

## COMMISSIONE III

DIRITTO - PROCEDURA E ORDINAMENTO GIUDIZIARIO  
AFFARI DI GIUSTIZIA

CXI.

## SEDUTA DI VENERDÌ 20 FEBBRAIO 1953

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FUMAGALLI

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	883
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
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. (3120) . . . . .	883
PRESIDENTE . . . . .	883, 884, 885
AMATUCCI, <i>Relatore</i> . . . . .	883, 885
ZOLI, <i>Ministro di grazia e giustizia</i> . . . . .	884, 885
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	887

**La seduta comincia alle 10.**

CONCETTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Coccia e Marzi.

**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. (3120).**

PRESIDENTE. 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.

Do la parola al relatore, onorevole Amatucci.

AMATUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con l'attuale disegno di legge si apportano modificazioni ad alcune disposizioni del Codice della navigazione, sia in materia di trasporti marittimi, sia in materia di trasporti aerei e di responsabilità per danni causati sulla superficie e dagli aeromobili.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, il Codice della navigazione attuale, approvato nel 1942, stabilisce dei limiti sia per quanto riguarda l'assicurazione delle persone e dei bagagli da parte del vettore, sia per quanto riguarda la responsabilità per danni che vengono a sopportare le persone e i bagagli.

## TERZA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1953

La questione è stata particolarmente studiata dall'apposita commissione ministeriale che è incaricata della riforma del Codice della navigazione e le discussioni — come rilevo dalla relazione che accompagna il disegno di legge — sono state molto dibattute, in quanto le disposizioni in materia si ricollegano a determinate convenzioni internazionali; così, ad esempio, quella che riguarda il trasporto o la responsabilità in materia marittima si ricollega alla convenzione di Bruxelles del 1924, quella che riguarda il trasporto aereo si ricollega alla convenzione di Varsavia del 1929 e a quella di Roma del 1932. Nel tempo in cui queste convenzioni vennero stipulate e accettate dall'Italia, si ebbe riguardo al limite stabilito, per le relative responsabilità, sulla base della sterlina oro, per quanto riguarda il trasporto marittimo, e del franco francese, per quanto riguarda il trasporto aereo.

Ma è avvenuto che poiché le convenzioni, per quanto riguarda i trasporti marittimi, facevano riferimento alla sterlina oro, successivamente, per seguire la fluttuazione dei cambi, ci si è sganciati da questo impegno e ci si è ancorati alla sterlina carta; e per quanto riguarda i trasporti aerei, per i quali il limite di responsabilità è di risarcimento era riportato al franco francese, ci si è trovati di fronte alla svalutazione di quella moneta.

Per modo che si è verificata una situazione veramente incresciosa, in quanto, se dovessimo riportare il limite di assicurazione e di responsabilità alla effettiva svalutazione della moneta subita dalla nostra Nazione, correremmo il grave pericolo di subire la concorrenza di imprese straniere, esercenti linee aeree e marittime, nelle cui nazioni la svalutazione ha avuto uno sbalzo meno profondo e meno dannoso nei rapporti economici. Questa concorrenza sarebbe addirittura deleteria per le nostre linee di navigazione esterne e interne.

Perciò, per incarico del Ministro, fu riunita una apposita commissione per l'esame delle modifiche da apportare a queste disposizioni.

Sarebbe stato facile considerare la svalutazione in ragione di cinquanta volte e applicare quindi quel moltiplicatore. Ma la difficoltà era, nello stabilire il multiplo della svalutazione, di adottare dei criteri che non si allontanassero dai principi internazionali a cui si era ispirato il Codice della navigazione del 1942.

Dopo molte discussioni si è stabilito, per quanto riguarda la navigazione marittima, che se ci si fosse limitati solamente alla riva-

lutazione in base alla sterlina oro, non si sarebbe tenuto conto degli altri ordinamenti internazionali, che hanno finito per abbandonare la sterlina oro rivolgendosi alla sterlina carta. Per quanto riguarda la navigazione aerea, tenuto conto della fluttuazione dei cambi internazionali, è stata fissata la parità della lira italiana col franco francese, in quei limiti che la stessa relazione indica.

Però rimanevano altri casi: quello relativo alla responsabilità per danni causati dagli aeromobili a terzi sulla superficie e quello della responsabilità per danni causati da urti, che non erano previsti dalla convenzione di Varsavia e da quella di Roma.

La Commissione è arrivata ad un sistema di adeguamento, tenendo conto delle convenzioni internazionali, adottando, nei riguardi dei diversi limiti, multipli d'aumento variabili che giungono fino a 40 volte per le cifre indicate nel Codice per i limiti in materia di navigazione marittima (articoli 412 e 413) e da 32,5 a 35 volte per i limiti fissati dal Codice in materia di navigazione aerea (articoli 941, 943, 944, 952, 967, 968, 975, 976, 998, 999).

Questa è in sostanza l'ossatura dell'attuale disegno di legge. Vi è un solo dubbio, che il Ministro potrà chiarire, per tranquillizzare le nostre coscienze: le cifre di rivalutazione sono evidentemente frutto di osservazioni e di studi che dobbiamo ritenere esatti, ma nella relazione non v'è la dimostrazione di come si sia giunti a fissare tali nuovi limiti.

Ritengo che l'attuale disegno di legge possa essere approvato senz'altro dalla nostra Commissione, poiché risponde a delle chiare ed evidenti esigenze.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

**ZOLI, Ministro di grazia e giustizia.** Nelle singole disposizioni, il disegno di legge non è che la riproduzione del Codice del 1942, salvo la sostituzione di alcune cifre con altre. Il relatore ha detto che nella relazione sono stati indicati i criteri che sono stati seguiti, per la determinazione di queste nuove cifre, ma che non è stata data la dimostrazione dei calcoli. Se la Commissione lo desidera, potrò portare i calcoli, che non ho con me perché non credevo che mi sarebbero stati richiesti. Il relatore, in sostanza, ha posto in dubbio che, dovendosi seguire due criteri, a seconda della sterlina carta e del franco oro, siano stati esattamente calcolati i coefficienti di rivalutazione. Si tratta di prendere le tabelle dei cambi!

## TERZA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1953

AMATUCCI, *Relatore*. Io non ho inteso contestare nulla. Ho detto soltanto che queste cifre sono frutto di elaborazioni che però non sono state portate a nostra conoscenza. Non voglio con ciò dire che i risultati non sono esatti.

ZOLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Posso assicurare che nel determinare le nuove cifre si è tenuto conto che non si poteva stare al di sotto di quello che consigliava la convenienza e non si poteva stare al di sopra, per evitare una incidenza sul prezzo del trasporto che poi incide sulla concorrenza. Quindi ci si è adeguati nella misura attuale, anche se non è perfettamente esatta, dei due coefficienti di 32,5 e 40, che sono inferiori al coefficiente di svalutazione della moneta. Si è ritenuto conveniente l'adeguamento ai limiti delle convenzioni, piuttosto che all'effettiva svalutazione della moneta, perché ciò avrebbe rappresentato un danno per l'industria nazionale dei trasporti sia marittimi che aerei. Il risultato è stato il frutto di studi fatti col Ministro della marina mercantile.

Per quello che riguarda il disposto degli articoli che, come ho detto, riproducono il Codice del 1942, non credo che essi possano oggi dar luogo a discussione, perché ricordo che tutta la materia del Codice della navigazione è allo studio di una apposita commissione per una revisione completa. Il disegno di legge, ripeto, non porta che alcune modificazioni alle cifre per adeguarle alle convenzioni e ai criteri di svalutazione della moneta, cercando tuttavia di non danneggiare le nostre imprese, nei confronti di quelle di altri paesi, con una incidenza eccessiva.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

Il testo dell'articolo 412 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 412. (*Responsabilità del vettore pel bagaglio*). — Il vettore è responsabile, entro il limite massimo di lire dodici mila 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 ».

(*E approvato*).

## ART. 2.

Il testo dell'articolo 423 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 423. (*Limiti del risarcimento*). — Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire duecentomila o alla maggiore 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 ».

(*E approvato*).

## ART. 3.

Il testo dell'articolo 941 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« 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 cinque milioni duecentomila 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 ».

(*E approvato*).

## ART. 4.

Il testo dell'articolo 943 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 943. (*Limite 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 cinque milioni duecentomila lire.

## TERZA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1953

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 ».

(E approvato).

## ART. 5.

Il testo dell'articolo 944 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« 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 state 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 preposti, non può essere superiore alla cifra complessiva di duecentodiecimila lire per ciascun passeggero ».

(E approvato).

## ART. 6.

Il testo dell'articolo 952 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« 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 diecimila per chilogrammo di merce caricata, o alla maggiore cifra corrispondente al valore effettivo delle cose trasportate, dichiarate dal mittente anteriormente alla caricazione.

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

(E approvato).

## ART. 7.

Il testo dell'articolo 967 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« 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 diecimila 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 venticinque milioni di lire ovvero superiore a ottantatre 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 dieci milioni di lire ».

(E approvato).

## ART. 8.

Il testo dell'articolo 968 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 968. (*Concorso dei creditori*). — I creditori per danni derivanti da sinistri alle persone concorrono, entro il limite massimo di otto milioni trecentomila 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 lo ammontare di crediti per sinistri alle persone è inferiore ai due terzi, sul residuo di tale somma concorrono i creditori per danni alle cose ».

(E approvato).

## ART. 9.

Il testo dell'articolo 975 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 975. (*Limite del risarcimento*). — Il risarcimento complessivo dovuto dall'esercente è limitato per ogni accidente ad una somma di lire diecimila per chilogrammo 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 venticinque milioni di lire o superiore a ottantatre 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 dieci milioni di lire ».

(E approvato).

## TERZA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1953

## ART. 10.

Il testo dell'articolo 976 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

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

(*È approvato*).

## ART. 11.

Il testo dell'articolo 998 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 998. (*Indennità di assicurazione*). — L'assicurazione deve essere stipulata a favore del passeggero fino a concorrenza di cinque milioni duecentomila lire.

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

(*È approvato*).

## ART. 12.

Il testo dell'articolo 999 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« 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 due 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 venti 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 due milioni di lire per uno stesso sinistro e per un medesimo aeromobile ».

(*È approvato*).

## ART. 13.

(*Entrata in vigore della legge*).

La presente legge entrerà in vigore nel novantesimo giorno della sua pubblicazione.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge approvato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto del seguente 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 » (3120):

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Amatucci, Artale, Bernardi, Bettiol Giuseppe, Borioni, Breganze, Buzzelli, Caccuri, Capalozza, Caserta, Cecchini Lina, Cerabona, Cicerone, Colitto, Concetti, Corsanego, Fietta, Fumagalli, Fusi, Guerrieri Emanuele, Lecciso, Leone Giovanni, Liguori, Murgia, Natali Ada, Paolucci, Scalfaro e Trulli.

*Sono in congedo:*

Coccia, Marzi.

**La seduta termina alle 10,45.**