SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1896)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(SIGNORILE)

di concerto col Ministro degli Affari Esteri

(ANDREOTTI)

e col Ministro di Grazia e Giustizia

(MARTINAZZOLI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 GIUGNO 1986

Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone

ONOREVOLI SENATORI. — La Corte costituzionale, con sentenza 2 maggio 1985, n. 132, (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 113-*bis* del 15 maggio 1985) ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'articolo 1 della legge 19 maggio 1932, n. 841, e dell'articolo 2 della legge 3 dicembre 1962, n. 1832, nella parte in cui danno esecuzione all'articolo 22/1 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, come sostituito dall'articolo XI del Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955.

La sentenza n. 132 ha in pratica abrogato nell'ordinamento italiano una disposizione della Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale e una successiva disposizione del Protocollo dell'Aja, che aveva modificato la precedente; si tratta del limite risarcitorio per danni alle persone nel trasporto aereo internazionale, che con il Protocollo dell'Aja era pervenuto all'equivalente di circa 33 milioni di lire.

La Corte costituzionale non ha in definitiva ritenuto illegittima la determinazione di un limite per la responsabilità del vettore, bensì ha ritenuto che quel certo limite fosse troppo basso, tale da potersi considerare lesivo della stessa dignità umana.

Nel considerare giustificata la limitazione della responsabilità del vettore, la Corte ha stabilito peraltro che il risarcimento deve essere adeguato e certo. L'adeguatezza si ottiene mediante una idonea copertura assicurativa.

Attualmente, per effetto della sentenza della Corte, per il nostro ordinameneto — nei voli internazionali — non c'è più un limite al risarcimento per i danni alle perso-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1750)

ne. Poichè secondo il parere prevalente è venuto a perdere ogni fondamento anche il limite volontario impostosi dal vettore di bandiera (90.000 dollari USA), accade che, al momento, nel caso di danni alle persone, il vettore è esposto a richieste risarcitorie illimitate, operando in tale situazione le sole disposizioni normative dettate dal nostro ordinamento giuridico per il risarcimento del danno in generale (in specie articolo 1223 e seguenti del codice civile).

Il problema si pone peraltro non solo nei confronti del trasporto aereo internazionale eseguito dal nostro vettore di bandiera, ma anche per quello eseguito dai vettori esteri che operino nel nostro Paese; e ciò non soltanto per le compagnie aeree di grandi dimensioni, bensì anche per i trasporti eseguiti da tutti i vettori, di linea e non di linea, soggetti alle norme sul trasporto aereo internazionale.

Occorre quindi operare con la massima urgenza per ricondurre la materia in una situazione di certezza e proprio a questo si intende pervenire attraverso l'unito provvedimento. Con esso in particolare viene elevato il limite di responsabilità, portandolo al livello della più recente Convenzione internazionale in materia (Protocollo di Guatemala dell'8 marzo 1971, non ancora entrato in vigore, ma per il quale l'Italia ha depositato lo strumento di ratifica in data recente, 26 marzo 1985, dopo che la ratifica stessa era stata autorizzata con legge 6 febbraio 1981, n. 43). Il meccanismo con cui si procede a tale elevazione del limite è, in base all'articolo 2 dell'unito disegno di legge, il seguente: per i vettori viene reintrodotto il benefico della limitazione di responsabilità nel trasporto aereo internazionale di persone, purchè provvedano volontariamente, ai sensi dell'articolo 22/1, ultimo comma, della Convenzione di Varsavia, a stabilire, nelle loro condizioni generali di trasporto ovvero, per i voli non di linea, nelle rispettive autorizzazioni o licenze, un limite risarcitorio più alto e, come si è detto, pari a quello del Protocollo di Guatemala. La disposizione si applica per i vettori sia italiani che stranieri per voli con partenza, arrivo o scalo in Italia. Per i vettori italiani si applica anche nel caso di voli non interessanti il nostro territorio.

Nel Protocollo di Guatemala (articolo VIII) il limite è espresso, così come nella Convenzione di Varsavia e nel Protocollo dell'Aja, in franchi-oro Poincaré ed è pari a 1.500.000 di tali unità monetarie, costituite da sessantacinque milligrammi e mezzo d'oro al titolo di novecento millesimi di fino. Tuttavia, per evitare le oscillazioni dell'oro sul mercato libero e per consentire altresì un adeguamento del limite risarcitorio alla svalutazione monetaria, con il Protocollo di Montreal n. 3 del 25 settembre 1975 in luogo dei franchi-oro Poincaré sono stati scelti, come unità di riferimento, i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale. Il Protocollo addizionale di Montreal n. 3 (così come quelli n. 1, 2 e 4) è stato ratificato in data recente dall'Italia (2 aprile 1985), dopo che la ratifica stessa era stata autorizzata con la già ricordata legge 6 febbraio 1981, n. 43. Anche se il Protocollo di Montreal n. 3 non è ancora entrato internazionalmente in vigore, nel nostro ordinamento giuridico la sostituzione dei franchi-oro Poincaré con i diritti speciali di prelievo è già avvenuta in base alla legge 26 marzo 1983, n. 84 (ovviamente con riferimento ai limiti di Varsavia e dell'Aja, non essendo ancora entrato in vigore quello di Guatemala). Nell'articolo 2 dell'unito disegno di legge il limite risarcitorio che deve essere stabilito dai vettori, se vogliono beneficiare della limitazione di responsabilità del trasporto aereo internazionale di persone, è quindi fissato in centomila diritti speciali di prelievo, pari a oltre 190 milioni di lire. In tale modo si ottempera a quanto osservato dalla Corte costituzionale circa la adeguatezza del limite risarcitorio che — come si è visto — è stato elevato e, attraverso la sua espressione in diritti speciali di prelievo, posto il più possibile al riparo dai danni della svalutazione monetaria.

A tale ultimo proposito è da osservare che nell'unito disegno di legge non è stato previsto un meccanismo periodico di adegua-

mento del limite risarcitorio per i seguenti motivi:

a) si è voluto comunque mantenere un collegamento con un limite fissato internazionalmente (quale è quello di Guatemala e Montreal) senza ipotizzare la possibilità, per l'Italia, di sganciarsi unilateralmente da esso e di porsi quindi al di fuori degli orientamenti prevalenti in seno alla comunità internazionale. D'altronde, allorchè entrerà in vigore il regime dei protocolli di Guatemala e Montreal n. 3, l'adeguamento periodico del limite risarcitorio avverrà, sul piano internazionale, in forza appunto di quanto disposto dai predetti protocolli (Guatemala, articolo XV; Montreal n. 3, articolo III);

b) si è soprattutto preso atto della elevatissima capacità dei diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale di compensare la svalutazione, generando così un processo di adeguamento del limite risarcitorio con carattere continuativo (e quindi con risultati migliori di un adeguamento periodico).

Come prova concreta di quanto ora asserito, si riporta qui di seguito il controvalore in lire italiane di 100.000 diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale, calcolato alla fine degli anni dal 1975 al 1985:

Anno	*100.000 DSP = lire italiane*
1975	80.020.000
1976	101.660.000
1977	105.870.000
1978	108.100.000
1979	105.910.000
1980	118.680.000
1981	139.680.000
1982	151.130.000
1983	173.740.000
1984	189.760.000
1985 (settembre)	191.180.000.

Nell'articolo 2 è comunque specificato che l'adozione del limite di responsabilità di 100.000 diritti speciali di prelievo è compiuta dall'Italia in attesa che tale limite entri internazionalmente in vigore, per effetto della entrata in vigore del Protocollo aggiuntivo n. 3, adottato a Montreal il 25 settembre 1975 (di cui alla legge 6 febbraio 1981, n. 43).

Con l'articolo 3 dell'unito disegno di legge si ottempera all'altra esigenza prospettata dalla Corte costituzionale, e cioè che vi deve essere certezza nel ristoro del danno. A ciò vi provvede istituendo l'obbligo per il vettore di stipulare un contratto di assicurazione a copertura della propria responsabilità civile per danni da morte o lesione personale del passeggero per un massimale pari, per ciascun passeggero, a centomila diritti speciali di prelievo. Lo stesso articolo prevede la verifica della idoneità e solvibilità dell'impresa assicuratrice e le sanzioni in caso di inadempimento, tra cui il fermo dell'aeromobile. È infatti previsto, tra l'altro, che l'aeromobile per il quale manchi o sia inadeguata la copertura assicurativa non possa circolare, e quindi ne sarà impedito il decollo dopo la verifica. La misura può sembrare eccessiva, ad esempio per un aereo di grande capacità bloccato con i suoi passeggeri; si è pensato tuttavia alla responsabilità che graverebbe sulla Amministrazione italiana nel caso di incidente avvenuto dopo una autorizzazione al decollo concessa pur essendo stata accertata la mancata copertura assicurativa per danni ai passeggeri.

L'articolo 4, in considerazione che il provvedimento dispiega i suoi effetti anche sui vettori esteri, sia di linea che non di linea, e prevede la modifica delle loro condizioni di trasporto con connessa stipula di assicurazione per responsabilità civile, stabilisce un congruo termine (120 giorni) per l'adempimento da parte dei vettori medesimi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Ai sensi della presente legge:

a) il termine « Convenzione » indica la « Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929», resa esecutiva con la legge 19 maggio 1932, n. 841;

b) il termine « Protocollo » indica il « Protocollo che apporta modifiche alla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmato a l'Aja il 28 settembre 1955 », reso esecutivo con legge 3 dicembre 1962, n. 1832;

c) per « trasporto aereo internazionale » si intende quello definito dall'articolo 1 della Convenzione come modificato dall'articolo 2 del Protocollo.

Art. 2.

1. Nel trasporto aereo internazionale di persone, compiuto da vettori italiani o stranieri, come nel caso che in base al contratto sia previsto soltanto lo scalo in territorio italiano, il vettore potrà beneficiare della limitazione di responsabilità secondo il regime disposto dalla Convenzione, come modificato dal Protocollo, a condizione che:

a) avvalendosi della facoltà prevista dall'articolo 22, alinea 1, della Convenzione, abbia stabilito nelle sue condizioni generali di trasporto ovvero, per i voli non di linea, sia fissato nelle rispettive autorizzazioni o licenze, a seconda dei casi, un limite di risarcimento per morte o lesione personale almeno pari, per ciascun passeggero, a centomila diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo monetario internazionale, convertibili

in valuta nazionale, applicando la parità fissata dallo stesso Fondo monetario internazionale;

b) abbia assicurato la propria responsabilità civile per il danno da morte o lesione personale del passeggero, in conformità all'articolo 3.

2. Le disposizioni del presente articolo si applicano ai vettori italiani anche per i trasporti aerei che non abbiano origine, destinazione o scalo in territorio nazionale.

3. La disposizione di cui al comma 1, lettera *a*), è emanata in attesa della entrata in vigore del Protocollo aggiuntivo n. 3, adottato a Montreal il 25 settembre 1975, di cui alla legge 6 febbaio 1981, n. 43.

Art. 3.

1. Nei trasporti aerei internazionali di persone, indicati nell'articolo 2, il vettore dovrà provvedere a stipulare con idonea impresa assicuratrice, contratto di assicurazione a copertura della propria responsabilità civile per danni da morte o lesione personale del passeggero per massimale almeno pari, per ciascun passeggero, a centomila diritti speciali di prelievo quali definiti dalla lettera *a*) dell'articolo 1.

2. L'impresa assicuratrice è giudicata idonea se la sua solvibilità è stata verificata e certificata dallo Stato di immatricolazione dell'aeromobile o dallo Stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale mediante apposita annotazione sulla polizza.

3. L'aeromobile non può circolare se manca o è inadeguata la copertura assicurativa di cui al comma 2.

4. Il Ministero dei trasporti potrà chiedere in ogni momento al vettore aereo di dimostrare l'esistenza di assicurazione a copertura della responsabilità civile per danni subiti dal passeggero secondo quanto sopra previsto. In caso di inosservanza della prescrizione di cui sopra, il Ministero dei trasporti adotterà i provvedimenti previsti dalla legge 11 dicembre 1980, n. 862, e relativi decreti ministeriali di attuazione, per l'ina-

dempimento di obblighi gravanti sull'esercente italiano o straniero di servizi di trasporto di linea o non di linea.

Art. 4.

1. Il vettore dovrà provvedere agli adempimenti di cui ai precedenti articoli entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.