle adottate o raccomandate dall'ICAO, nel quadro dei principi generali contenuti negli Annessi ICAO che saranno recepiti con apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 1331 del codice della navigazione. Si fa notare che questo metodo rispecchia quanto è già pratica quotidiana in paesi quali la Francia, l'Inghilterra, eccetera. Del resto, si tratta di regolarizzare dal punto di vista legislativo una situazione di fatto esistente in Italia. La delega al Ministro, pur limitativa, agevolerà lo snellimento delle procedure, in armonia con le esigenze del traffico aereo e della prassi internazionale e garantirà una maggiore sicurezza del volo nel nostro Paese. È, d'altra parte, doveroso assicurare che nulla del lavoro sin qui svolto per il regolamento di applicazione del codice della navigazione potrà andare perduto. Infatti la normativa elaborata per il testo del rego-

lamento, nelle materie tecniche di cui trattasi, può ancor più celermente essere utilizzata proprio attraverso i nuovi meccanismi proposti.

L'articolo 1, introdotto dalla Commissione, propone un nuovo testo dell'articolo 687 del codice della navigazione che prevede il recepimento dei principi generali contenuti negli Annessi alla Convenzione di Chicago e l'autorizzazione al Ministro dei trasporti ad emanare le relative norme tecniche.

Quest'articolo consente di aggiornare ed equiparare la nostra situazione tecnico-giuridica ai citati sistemi internazionali ed alle pratiche da tempo adottate dai paesi più attivi nel settore della navigazione aerea, e come si è detto, già in pratica, anche nel nostro Paese, regolarizzando altresì definitivamente la posizione italiana nei confronti degli obblighi assunti con la Convenzione di Chicago.

Con l'articolo 2 (articolo 1 del testo del Governo) si è inteso esplicitare che la locuzione « licenze, attestati e abilitazioni » non va riferita unicamente agli appartenenti alla gente dell'aria ma a tutti i soggetti che svolgono a qualsiasi titolo attività aeronautiche.

L'articolo 3 (articolo 2 del testo originario) integra l'articolo 731 del codice della navigazione in merito alle norme sulle licenze, sugli attestati e sulle abilitazioni per l'esercizio di attività aeronautiche introducendo i principi dell'obbligo delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni per i soggetti interessati a tali attività e della competenza del Ministero dei trasporti per il rilascio, la rinnovazione, la reintegrazione, la sospensione o la revoca di detti titoli aeronautici.

L'articolo 4 (articolo 3 del testo del Governo) sopprime una categoria di personale di fatto ormai scomparso (e cioè il personale addetto agli apparati radio-elettrici) che gli aeromobili moderni dotati di impianti di radiocomunicazioni rendono superflua. Detto articolo, relativo all'articolo 732 del codice della navigazione, prevede quindi tre sole categorie di personale di volo anziché quattro.

Conseguentemente, l'articolo 5, (originariamente articolo 4) adegua l'articolo 735 del codice della navigazione alla soppressione della categoria del personale addetto agli apparati radioelettrici, per quanto concerne le disposizioni per l'iscrizione agli albi nazionali, ora prevista solo per due categorie, (cioè, il personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili, ed il personale addetto agli apparati motori e agli altri impianti di bordo); mentre la quarta categoria ora diventata terza, cioè il personale addetto ai servizi complementari di bordo, continuerà ad essere iscritta in apposito registro.

Inoltre all'ultimo comma viene prescritto che anche il personale addetto al servizio informazioni debba essere iscritto, oltre ai capi scalo e al personale tecnico direttivo delle costruzioni aeronautiche, in un distinto albo nazionale.

Lo stesso dicasi per l'articolo 6, (articolo 5 del testo originario) concernente i titoli professionali del personale di volo, che sostituisce l'articolo 739 del codice della navigazione, largamente superato dalle mansioni effettivamente svolte dal personale di volo in conseguenza della trasformazione degli aeromobili e della evoluzione tecnica.

Nello stesso articolo è prevista anche l'indicazione dei titoli professionali del personale di volo della terza categoria e del personale addetto ai servizi a terra negli aerodromi.

La Commissione ha poi accolto due articoli aggiuntivi: il primo propone una diversa formulazione dell'articolo 797 del codice rendendolo coerente con le nuove disposizioni recate dal disegno di legge; il secondo articolo aggiuntivo prevede che l'aggiornamento dei limiti di responsabilità possa essere attuato ai sensi dell'articolo 1331 dello stesso codice.

Sulla base del mandato ricevuto dalla 8ª Commissione il relatore sollecita l'approvazione del disegno di legge con le modifiche in precedenza illustrate.

VINCELLI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE**TESTO DEL GOVERNO**
—**DISEGNO DI LEGGE****TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE**
—**Art. 1.**

All'articolo 687 del codice della navigazione sono aggiunti i seguenti commi:

« Al recepimento dei principi generali contenuti negli annessi alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, si provvede ai sensi dell'articolo 1331 del presente codice.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad emanare, con propri decreti, le conseguenti disposizioni tecniche di attuazione, nonché quelle che riguardano gli impianti, la navigazione aerea e i servizi destinati al solo uso interno, nelle seguenti materie:

telecomunicazioni aeronautiche, servizi radioelettrici e di radionavigazione, servizi del traffico aereo, segnaletica a terra;

regole dell'aria e procedure di controllo del traffico aereo civile;

licenze del personale aeronautico civile;

navigabilità degli aeromobili civili;

registrazione e identificazione degli aeromobili civili;

raccolta e scambio di informazioni meteorologiche;

libri e documenti di bordo;

mappe e carte aeronautiche;

caratteristiche degli aeroporti e delle piste di atterraggio e decollo;

aeromobili in pericolo e inchieste sugli incidenti;

unità di misura;

sicurezza del volo e degli aerodromi;

esercizio degli aeromobili civili;

nonchè tutte le altre materie tecniche concernenti la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione civile.

Le norme e le disposizioni contrarie o incompatibili con quelle previste nel presente articolo sono abrogate ».

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 1.

L'intitolazione del Titolo IV del Libro primo della Parte seconda del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

« Titolo IV. Della gente dell'aria e delle licenze, attestati e abilitazioni ».

Art. 2.

L'articolo 731 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 731. - (*Disposizioni generali*). — La gente dell'aria comprende:

- a) il personale di volo;
- b) il personale addetto ai servizi a terra;
- c) il personale tecnico direttivo delle costruzioni aeronautiche.

Le norme sulle licenze e sulle abilitazioni per l'esercizio di attività di volo, per il lancio con paracadute e per i servizi di bordo e a terra negli aerodromi, sono stabilite dal regolamento ».

Art. 3.

L'articolo 732 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 732. - (*Categorie del personale di volo*). — Il personale di volo si distingue in tre categorie:

- 1) personale addetto al comando ed alla guida di aeromobili;
- 2) personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo;
- 3) personale addetto ai servizi complementari di bordo ».

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 2.

Identico:

« Titolo IV. Della gente dell'aria - Delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni ».

Art. 3.

All'articolo 731 del codice della navigazione sono aggiunti i seguenti commi:

« Il personale di cui alle lettere a), e b), del comma precedente, limitatamente a quello addetto al controllo della circolazione aerea e al servizio informazioni volo, deve essere provvisto di licenze, attestati e abilitazioni.

Devono essere altresì provvisti di licenza, attestati e abilitazioni i soggetti che, pur non rientrando nelle categorie della gente dell'aria, svolgono attività di pilota o di paracadutista.

Le licenze, gli attestati e le abilitazioni sono rilasciati, rinnovati, reintegrati, sospesi o revocati dal Ministero dei trasporti nei casi e con le modalità indicate nel regolamento di esecuzione del presente codice ».

Art. 4.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 4.

L'articolo 735 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 735. - (*Albi e registro della gente dell'aria*). — Il personale di volo delle prime due categorie è iscritto in albi nazionali; quello della terza categoria è iscritto in apposito registro.

I capiscalo e il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche sono iscritti in due distinti albi nazionali ».

Art. 5.

L'articolo 739 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 739. - (*Titoli professionali*). — I titoli professionali del personale di volo della prima categoria sono:

a) per il personale addetto al comando ed alla guida degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico: comandante, pilota;

b) per il personale addetto al comando ed alla guida di aeromobili non in servizio di trasporto pubblico: pilota collaudatore, pilota istruttore, pilota di lavoro aereo.

I titoli professionali del personale di volo della seconda categoria sono:

a) per il personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico: tecnico di volo;

b) per il personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo degli aeromobili non in servizio di trasporto pubblico: tecnico di volo per i collaudi, tecnico di volo per le scuole di pilotaggio.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

Identico:

« *Identico:*

a) per il personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico: comandante, navigatore, pilota;

b) per il personale addetto alla guida e al pilotaggio degli aeromobili non in servizio di trasporto pubblico: collaudatore, istruttore, pilota di lavoro aereo.

Identico:

I titoli professionali del personale di volo della terza categoria sono:

per il personale addetto ai servizi complementari di bordo di aeromobili in servi-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

I titoli professionali sopra indicati presuppongono il possesso delle licenze necessarie per l'esercizio dell'attività relativa ».

Art. 6.

L'articolo 771 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 771. - (*Documenti di bordo*). — Gli aeromobili, ad eccezione degli alianti, devono avere a bordo durante il volo:

- a) il certificato di immatricolazione;
- b) il certificato di navigabilità;
- c) i documenti doganali e sanitari;
- d) il giornale di bordo;
- e) la dichiarazione generale;
- f) gli altri documenti prescritti da leggi e regolamenti.

Gli aeromobili da turismo sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di bordo e la dichiarazione generale.

Gli alianti devono avere a bordo durante il volo i certificati di immatricolazione e di navigabilità, nonchè gli altri documenti prescritti da leggi e regolamenti ».

L'articolo 840 del codice della navigazione è abrogato.

Art. 7.

L'articolo 772 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 772. - (*Giornale di bordo e dichiarazione generale*). — Sul giornale di bordo de-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

zio di trasporto pubblico, con compiti di pronto soccorso ai passeggeri e di emergenza: assistente di volo, tecnico di bordo, assistente commerciale e categorie similari.

I titoli professionali del personale addetto ai servizi a terra sono:

per il personale addetto ai servizi a terra negli aerodromi: operatore radiotelefonista di stazione aeronautica.

I titoli professionali di cui ai commi precedenti presuppongono il possesso di licenze, attestati e abilitazioni necessari per l'esercizio dell'attività relativa ».

Art. 7.

Identico:

« *Identico:*

- a) *identico;*
- b) *identico;*
- c) *identico;*
- d) *identico;*
- soppressa;**
- e) gli altri documenti prescritti da leggi e regolamenti.

Gli aeromobili da turismo sono esentati dall'obbligo di tenere il giornale di bordo.

Identico ».

Identico.

Art. 8.

Identico:

« Art. 772. — (*Giornale di bordo*). — Sul giornale di bordo devono essere annotati

(Segue: *Testo del Governo*)

vono essere annotati i matrimoni celebrati ai sensi dell'articolo 834, gli eventi indicati nell'articolo 835, i testamenti e ogni altro fatto di particolare importanza.

Nella dichiarazione generale devono essere riportati i dati relativi all'equipaggio, ai passeggeri, alle merci e le indicazioni richieste dalle disposizioni sulla polizia sanitaria aeronautica ».

Art. 8.

L'articolo 773 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 773. - (*Libri dell'aeromobile*). — Gli aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri e di merci devono essere provvisti del libretto dell'aeromobile e del libretto dei motori e delle eliche; su tali libretti devono essere eseguite le annotazioni stabilite dal regolamento.

I libri predetti sono custoditi dall'esercente presso l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile ».

Art. 9.

L'articolo 801 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 801. - (*Formalità anteriori alla partenza*). — Prima della partenza il direttore dell'aeroporto, qualora lo ritenga necessario, può sottoporre l'aeromobile a visita di controllo.

Per gli aeromobili muniti della dichiarazione generale l'esercente deve curare che il direttore dell'aeroporto apponga sulla dichiarazione stessa il visto di partenza ».

Art. 10.

L'articolo 807 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 807. - (*Formalità successive all'approdo*). — Subito dopo l'approdo il comandante dell'aeromobile provvede, direttamen-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

i matrimoni celebrati ai sensi dell'articolo 834, gli eventi indicati nell'articolo 835, i testamenti e ogni altro fatto di particolare importanza ».

Soppresso.

Art. 9.

Identico.

Art. 10.

Identico.

Art. 11.

Identico:

« Art. 807. — (*Formalità successive all'approdo*). — Subito dopo l'approdo il comandante dell'aeromobile provvede, direttamen-

(Segue: *Testo del Governo*)

te o mediante un suo delegato, agli adempimenti doganali e sanitari, e alla presentazione al direttore dell'aeroporto della dichiarazione generale, nonchè del giornale di bordo se, nel corso del viaggio, vi siano stati annotati i fatti di cui all'articolo 772.

Il direttore dell'aeroporto appone il visto sulla dichiarazione generale, nonchè sul giornale di bordo nell'ipotesi di cui al comma precedente, dopo aver preso visione delle registrazioni e averne constatato la regolarità.

Per gli aeromobili sprovvisti della dichiarazione generale o esentati dall'obbligo della vidimazione, il comandante o un suo delegato deve dichiarare al direttore dell'aeroporto il luogo di provenienza dell'aeromobile.

Il comandante dell'aeromobile deve fornire in ogni caso al direttore dell'aeroporto le informazioni che gli vengono richieste sul viaggio compiuto ».

Art. 11.

L'articolo 839 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 839. - (*Formalità di partenza e arrivo per gli aeromobili da turismo*). — Per gli aeromobili da turismo il comandante o un suo delegato prima della partenza e dopo l'arrivo deve indicare al direttore dell'aeroporto rispettivamente il prossimo luogo di approdo e il luogo di provenienza ».

Art. 12.

Negli articoli 834, 835, 845, 884, 890 e 1127 del codice della navigazione la locuzione « giornale di rotta » è sostituita con quella di « giornale di bordo ».

Art. 13.

L'articolo 844 del codice della navigazione è abrogato.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

te o mediante un suo delegato, agli adempimenti doganali e sanitari, e alla presentazione al direttore dell'aeroporto del giornale di bordo se, nel corso del viaggio, vi siano stati annotati i fatti di cui all'articolo 772.

Il direttore dell'aeroporto appone il visto sul giornale di bordo nell'ipotesi di cui al comma precedente, dopo aver preso visione delle registrazioni e averne constatato la regolarità.

Per gli aeromobili esentati dall'obbligo della vidimazione, il comandante o un suo delegato deve dichiarare al direttore dell'aeroporto il luogo di provenienza dell'aeromobile.

Identico ».

Art. 12.

Identico.

Art. 13.

Identico.

Art. 14.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 15.

L'articolo 797 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 797. — (*Obbligo di portare a bordo licenze e attestati*). — L'aeromobile nazionale o straniero non può circolare se il personale di bordo non è munito delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni prescritti e se tali documenti non sono portati a bordo ».

Art. 16.

All'aggiornamento dei limiti di responsabilità attualmente previsti dal codice della navigazione si provvede ai sensi dell'articolo 1331 del codice stesso.