

INDICE SOMMARIO

| | | |
|--|------|-----|
| CAP. I. <i>Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose: evoluzione storica dell'istituto</i> | Pag. | 003 |
| 1.1. <i>Premessa</i> | « | 003 |
| 1.2. <i>Il c.d. principio dell' «abbandono» e il suo superamento</i> | « | 004 |
| 1.3. <i>La prima formulazione legislativa di cause di esonero del la responsabilità e di ipotesi limitative del debito risarci- torio del vettore</i> | « | 010 |
| 1.4. <i>Il Codice di commercio del 1882: sua inadeguatezza e con- segente persistenza della regolamentazione contrattuale inerente alla limitazione del debito del vettore marittimo</i> . | « | 012 |
| 1.5. <i>La Convenzione di Bruxelles del 1924 e il conseguente pro- getto per il Codice di diritto marittimo</i> | « | 015 |
| | | |
| CAP. II. <i>Convenzione di Bruxelles del 1924 e art. 423 del Codice del la Navigazione: dal concetto di «collo o unità» a quello di «unità di carico»</i> | Pag. | 019 |
| 2.1. <i>La Convenzione di Bruxelles: ambito di applicazione</i> | « | 019 |
| 2.2. <i>I concetti di «collo» e «unità»</i> | « | 022 |
| 2.3. <i>Dal concetto di «collo o unità» a quello di «unità di cari- co»: soluzioni interpretative</i> | « | 026 |
| | | |
| CAP. III. <i>La decadenza del vettore marittimo dal beneficio del limite risarcitorio</i> | Pag. | 033 |
| 3.1. <i>La decadenza dal limite per comportamenti improntati a dolo e colpa grave nel diritto uniforme e nel diritto interno</i> | « | 033 |
| 3.2. <i>La dichiarazione di valore nel diritto interno e nel diritto uniforme</i> | « | 038 |
| 3.3. <i>Brevi cenni sulle «Rotterdam Rules»</i> | « | 043 |

| | |
|---|----------|
| CAP. IV. <i>La giurisprudenza della Corte costituzionale in tema di limitazione risarcitoria nel trasporto marittimo di merci</i> | Pag. 049 |
| 4.1. <i>La sentenza n. 132/1985</i> | « 049 |
| 4.2. <i>La sentenza n. 481/1987</i> | « 056 |
| 4.3. <i>L'ordinanza n. 8/1991</i> | « 065 |
| 4.4. <i>La sentenza n. 71/2003</i> | « 069 |
| 4.5. <i>La sentenza n. 199/2005</i> | « 076 |
| | |
| CAP. V. <i>Le sentenze additive della Corte costituzionale e la sopravvenuta modifica del 'tertium comparationis': il caso peculiare della sentenza n. 199/2005</i> | Pag. 089 |
| 5.1. <i>Cenni alla particolare tecnica decisoria delle c.d. «sentenze additive della Corte costituzionale</i> | « 089 |
| 5.2. <i>La modifica della parte aeronautica del Codice della navigazione e la contestuale violazione delle "rime obbligate": conseguenze</i> | « 102 |
| 5.3. <i>Conclusioni</i> | « 118 |
| | |
| BIBLIOGRAFIA | Pag. 123 |

Capitolo I.: *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose: evoluzione storica dell'istituto.*

1.1 Premessa.

Come sostenuto da autorevole dottrina¹, uno dei tratti peculiari del sistema normativo che detta la disciplina in materia di trasporto di cose, consiste nella previsione di specifiche norme atte ad introdurre la possibilità, per il vettore resosi inadempiente rispetto agli obblighi di consegna delle merci trasportate, di beneficiare di un «limite risarcitorio».

E ciò perché, in relazione al tema della responsabilità, quella del vettore², cioè del soggetto che esegue il trasporto, è una posizione tutt'affatto particolare.

Mentre l'industriale e il commerciante sono tenuti esclusivamente a garantire la qualità dei loro prodotti o dei loro servizi, e vedono, soltanto in via eccezionale, impegnata la loro responsabilità rispetto a terzi, «nel campo del trasporto il vettore è sottoposto ad una serie di obbligazioni nei confronti dei terzi per i danni che provoca ad essi con un proprio comportamento negligente, oppure semplicemente per il fatto che esercita quell'attività, o ancora per i danni che provoca all'ambiente in cui

¹ RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 1. In tale senso si veda anche CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo*, Milano, 1984, 135, secondo cui una «delle caratteristiche più tipiche della disciplina del trasporto marittimo di cose consiste nell'esistenza di specifiche norme relative alla limitazione della responsabilità del vettore», nonché BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo*, in AA.VV., *Il Cinquantenario del codice della navigazione*, Cagliari, 1992, 254 e 255. In termini analoghi si è espresso anche RIGUZZI, *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da ANTONINI, Milano, 2008, 225.

² Il vettore è «chi assume l'obbligazione di trasportare, cioè di trasferire da luogo a luogo persone e o cose, di norma dietro corrispettivo, mediante l'organizzazione di mezzi propri o altrui»: così testualmente RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Tomo III, Milano, 1990, 619. Secondo ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 179, il vettore è il soggetto obbligato all'esecuzione della prestazione caratteristica del contratto di trasporto: al riguardo, l'Autore specifica che il termine «trasportatore», per quanto giuridicamente non scorretto, è del tutto estraneo alla pratica operativa e il suo impiego è indice di scarsa conoscenza della materia.

opera»³.

Orbene, secondo la dottrina appena ricordata, «è proprio a causa dell'esposizione a tante forme di responsabilità che caratterizza l'attività del vettore, che la comunità internazionale ha mostrato la tendenza a venirci incontro predisponendo – cosa che implica una notevole deviazione rispetto ai principi del diritto civile – tutto un sistema di limitazioni nelle obbligazioni che egli assume»⁴.

In altri termini, per dirla con l'Antonini, «il limite risarcitorio rappresenta una caratteristica del diritto dei trasporti, affermatasi quale sorta di bilanciamento economico, accordato al vettore per favorire lo sviluppo dell'industria del trasporto e per mitigare le conseguenze del regime di responsabilità particolarmente gravoso (*receptum*)»⁵.

1.2 Il c.d. principio dell' «abbandono» e il suo superamento.

Nel delineare i tratti caratterizzanti l'evoluzione storica dell'istituto in esame, pare opportuno *in primis* citare l'orientamento sposato dalla dottrina secondo la quale «è proprio dai profili caratterizzanti il principio limitativo della responsabilità amatoriale al suo nascere che bisogna trarre lo spunto per un'indagine in ordine alla ricostruzione storica dell'istituto del limite del debito del vettore marittimo»⁶.

In tale ottica, tralasciando in questa sede la pur fondamentale fase storica della

³ BALLARINO, *op. cit.*, 254, ove cita, sul punto, PUTZEYS, *Responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux tiers dans le différents modes de transport*, in *European Transport Law*, XXVI, 1991, 173.

⁴ BALLARINO, *op. cit.*, 254 e 255, citando BASEDOW, *Passegierschiffahrt*, in *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht*, 1984, 238 ss.

⁵ ANTONINI, *op. cit.*, 267. Sul punto, si veda anche RIGUZZI, *op. cit.*, Milano, 1993, 2, secondo il quale una piena e illimitata responsabilità del vettore esporrebbe lo stesso a rischi tali da rendere impraticabile, o comunque eccessivamente costoso, il servizio di trasporto. *Ad adiuvandum* CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo cit.*, 135, per il quale le norme relative alla limitazione della responsabilità del vettore hanno codificato quella pratica contrattuale, ampiamente in uso nei decenni antecedenti la convenzione di Bruxelles del 1924, in forza della quale il vettore era felicemente riuscito a introdurre e imporre limiti massimi entro cui comprimere la propria responsabilità per perdite o avarie al carico.

⁶ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 9.

responsabilità romana *ex recepto*⁷, assume indubbia rilevanza l' *Ordonnance touchant la Marine du mois d'aout 1681*, la quale, unitamente a quella in materia di commercio di due anni più tardi (1673)⁸, contribuì a riassumere e coordinare le norme sparse nei

⁷ Al riguardo, è il caso di ricordare, seppure brevemente, che la teoria del contratto di trasporto è costituita ancora oggi, vigente il codice attuale, dal principio romano del *receptum*. Quest'ultimo, dettato originariamente per i battellieri, gli albergatori e gli stallieri (*nautae, cauponae et stabularii*), ed esteso successivamente dal diritto comune ai vetturini terrestri, nonché accolto dal Codice civile con rigore maggiore per gli albergatori e con rigore minore per i vetturini per terra e per acqua, è passato attraverso l'abrogato Codice del commercio per arrivare, infine, all'attuale Codice civile, rimanendo il sommo principio regolatore della responsabilità per custodia di tutte le moderne imprese di trasporto (sul punto, cfr. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in AA.VV., *Codice di commercio commentato*, VI, 2, Torino, 1935, 284 ss.). Le condizioni di civiltà e di organizzazione tecnica in cui si svolgono oggi le attività di trasporto rispetto ai secoli passati sono decisamente cambiate e le norme del *receptum*, nate da un persistente sospetto contro vetturini e albergatori in un'età in cui queste categorie di persone appartenevano a un ordine sociale decisamente diverso (siccome inferiore) rispetto a quello dei soggetti che venivano trasportati o ospitati, hanno dovuto subire profonde attenuazioni. Ma il principio fondamentale della responsabilità *ex recepto*, per cui il vettore deve rispondere per la perdita e l'avaria delle cose in sua custodia, a meno che non fornisca la prova d'un caso di forza maggiore, domina ancora la moderna industria dei trasporti, così come la dominava nel mondo romano.

Nel sistema del vigente Codice civile, il debitore è liberato dalla responsabilità se dimostra che l'impossibilità di fornire la prestazione deriva da causa a lui non imputabile (art. 1218 cod. civ.), ma a questa regola fondamentale la responsabilità *ex recepto* aggiunge qualcosa di più circa l'onere della prova.

Perché il vettore possa sottrarsi alla responsabilità, occorre che fornisca la prova del fatto (a lui non imputabile) che ha prodotto la perdita o l'avaria, quale il caso fortuito, o che l'avaria o la perdita sono derivate dalla stessa cosa trasportata per la sua natura o per suoi vizi, per non adeguato imballaggio, o per fatto del mittente o del destinatario: su ciò, v. BRASIELLO, *La responsabilità del vettore*, in *Giur. compl. Cass. civ.*, 1955, IV-V, 137.

Va comunque sottolineato che la responsabilità *ex recepto* del vettore, inquadrata nel sistema del nostro Codice civile in materia di responsabilità contrattuale, ha una portata meno derogatoria rispetto ai principi generali di quella che aveva nel sistema del diritto romano. In quest'ultimo, infatti, dove di regola nell'esecuzione dei contratti era causa liberatrice per il debitore l'evento indipendente dalla sua colpa (*casus*) anche se inerente alla sua impresa, il ritenere il *receptum* come causa liberatrice la *vis maior*, significava far rispondere il debitore non solo per i fatti dipendenti da colpa sua, ma anche per i fatti estranei all'impresa. Nel sistema del nostro Codice civile, invece, il principio generale affermato dall'art. 1218 è quello della responsabilità del debitore inadempiente non solo per sua colpa, ma anche per fatti non implicanti una colpa sua, ma che risultino comunque ad esso imputabili, compresi, quindi, quelli inerenti ai mezzi materiali e alle persone da lui impiegate (fatti a lui non estranei). Pertanto, la previsione del caso fortuito come causa liberatoria per il vettore ha in questo caso una portata decisamente meno derogatoria rispetto a quanto avveniva nel diritto romano.

⁸ Entrambe le ordinanze sopraccitate sono dovute al Colbert, forse il più celebre tra i Ministri delle Finanze (ovviamente nell'accezione per cui l'espressione poteva valere vigente la forma dello «stato assoluto» o «patrimoniale») di Luigi XIV.

vari statuti delle città commerciali italiane⁹.

La prima delle due ordinanze testé menzionate, giudicata unanimemente quale primo modello di organica codificazione in materia, disponeva testualmente, nell'art. 2 del Titolo VII, che i proprietari *de navires seront responsables des faits du maistre; mais ils en demeureront déchargés, en abandonnant leur bâtiment et le fret*¹⁰.

Orbene, secondo la dottrina ult. cit.¹¹, tale importante principio¹², recependo l'esigenza avvertita dal proprietario di nave (proprietario sì, ma partecipe al tempo stesso dell'impresa di navigazione) di limitare i rischi connessi alla navigazione marittima, fa inequivocabilmente trasparire l'origine della limitazione della responsabilità dell'armatore¹³.

A tale riguardo, *nulla quaestio* sul fatto che siffatto principio limitativo venisse attuato con criteri del tutto diversi da quelli riscontrabili nelle moderne legislazioni disciplinanti l'istituto del limite risarcitorio del vettore.

Ma, ciò premesso e precisato, pare tuttavia altrettanto evidente la circostanza per cui, nel sistema dell'*Ordonnance de la Marine*, ogni tipo contrattuale avente ad oggetto l'utilizzazione della nave veniva ricompreso nella figura del «noleggio», di talché le obbligazioni assunte per il contratto di trasporto delle merci finivano necessariamente per gravare sull'impresa nautica.

Un tanto, per significare come «proprio nella riconosciuta prevalenza dell'impresa di navigazione rispetto alle imprese di trasporto in campo marittimo tipico dell'*Ordonnance* del 1681, e delle legislazioni che seguirono [...] può rinvenirsi la ragione dell'esistenza di un principio limitativo di cui poteva beneficiare unicamente il

⁹ In merito, RIGUZZI, *op. ult. cit.*, rinvia a LATTES, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane*, Milano, 1884, nonché a ZENO, *Storia del diritto marittimo del Mediterraneo*, Roma, 1915, e a BONOLIS, *Il diritto marittimo medioevale dell'Adriatico*, Pisa, 1921.

¹⁰ I proprietari della nave saranno responsabili dei fatti del comandante; ma ne sono sollevati se egli abbandona la nave o il carico.

¹¹ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 9.

¹² A riguardo, si rinvia a SCIALOJA, *Origini della limitazione della responsabilità dell'armatore per abbandono della nave*, in *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946, 318, secondo cui il principio sopra ricordato pare essere «la risultante di quel movimento che tendeva a ridurre, in un modo o nell'altro, la responsabilità del proprietario od armatore per la colpa dei suoi dipendenti, soprattutto nel caso di urto di navi», siccome richiamato da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 10.

¹³ In tale senso ARENA, *L'abbandono della nave ai creditori*, Milano, 1939, 15 ss., anch'esso *ut cit.* da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 10.

proprietario armatore (eventualmente assuntore del trasporto)»¹⁴.

Le codificazioni seguenti si ispirarono diffusamente al sistema appena descritto, talvolta riproducendo fedelmente i contenuti dell'ordinanza appena citata, così come testimoniato dal Codice napoleonico¹⁵ del 1807, nonché dal *Code de commerce*¹⁶ *ex lege* 14 giugno 1841.

All'epoca, dunque, i criteri limitativi della responsabilità, senza distinzione tra il momento della proprietà e quello dell'armamento, emergevano e operavano nei confronti del solo proprietario-armatore che, in quanto tale, poteva beneficiare dell'istituto limitativo (c.d. «abbandono»), e ciò anche per le obbligazioni inerenti l'assunzione del trasporto nel caso di inadempimento delle stesse.

Invero, l'abbandono della nave ai creditori configura la più antica forma di liberazione del proprietario da ogni responsabilità correlata all'esercizio della nave.

A prescindere dall'istituto di fonte romana della *noxae deditio*¹⁷ (non afferente come disciplina speciale al diritto marittimo, ma strumento di diritto generale per la liberazione del debitore nei confronti dei creditori e sulla cui applicazione al settore marittimo la dottrina appare divisa¹⁸), si prevedono forme certe di limitazione della responsabilità armatoriale a partire dal XV secolo nella *Lex mercatoria*¹⁹.

¹⁴ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 11.

¹⁵ L'art. 27, Tit. III del Codice citato disponeva che qualunque «proprietario di bastimento è civilmente tenuto delle azioni del capitano, in ciò che concerne il bastimento e la spedizione. Tale obbligazione cessa con l'abbandono del bastimento e del nolo».

¹⁶ Sul punto, come segnalato da RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 12), di notevole interesse sono le considerazioni di GAETA, *Il nuovo codice della navigazione. I precedenti legislativi*, in *Dir. prat. comm.*, 1941, I, 208 ss., in ordine al supposto parallelismo tra legislazione marittima italiana e francese.

¹⁷ Tale istituto, applicabile al proprietario del vascello, prevedeva la consegna dello *strumentum offendendi* ai creditori.

¹⁸ L'istituto è menzionato da ZUNARELLI (di cui v., partic., le *Lezioni di diritto della navigazione*, Bologna, 2001, 56) come «una delle testimonianze più remote» proveniente dal diritto romano, che permetteva al proprietario del vascello di limitare la propria responsabilità consegnando lo *strumentum offendendi* ai creditori. Diversamente, RIGHETTI (nel *Trattato di diritto marittimo*, cit., vol. I, tomo II, 277) nega recisamente che detto istituto fosse conosciuto dalle fonti romanistiche che, a suo dire, «non prevedevano alcuna forma di limitazione della responsabilità», e sostiene che, al contrario, in epoca romana vigesse il principio opposto dell'irresponsabilità dell'*exercitor navis* per le obbligazioni riconducibili al comandante e all'equipaggio.

¹⁹ A tale riguardo si veda GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 1998. Con la predetta espressione si indica il sistema consuetudinario, dottrinario, giurisdizionale considerato all'origine del diritto commerciale che compare e si consolida, a partire dal XII-XIII secolo, fino al XVI, in concomitanza e

L'abbandono della nave ai creditori è stato, per secoli, lo strumento giuridico capace, da un lato, di offrire ai creditori una prima, anche se di frequente magra, soddisfazione, e dall'altro, agli armatori, il vantaggio di liberarsi dal gravoso onere del risarcimento in ordine a fatti o atti imputabili al comandante e/o all'equipaggio, nonché dalle obbligazioni direttamente correlate alla nave e al viaggio.

Le ragioni giuridiche, ma ancor prima politiche, di siffatto privilegio, garantito a tale categoria imprenditoriale, vanno individuate in alcuni fattori peculiari fortemente caratterizzanti l'esercizio della nave che, almeno fino a un passato relativamente recente, hanno contribuito in modo sostanziale alla connotazione «speciale» della disciplina giuridica marittima: l'inevitabile soggezione a fenomeni naturali incontrollabili e sovente imprevedibili, nonché ineluttabili; gli elevatissimi investimenti necessari per sostenere i costi dell'impresa di navigazione ecc...

La volontà e la necessità politico-strategica di sostenere lo sviluppo dell'imprenditoria armatoriale a monte di una conseguente espansione economica-territoriale, si collocano all'origine del radicarsi dell'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore, nel corso dei secoli, contemplato in varie modulazioni sin dalla *lex mercatoria* e fino all'*Ordonnance* di Colbert del 1681 già cit.

I principi appena ricordati costituiscono, così e per lungo tempo, il cardine del sistema limitativo la responsabilità dell'imprenditore nautico che era, al tempo stesso, imprenditore di trasporto.

Tuttavia, il rilevante sviluppo dei traffici marittimi costituì veicolo trainante per la ricerca, da parte della classe armatoriale di una limitazione della propria responsabilità anche sotto un profilo convenzionale.

Infatti, «l'istituto dell'abbandono, in un'epoca di largo sviluppo dei traffici marittimi, con conseguenti ben diversi costi per gli armatori in ordine all'apprezzamento di adeguate flotte, non rivestì più quell'apprezzabile valore degli

in stretta correlazione con il fiorire e lo sviluppo del commercio. L'evoluzione economico-sociale che ne consegue assume un carattere «rivoluzionario» anche nella sfera giuridica dove si costruisce un sistema consuetudinario a carattere internazionale, in relazione all'ampliarsi delle reti commerciali, fortemente caratterizzato da fattori corporativi. La normativa consuetudinaria che costituisce il nucleo originario del diritto commerciale, fa da riferimento giuridico sostanziale per l'esercizio delle funzioni giurisdizionali poste in essere dai consoli delle corporazioni. Peculiarità del sistema è la sua natura soggettiva che lo qualifica come «diritto commerciale», proprio in quanto applicabile e applicato a una determinate classe di soggetti: i mercanti-commercianti.

inizi»²⁰.

Dal che l'esigenza della ricerca di altri sistemi limitativi, non essendo più ragionevolmente possibile sostenere, mediante l'istituto dell'abbandono, il consistente peso derivante dal principio del *receptum*²¹.

Si cominciarono allora a inserire, nelle polizze di carico, clausole contrattuali atte a limitare a una somma determinata l'ammontare del risarcimento eventualmente dovuto²².

In tale modo, clausole «di responsabilità» e «di non responsabilità» limitata si affermarono nel traffico marittimo e ben presto dall'Inghilterra, ove nacquero e si svilupparono, si trasferirono nell'intero continente.

Rilevata la tendenza degli armatori a introdurre, nelle polizze di carico, clausole in deroga alla propria, per così dire «naturale», responsabilità, è d'uopo fare presente che (per dirla con il Riguzzi) «una simile tendenza venne frenata dagli interessi dei caricatori sui quali, a seguito dell'operatività di tali clausole, veniva riversato praticamente l'intero rischio del trasporto. Sotto la spinta di tali interessi, nella ricerca di un equo temperamento delle opposte esigenze degli armatori e dei caricatori, si pervenne al primo testo legislativo che fissò precise regole per la responsabilità del vettore marittimo nell'ambito degli ordinamenti anglosassoni»²³ e cioè all'*Harter Act* del 13 febbraio 1924, entrato in vigore a partire dal 1 gennaio 1925.

Da un lato, veniva così prevista un'esclusione di responsabilità per le colpe o gli errori *in navigation or in the management of vessel*²⁴ (ma pure per altri eventi riconducibili a cause di forza maggiore); dall'altro, venivano tassativamente proibite clausole dirette a evitare o diminuire gli obblighi del vettore inerenti la custodia e la

²⁰ RIGHETTI, *op. ult. cit.*, 13.

²¹ A tale riguardo, RIGHETTI (*ibidem*) rinvia a OLIVELLI, *Sulla validità dell'esonero contrattuale della responsabilità indiretta del vettore marittimo*, in *Dir. prat. comm.*, 1931, I, 209 ss.

²² Sul punto BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in AA.VV., *Comm. al cod. comm.*, Milano, 1920, 598 ss., osserva che «tale sistema di limitazione contrattuale della responsabilità (operata attraverso la previsione non soltanto di clausole tendenti a limitare quantitativamente il debito risarcitorio dovuto dal vettore, ma anche di clausole tendenti all'introduzione di vere e proprie ipotesi di esonero della sua responsabilità), fu certamente agevolato dalla preesistente limitazione per abbandono».

²³ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 14.

²⁴ Errori, cioè, relativi alla navigazione o all'amministrazione della nave.
Cfr. l'art. 3 dell'*Harter Act*.

successiva riconsegna del carico²⁵.

Tali norme, accolte in un primo momento con non poca diffidenza, vennero recepite in larga misura nelle polizze degli armatori, costituendo la base per la formulazione delle regole dell'Aja²⁶.

Sul punto, è stato da taluno rilevato²⁷ come, tra le norme di cui sopra, non fossero state recepite quelle clausole pattizie, largamente diffuse, tendenti a limitare ad un importo massimo il risarcimento dovuto dal vettore.

E significativa appare, in argomento, anche la previsione della sanzione di nullità per le clausole tendenti a introdurre ipotesi di esonero di responsabilità diverse da quelle tassativamente previste dal dato normativo, nonché per le clausole di mera limitazione della responsabilità.

Ciò osservato, è di primaria importanza ribadire come le regole di responsabilità del vettore contenute nell'*Harter Act* del 1893 servirono in larga misura per la formulazione delle polizze di carico, prevalentemente da parte della classe armatoriale inglese.

In tale modo, si venne a sviluppare la tendenza verso la predisposizione di apparati di clausole da cui poteva chiaramente desumersi la volontà contrattuale delle parti di stabilire esoneri e ipotesi di limitazioni del rischio a favore del vettore. Successivamente, peraltro, quella vasta gamma di clausole limitative venne ridimensionata, con conseguente riconducibilità delle stesse alle ipotesi di esonero contemplate nell'*Harter Act*.

1.3 La prima formulazione legislativa di cause di esonero della

²⁵ Cfr. l'art. 1 dell'*Harter Act*.

²⁶ Il testo della Convenzione è consultabile nel sito www.fog.it.

²⁷ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 15. L'A. precisa che «l'invalidità delle clausole semplicemente limitative della responsabilità non trova testuale riscontro nel dato normativo, ma può essere invocata in considerazione della tassatività del linguaggio della legge che pare porre un freno alla libera determinazione contrattuale, sicché deve ritenersi priva di effetto ogni clausola tendente a introdurre a favore del vettore un qualsiasi beneficio in ordine ad ipotesi diverse da quelle espressamente previste dallo stesso tenore legislativo». *Ad approvandum*, BERLINGIERI, *La validità della clausola: "Il valore di ciascun collo non eccede la somma di cento dollari, salvo patti in contrario stabiliti nella presente, sulla quale base deve essere regolato il tasso del nolo" di fronte all'Harter Act*, in *Dir. mar.*, 1911, 26 ss., citato da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 16, nota 26.

responsabilità e di ipotesi limitative del debito risarcitorio del vettore.

Nell'ambito dell'ordinamento giuridico italiano, è la legislazione ferroviaria a costituire un primo, embrionale tentativo di limitare la responsabilità del vettore²⁸.

Sul punto, va preliminarmente fatto presente come, vigenti i Codici civile e del commercio del 1865, l'imprenditore ferroviario, con riferimento all'obbligazione di risarcire i danni causati da un proprio inadempimento, era soggetto alla disciplina generale di cui agli artt. 1227 - 1229 c.c.²⁹.

Inoltre, pure per quanto concerneva i criteri della responsabilità, nonché quelli di imputazione del danno, la disciplina applicabile era sempre rinvenibile nel Codice civile e nel Codice del commercio del 1865³⁰.

Le ricordate disposizioni, improntate a un rigore probabilmente eccessivo, indussero rapidamente le ferrovie a introdurre criteri tendenti a temperare il tenore di un siffatto regime di responsabilità, attuando siffatti principi «mediante il richiamo nelle tariffe e condizioni di trasporto da un lato a clausole di non responsabilità, dall'altro a clausole semplicemente limitative»³¹.

In sostanza, nelle tariffe ferroviarie furono introdotti «tetti massimi» risarcitori per il caso di responsabilità dell'impresa di trasporto in ordine a perdita/avaria della merce e/o ritardo nella riconsegna della stessa.

²⁸ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 19.

²⁹ Gli artt. 1227, 1228 e 1229 del Codice civile del 1865 statuivano rispettivamente che i «danni sono in genere dovuti al creditore per la perdita sofferta e per il guadagno di cui fu privato, salvo le modificazioni ed eccezioni in appresso stabilite»; il «debitore non è tenuto se non ai danni che sono stati preveduti, o che si sono potuti prevedere al tempo del contratto, quando l'inadempimento dell'obbligazione non derivi da suo dolo»; quantunque «l'inadempimento dell'obbligazione derivi da dolo del debitore, i danni relativi alla perdita sofferta dal creditore e al guadagno di cui fu il medesimo privato, non debbono estendersi se non a ciò che è conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento dell'obbligazione».

³⁰ In particolare, va significato che all'imprenditore ferroviario erano applicabili i dettami individuati per vetturini e imprenditori di trasporto (artt. 1627, 1629-33 c.c.) e per i commissionari di trasporto e vetturali (artt. 77-88 del Codice di commercio): sul punto, cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 19-20.

³¹ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 20. In nota, l'A. fa riferimento, per le Ferrovie dell'Alta Italia, agli artt. 35, 121 e 124 delle *Tariffe e condizioni dei trasporti*, in vigore al 1° luglio 1878; per le Strade Ferrate Romane agli artt. 33, 96 e 98 del *Regolamento e tariffe dei trasporti* valevoli dal 1° gennaio 1881; per le Meridionali agli artt. 33, 91 e 93 del *Regolamento e tariffe dei trasporti*.

Come si è poc' anzi rammentato, parte della dottrina ritiene che proprio «attraverso l'introduzione di particolari condizioni di trasporto e sistemi tariffari [...] venne istituito, nel settore dei trasporti ferroviari, il primo moderno sistema legislativo di predeterminazione e limitazione della responsabilità del vettore per perdita ed avaria delle merci trasportate»³².

Ed è dunque proprio nell'ambito del trasporto ferroviario che risulta possibile ravvisare la prima forma limitativa della responsabilità del vettore operata in un contesto legislativo che, pur non improntato ai crismi della organicità, ebbe l'indubbio merito di assecondare lo sviluppo dei traffici terrestri³³.

1.4 Il Codice del commercio del 1882: sua inadeguatezza e conseguente persistenza della regolamentazione contrattuale inerente alla limitazione del debito del vettore marittimo.

Nulla quaestio relativamente alla circostanza secondo la quale il legislatore del Codice di commercio del 1882 innovò la disciplina del trasporto terrestre, e ciò mediante l'adozione di norme la cui *ratio* rifletteva lo sviluppo dei traffici dell'epoca.

Ma, ciò premesso, è necessario rendere palese come la legislazione del tempo non tenne conto delle esigenze proprie del trasporto marittimo³⁴.

A riprova di ciò sta il fatto che il contratto di noleggio fu delineato dal Codice del 1882 sulla scorta di concetti addirittura risalenti all'*Ordonnance* del 1681³⁵, e ciò includendo tanto i contratti aventi ad oggetto il godimento della nave, quanto quelli finalizzati al trasporto di persone/cose.

In altri termini, il Codice del commercio del 1882 rimase ancorato a schemi giuridici risalenti a epoche storiche in cui il trasporto marittimo non aveva incontrato

³² RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 21.

³³ Per una più ampia trattazione della tematica suesposta si veda RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 18 ss.

³⁴ In tal senso, DOMINEDO', *Sviluppi sulla teoria del noleggio*, in *Riv. Dir. comm.*, 1939, I, 270, cui fa richiamo RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 25.

³⁵ Cfr. *supra*, *sub* § 1.2.

un notevole sviluppo, a differenza di quanto poi verificatosi in tempi più recenti³⁶.

A tale riguardo, deciso (e, in base a quel che si è appena osservato, più che giustificato) è il rimprovero che numerosa dottrina muove al non certo lungimirante legislatore del 1882, «reo» di non essere stato capace di prevedere l'enorme importanza che in breve tempo – ammesso e non concesso che non l'avesse già fatto – avrebbe finito con l'acquistare l'industria dei trasporti per acqua³⁷.

In particolare, con riferimento alla tematica della limitazione del debito del vettore marittimo, il codice del Commercio non ritenne di dovere normare nulla.

Rebus sic stantibus, considerata la totale assenza di norme disciplinanti il trasporto marittimo e le afferenti ipotesi di responsabilità del vettore, si rese necessaria l'adozione contrattuale di clausole tendenti a predeterminare il risarcimento del debito dovuto da quest'ultimo³⁸.

Vero è, tuttavia, che l'inserzione nelle polizze di carico di apposite disposizioni atte a limitare la responsabilità del vettore comportò delicati problemi interpretativi in ordine all'applicabilità ai trasporti marittimi delle disposizioni contenute nel Titolo XIII del I° libro del Codice del commercio.

L'importanza di tale tematica è provata dalla circostanza che, applicando le norme generali di cui agli artt. 388 ss., sarebbe stata prospettabile la soluzione di considerare

³⁶ Secondo BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in AA.VV., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti* (6 ss.), gli artt. 402 e 405 del Codice di commercio del 1882 sarebbero stati le prime avvisaglie di «una penetrazione ancora criptica dell'istituto della limitazione della responsabilità, che deriva a sua volta dai regolamenti ferroviari [...]». L'A. continua la sua riflessione affermando che «in questa fase è singolare (ma forse non troppo) la contrapposizione netta fra l'avversione per le limitazioni legali alla responsabilità civile e, invece, il favore diffuso per le limitazioni convenzionali alla responsabilità contrattuale. Non c'era ancora l'art. 1229 c.c., e, nel silenzio, l'orientamento dominante, che prendeva le mosse dall'impostazione liberale del codice civile del 1865, era nel senso della piena liceità delle limitazioni convenzionali, con il solo limite di origine romana del *pacto de dolo prestando*. La singolarità di questa contrapposizione si spiega alla luce di quella che allora era ancora una contrapposizione netta tra responsabilità extracontrattuale, retta dall'ordine pubblico, e responsabilità contrattuale, regno dell'autonomia privata».

³⁷ In tal senso RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 25, che, a suffragio della propria tesi, cita pure BRUNETTI, *Sulla struttura del contratto di noleggio*, in *Riv. Dir. comm.*, 1915, I, 919; SISTO, *Diritto marittimo italiano*, Milano, 1906, 59 ss. e ORLANDO, *Il contratto di trasporto marittimo moderno e la figura giuridica del raccomandatario di navi*, Palermo, 1914, 15 ss.

³⁸ Per un esempio di clausola limitativa del risarcimento del debito imputabile al vettore si veda BRUNETTI, *Il sistema delle clausole di esonero*, in *Dir. comm.*, 1916, I, 334, cui opera richiamo RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 29, nota 50.

nulla qualsivoglia clausola limitatrice la responsabilità del vettore marittimo, qualora non fosse stata prevista la contestuale diminuzione del nolo.

In tale ottica, di fondamentale importanza appare la risoluzione di due distinte questioni.

Per primo, infatti, si pone (come si pose all'epoca) il problema dell'applicabilità ai trasporti marittimi delle norme contenute nel Codice del commercio e riferibili al contratto di trasporto in generale.

Secondariamente, si rende necessario verificare se l'art. 416³⁹, pensato per i trasporti ferroviari, possa (potesse) ritenersi regola generale in materia di trasporti (di tutti i trasporti), oppure debba (dovesse) riferirsi – appunto – ai soli trasporti ferroviari.

Quanto al primo profilo, prevalse in dottrina e in giurisprudenza la tesi dell'applicabilità al contratto di trasporto marittimo delle norme di carattere generale dettate dal Codice del commercio⁴⁰.

Invece, con riferimento alla seconda questione, si svilupparono due diversi, nonché opposti orientamenti.

Infatti, se una prima tesi prevedeva la nullità di clausole limitative della responsabilità vettoriale, ove non fosse stata determinata una consequenziale riduzione del nolo per il caricatore⁴¹, altra riteneva che la limitazione legislativa di cui all'art. 416 si dovesse riferire ai soli trasporti ferroviari, con conseguente inapplicabilità della stessa al traffico marittimo⁴².

³⁹ Secondo ASQUINI, *op. cit.*, 2 ss., l'art. 416 del Codice di commercio delineava un diritto comune dei trasporti, quale una sorta di combinazione tra trasporto terrestre e ferroviario. A tale riguardo, l'A. auspicava una resistenza di un tale combinato sistema a fronte di temibili penetrazioni del trasporto marittimo e aereo.

⁴⁰ A sostegno di tale tesi sta la circostanza che il Titolo XIII del Libro I fosse intitolato *Del contratto di trasporto* e non *del contratto di trasporto "terrestre"*: cfr. DOMENIDO', *op. cit.*, 313. Per una disamina delle altre argomentazioni poste a suffragio dell'orientamento in esame si veda RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 30 e 31.

⁴¹ Per una rassegna della giurisprudenza favorevole a tale orientamento, cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 32, nota 54.

⁴² *Ad approbandum* [come ricordato da RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 32, nota 55)], DOMENIDO', *Le clausole di esonero di responsabilità del vettore e l'art. 416 cod. comm.*, in *Foro It.*, 1938, I, 425 ss. In tale senso si esprime anche LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'art. 416 cod. comm. e la validità delle clausole di esonero nei trasporti marittimi*, in *Riv. dir. comm.*, 1938, II, 213 ss., cit. sempre da RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 32, nota 55).

Tra le due, appare preferibile la seconda, essendo la disposizione di cui all'art. 416 dell'abrogato Codice del commercio, norma particolare per i trasporti ferroviari e, come tale, non applicabile al trasporto marittimo, neppure in via analogica⁴³.

Tuttavia, a prescindere dal dibattito sviluppatosi nei termini testé indicati, è d'uopo osservare come il XIX secolo fosse ancora fortemente segnato dalla previsione di clausole contrattuali limitative della responsabilità vettoriale⁴⁴, spesso del tutto spropositate rispetto alla diminuzione dei rischi connessi alla navigazione a sèguito del progresso tecnologico e del miglioramento dei materiali utilizzati.

Fu proprio tale situazione, estremamente favorevole per la classe armatoriale quanto massimamente dannosa per i caricatori, a costituire uno stimolo per la «redazione delle moderne regole della responsabilità del vettore marittimo, dovendo necessariamente le parti pervenire a posizioni che tenessero in maggior conto i rispettivi interessi, e prevedessero un più equo temperamento degli stessi»⁴⁵.

1.5 La Convenzione di Bruxelles del 1924 e il conseguente progetto per il Codice di diritto marittimo.

Il moderno criterio limitativo della responsabilità del vettore marittimo trova la sua consacrazione nella *Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*⁴⁶, firmata a Bruxelles nel 1924.

Le disposizioni della Convenzione derivarono dall'esigenza di ricercare un equo temperamento degli interessi della classe armatoriale e dei caricatori, ritenendosi vetusto e ormai inappropriato il permanere dell'inserimento, nelle polizze di carico, di

⁴³ Sul punto cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 52. Secondo l'A., per i traffici marittimi non sussisteva l'esigenza di tutela e di protezione dell'utente avverso la posizione dominante dell'impresa esclusiva, cosicché non si poteva certo ritenere applicabile il disposto di cui all'art. 416 Cod. comm. anche ai trasporti marittimi. *Contra*, GRECO, *Appunti sulle clausole di irresponsabilità nei trasporti marittimi*, in *Annuario dir. comp. e studi. leg.*, 1931, 754, cui fa riferimento RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 32, nota 54.

⁴⁴ A titolo esemplificativo, si pensi alla cd. *negligence clause*, diretta ad esonerare totalmente il vettore da tutte le ipotesi di responsabilità per perdita o avaria delle merci trasportate.

⁴⁵ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 34.

⁴⁶ Convenzione per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico.

clausole esonerative e/o limitative della responsabilità del vettore marittimo⁴⁷.

Del resto, come posto in evidenza da parte della dottrina, «che i contenuti del dato normativo di diritto uniforme in ordine al regime di responsabilità del vettore (ed i relativi principi dettati in ordine alla quantificazione risarcitoria del danno) riflettessero ampiamente le posizioni che, nei vari paesi, erano andate assumendo le parti interessate al trasporto su di un piano contrattuale in relazione alla ripartizione dei rischi della spedizione, è ampiamente dimostrato dal successo che ebbe la Convenzione, considerato che alle regole nella stessa enunciate si riferirono in larga misura la quasi totalità degli Stati all'atto dell'adozione delle rispettive discipline di diritto interno»⁴⁸.

Per quanto concerne l'ordinamento giuridico italiano, il 10 febbraio 1923 venne presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge recante *delega al Governo della facoltà di arrecare opportuni emendamenti al codice civile e di pubblicare nuovi codici di procedura civile di commercio e per la marina mercantile*⁴⁹. In particolare, nella relazione al d.d.l. alla Camera dei deputati si consigliò di trasporre in un *Codice marittimo* la materia del Libro II del Codice del commercio e quella del Codice per la marina mercantile: esigenza, questa, ripresa e sottolineata con forza anche nella relazione illustrativa presentata al Senato.

E' così che inizia la lenta elaborazione del progetto del Codice marittimo, i cui lavori furono avviati nel 1924 per concludersi solo [l'avverbio si riferisce agli usuali tempi di elaborazione normativa del tempo, non certo a quelli odierni] nel 1931, con la presentazione del lavoro ad opera dell'allora Guardasigilli, prof. Rocco.

Il progetto accolse il criterio di una *responsabilità del vettore limitata* e ciò proprio con il fine di adeguare la normativa interna alle regole enunciate nella normativa uniforme⁵⁰.

⁴⁷ Sul punto, v. CARBONE, *La responsabilità del vettore marittimo: i principi e la loro continuità (tra passato e prospettive di sviluppo)*, in *Dir. mar.*, 1987, 209, *ut cit.* da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 35.

⁴⁸ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 35 e 36.

⁴⁹ Invero, il Codice per la marina mercantile del 1865 conteneva soprattutto norme di stampo pubblicistico. Ma «soprattutto» non vuole dire «esclusivamente». L'art. 52, p. es., definiva l'armatore come «colui che impiega la nave per uno o più viaggi e spedizioni, munendola degli oggetti a ciò necessari, ed affidandola alla direzione di un capitano a padrone, sia egli o no il proprietario della nave».

⁵⁰ In particolare, l'art. 308 del progetto statuiva che la «responsabilità del vettore per danni o perdite

In tal senso, evidenti sono gli influssi della Convenzione di Bruxelles, e ciò con particolare riferimento alla redazione dell'art. 308 di cui si è già detto in nota⁵¹.

Pur non privo di lacune⁵², il progetto del Codice marittimo permise un'organica trattazione delle regole relative alla disciplina della responsabilità del vettore marittimo, e ciò «sia per quanto riguarda la ripartizione tra caricatore e vettore dei rischi derivanti dai possibili danni alla merce trasportata, sia per quanto riguarda l'ammontare del risarcimento dovuto dal vettore medesimo nel caso di sua comprovata responsabilità, disciplina portata a definitivo compimento, nelle sue linee attuali, nel codice della navigazione»⁵³.

In conclusione, appare evidente come l'esigenza di limitare la responsabilità del vettore marittimo fosse fortemente legata ai cambiamenti che nel XIX secolo avevano investiti i traffici marittimi: è questo, infatti, il momento storico in cui, insieme alle navi a vapore, compaiono le prime compagnie marittime che, con scadenza periodica, iniziano a percorrere rotte prefissate verso porti determinati, esercitando, in tal modo, veri e propri servizi regolari di linea.

A riprova di ciò sta il progressivo prevalere dell'assunzione dell'obbligo di trasferimento delle merci rispetto al compimento della mera navigazione: in tal modo,

delle merci non può essere superiore a lire oro duemilacinquecento per ciascun collo o per ciascuna unità, tranne che la natura ed il valore di queste merci siano stati dichiarati dal caricatore anteriormente alla caricazione e che una siffatta dichiarazione non sia stata inserita nella polizza di carico. Tale dichiarazione costituisce una presunzione a favore del caricatore salvo prova contraria da parte del vettore. Il valore della lira oro è calcolato al giorno dell'arrivo della nave nel porto di scaricazione. E' nulla qualsiasi clausola diretta a limitare la responsabilità del vettore ad una somma inferiore a quella stabilita nel presente articolo».

⁵¹ A tal riguardo, RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 38, nota 66) richiama le considerazioni di LEFEBVRE D'OVIDIO (*op. ult. cit.*, 45 e 46) secondo il quale il significato dell'art. 308 «appare invero chiarissimo sia che si consideri la norma originale da cui è stato desunto, che è quella del secondo capoverso del par. 5 dell'art. IV della Convenzione di Bruxelles, sia che si consideri anche semplicemente il suo tenere letterale, che non è per nulla contraddittorio. In sostanza la legge stabilisce una cifra che rappresenta il limite massimo del risarcimento dovuto per ciascun collo dal vettore in caso di sua responsabilità, e poi dichiara che questo limite massimo può essere convenzionalmente mutato soltanto se il mutamento è a favore del caricatore, cioè se il limite massimo viene ulteriormente elevato».

⁵² In merito, si faccia riferimento, seppur se a mero titolo esemplificativo, alla mancata previsione, nell'ambito dei contratti di utilizzazione della nave, alla figura contrattuale della locazione. *Ad approbandum*, RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 38, che opera un richiamo, a suffragio della tesi ivi sostenuta, a DOMINEDO', *Considerazione sulla disciplina dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, I, Roma, 1940, 17 ss.

⁵³ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 39.

a fianco del tradizionale contratto di noleggio, vennero a svilupparsi ipotesi in cui la navigazione era attuata a scopo di trasporto, con conseguente distinzione tra impresa di navigazione e impresa di trasporto, aspetto questo che la da poco citata dottrina ritiene di primaria importanza «per l'origine e l'evoluzione di un criterio limitativo della responsabilità del vettore [...]»⁵⁴.

E' infatti proprio nel momento della scissione tra impresa di navigazione e di trasporto che si ravvisa l'esigenza di tutelare il vettore, in quanto, in precedenza, nel caso di coincidenza tra il titolare dell'impresa di navigazione e quella di trasporto – cioè quando le figure di armatore e vettore coincidevano – l'impresa di trasporto riceveva tutela in quanto, nello stesso tempo, era anche impresa di navigazione⁵⁵.

⁵⁴ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 40.

⁵⁵ Sul tema, si vedano, del pari, le considerazioni dello stesso RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 39-42.

Capitolo II.: *Convenzione di Bruxelles del 1924 e art. 423 del Codice della Navigazione: dal concetto di «collo o unità» a quello di «unità di carico»*

2.1 La Convenzione di Bruxelles: ambito di applicazione.

Come si è già avuto modo di ricordare⁵⁶, il legislatore italiano del 1942, nel disciplinare la responsabilità del vettore marittimo, fu fortemente influenzato dai principi statuiti nella Convenzione internazionale siglata a Bruxelles nel 1924.

Carattere tipico e imprescindibile di tale accordo di diritto uniforme è la previsione di una regolamentazione formalmente incentrata su uno specifico documento del trasporto: la «polizza di carico»⁵⁷.

Ciò per significare come, a differenza di altri accordi internazionali che disciplinano tipi di trasporto differenti, la Convenzione in esame ha determinato il proprio ambito di applicazione non tanto in funzione dei dati soggettivi e oggettivi del trasporto, quanto in funzione dell'emissione della polizza di carico stessa⁵⁸.

L'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 è definito nell'art. 10 della stessa: il disposto, nella versione originale, statuiva che le

⁵⁶ Cfr. *supra*, sub paragrafo 1.5.

⁵⁷ Sul punto, si rinvia alle considerazioni di CARBONE, *Definizione di "trasporto marittimo di merci" ed applicazione necessaria della normativa di diritto uniforme*, in *Dir. Mar.*, 1987, I, 15, secondo cui la giustificazione di tale particolarità della normativa di diritto uniforme trova la sua origine nella circostanza che essa è stata elaborata alla fine del secolo scorso, in occasione, ed a seguito, di una serie di tentativi rivolti a garantire l'efficacia uniforme di una polizza di carico idonea, da un lato, a ricevere il consenso e l'adesione delle varie categorie economiche interessate al suo impiego, e soprattutto dei vettori e dei caricatori che proprio in quegli anni erano impegnati in assai ricorrenti controversie relative alla validità ed al significato delle varie clausole sempre più spesso presenti nella pratica del settore, e, dall'altro ad ottenere il riconoscimento dei suoi effetti giuridici nell'ambito dei vari ordinamenti sino ad allora variamente orientati al riguardo, in funzione della particolare e diversa protezione da loro riservata agli interessi vettoriali o agli interessi dei caricatori.

⁵⁸ Quanto ora indicato trova ancora tracce evidenti nella nuova redazione del sistema normativo di cui alla Convenzione di Bruxelles, quale risulta a seguito dell'entrata in vigore del Protocollo di Visby del 23 febbraio 1968, e del successivo Protocollo di Bruxelles del 21 dicembre 1979.

«disposizioni della presente Convenzione si applicano a tutte le polizze di carico create in uno degli Stati contraenti»⁵⁹.

Con l'art. 5 del Protocollo del 1968 (le c.d. *Regole dell'Aja e Visby*), l'ambito di applicazione della Convenzione, rispetto a quanto originariamente previsto nell'art. 10, è stato ampliato.

Esso così dispone: le «disposizioni della presente Convenzione si applicano a tutte le polizze di carico relative ad un trasporto di merci tra porti che si trovano in due Stati differenti allorquando: a) la polizza è emessa in uno Stato contraente, o b) il trasporto ha luogo con partenza da un porto di uno Stato contraente, o c) la polizza prevede che le disposizioni della presente Convenzione o di qualsiasi altra legge che ha dato alla stessa esecuzione saranno applicabili al contratto, qualsiasi sia la nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di ogni altra persona interessata».

Di fatto, viene ricompresa nell'ambito di applicazione⁶⁰ oltre che l'ipotesi di polizza emessa in uno Stato contraente (fattispecie già prevista dall'art. 10 della

⁵⁹ Il testo integrale della Convenzione di cui *supra* è consultabile nel sito Internet www.fog.it.

Con riferimento all'art. 10 della Convenzione, RIGHETTI (*op. cit.*, 681) ha asserito che tale norma «costituisce indubbiamente un precetto intrinsecamente regolatore dell'applicazione della Convenzione medesima, ha altresì una funzione estrinseca, intimamente connessa alla sua natura speciale, volta ad impedire, in tutti quegli ordinamenti in cui la Convenzione è recepita, l'applicazione di altre e diverse norme ad una fattispecie che ricada, secondo il contenuto del precetto medesimo, nel campo di applicazione della normativa uniforme, quanto meno in relazione a quelle disposizioni della Convenzione che hanno un carattere perentorio, inderogabile e che costituiscono pertanto dei precetti di applicazione necessaria, sottratti alla libera disponibilità delle parti sia che queste abbiano deciso di esercitarla, in ipotesi, mediante pattuizioni particolari in deroga o mediante richiamo convenzionale di altre normative».

⁶⁰ Va peraltro sottolineato che la Convenzione in esame, nel determinare il proprio ambito di applicazione, esclude la rilevanza di alcuni fattori, quali la nazionalità della nave, del caricatore, del vettore, del destinatario e di ogni altro soggetto interessato. Tuttavia, la Convenzione pone in rilievo l'autonomia privata delle parti che possono contrattualmente rinviare al sistema delineato dal diritto uniforme anche in assenza dei presupposti necessari per l'applicazione della Convenzione. A tale fine, è d'uopo un riferimento in polizza alla Convenzione o a una qualsiasi legge che ne abbia permesso l'applicazione o la ricezione. Tale richiamo, consistente in una clausola detta *Paramount Clause*, rende applicabile, non più sul mero piano negoziale bensì *ex proprio vigore*, le Regole dell'Aja-Visby ad un trasporto in cui sia stata emessa una polizza di carico che sia entrata in circolazione e sia nelle mani di un terzo. Lo scopo della *Paramount Clause*, quindi, è quello di rendere, per effetto di una manifestazione di volontà delle parti espressa in polizza, applicabili le Regole uniformi anche nei casi in cui la polizza sia emessa in uno Stato non contraente, o il trasporto abbia luogo in partenza da un porto di uno Stato del pari non contraente.

Convenzione di Bruxelles del 1924), anche quella del trasporto in partenza da un porto situato in uno Stato contraente, pur se la polizza è emessa altrove⁶¹.

Con riferimento al profilo temporale, si può osservare come l'art. 1, lett. e), statuisca che il «trasporto di merci copre il tempo che decorre dal momento della caricazione delle merci a bordo della nave fino allo sbarco della nave»; *rebus sic stantibus*, appare evidente come la Convenzione non si applichi al periodo anteriore alla caricazione e a quello successivo allo sbarco⁶².

Sul punto, peraltro, autorevole dottrina⁶³ ha sostenuto che la Convenzione di Bruxelles copre, per regola, il periodo che corre dal momento in cui le cose vengono caricate a bordo, al momento in cui esse vengono sbarcate dalla nave: non vi è dunque coincidenza tra l'inizio e la fine di tale periodo di responsabilità imperativa e l'effettiva presa in consegna e riconsegna delle merci.

Risulta pertanto necessario esaminare il contratto di trasporto e accertare se il vettore effettui materialmente le operazioni di caricazione e scaricazione, o se esse vengano compiute dall'interessato al carico o da chi per esso, perché non è detto che la responsabilità del vettore inizi solamente da quando le merci hanno passato (o che cessi quando hanno ripassato) il bordo della nave.

Uno dei maggiori problemi sorti nell'interpretazione della Convenzione è stato

⁶¹ Sul punto, si osserva peraltro che l'art. 1, lettera b), introduce la definizione di contratto di trasporto, stabilendo che tale termine si riferisce «unicamente al contratto di trasporto documentato da una polizza di carico o da ogni simile titolo rappresentativo relativo al trasporto di merci per mare; si applica egualmente alla polizza di carico o documento similare emesso in virtù di un *charterparty* a partire dal momento in cui questo titolo regola i rapporti tra vettore e portatore della polizza».

Si aggiunga che la Convenzione non si applica quando, pur avendo la polizza di carico «circolato», essa ritorna nelle mani del *charterer* medesimo che si presenta come ricevitore.

Altra ipotesi in cui la Convenzione non si applica è contemplata dall'art. 1, lettera c.10, che fornisce la seguente definizione di merci: «...beni, oggetti, merci ed articoli di qualsiasi natura, ad eccezione degli animali vivi e della merce che in base al contratto di trasporto viene dichiarata come messa in coperta e, di fatto, così trasportata».

In forza della predetta, limitativa e preliminare definizione, la Convenzione non si applica dunque al trasporto di *animali vivi* ed al trasporto di *merce sopra coperta (on deck)* se in polizza di carico è stato dichiarato che la merce andava caricata in tal modo.

Inoltre, la Convenzione non è applicabile alla responsabilità del vettore per danni da «non esecuzione» del contratto, ma solo ai danni derivanti da perdita e avaria.

⁶² Sul punto si veda BERLINGIERI F., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978, 14.

⁶³ RIGHETTI, *op. cit.*, 697.

quello di accertare, da un lato, se le operazioni di imbarco e sbarco debbano intendersi comprese nella nozione di «trasporto merci» e, dall'altro, se le parti contraenti possano delimitare la prestazione del vettore, escludendo dalla stessa le operazioni di caricazione e stivaggio e quelle di «disstivaggio» e di sbarco.

I dubbi circa l'ambito normativo della Convenzione sotto il profilo temporale sono sorti in quanto, con riferimento alla definizione di «trasporto», si afferma che questo copre il periodo che decorre dal caricamento delle merci a bordo della nave fino al loro sbarco, e quindi la Convenzione si applica soltanto dal momento in cui esse attraversano il bordo della nave: da murata a murata, cioè, secondo la classica espressione inglese, *from ship's rail to ship's rail*⁶⁴.

2.2 I concetti di «collo» e «unità».

L'originaria formulazione del principio limitativo contenuta nella Convenzione di Bruxelles si fondava sulle nozioni di «collo» e «unità». Peraltro, era solo in base al numero dei colli e sulla scorta delle unità che veniva determinato, in relazione a quello specifico trasporto, l'importo risarcitorio entro cui il vettore era tenuto a rispondere per i danni arrecati alle merci trasportate.

Con l'entrata in vigore del Protocollo del 1968⁶⁵ si è proceduto all'adozione di un nuovo e alternativo sistema di determinazione del limite, basato sul *kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées*⁶⁶.

In altri termini, il nuovo testo di diritto uniforme «non solo ha introdotto un ulteriore criterio di determinazione della limitazione di responsabilità del vettore sulla

⁶⁴ Da murata a murata.

La giurisprudenza più autorevole si è tuttavia sempre pronunciata nel senso di comprendere le operazioni di imbarco e sbarco entro l'ambito normativo della Convenzione. Cfr., p. es., Cass. 23 aprile 1969, n. 1278, *Italsider c. American Isbrandtsen Lines*, in *Dir. Mar.*, 1969, 72 - 74, ma v. anche il caso *The "City of Baroda"*, relativamente al quale si è sostenuto che il periodo coperto dall'art. 1 (e) delle *Regole dell'Aia* del 1921 (che poi sono diventate la Convenzione di Bruxelles del 1924) sarebbe quello sussistente tra il paranco della nave, e cioè quando le merci vengono a bordo, fino al momento in cui esse vanno fuori bordo e lasciano il paranco della nave.

⁶⁵ Cfr. *supra*, sub paragrafo 2.1.

⁶⁶ Chilogrammo di peso lordo di merce perduta o danneggiata.

base del chilogrammo di peso lordo delle merci perdute o danneggiate, affiancandola ai preesistenti parametri individuati nella nozione di unità e collo, ma ha previsto una loro concorrenza e una prevalenza di quello, tra di essi, che consente di giungere al limite più elevato»⁶⁷.

Tuttavia, pur essendo evidente la novità rappresentata dal criterio limitativo per chilogrammo, non si può non ritenere come l'aver mantenuto la previsione degli originari parametri («colis» e «unità») sulla base dei quali si calcola detto limite, renda ancora oggi di primaria importanza la tematica inerente il concetto di «collo» e quello di «unità»⁶⁸.

A tale riguardo, è necessario sottolineare che, pur essendo evidente la difficoltà di individuare con precisione il significato della nozione di *unité*, anche per quanto concerne il termine *colis* sono stati espressi orientamenti non sempre convergenti.

In particolare, con riferimento al concetto di «collo», alcuni autori hanno ritenuto che esso debba essere ricondotto ad *ogni unità fisica impaccata, avvolta o chiusa in un involucri o contenitore di qualsiasi genere allo scopo di trasporto*⁶⁹.

Altra parte della dottrina ha per parte sua sostenuto un'interpretazione meno riduttiva, non legando necessariamente la nozione di «collo» alla presenza di un imballaggio⁷⁰.

⁶⁷ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 78 e 79. In merito, l'Autore richiama le considerazioni di CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988, 313 e 314, secondo cui «nessun dubbio e nessuna incertezza che, se la determinazione del limite in funzione del peso della merce trasportata consente di giungere ad un ammontare maggiore rispetto a quello ricavabile in virtù dell'impiego di altri criteri, quest'ultimo dovrà necessariamente prevalere sugli altri».

⁶⁸ E' sempre RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 79 e 80) a sottolineare come la soluzione adottata dal legislatore di diritto uniforme non permetta la risoluzione delle controversie interpretative sorte quando i concetti di collo e unità erano gli unici elementi di riferimento per il calcolo del limite. Infatti, «se è fuor d'ogni dubbio che quella problematica perderà gran parte della sua importanza nel caso in cui il limite per chilogrammo conduce ad un importo più elevato di quello per collo e unità (poiché in tale caso quest'ultimo non sarà più applicabile), è tutto da dimostrare che questo è quanto di solito si verificherà». A sostegno della propria tesi, l'A. fa proprie le argomentazioni di F. BERLINGIERI, quali esposte in: *Limite del debito del vettore: modalità di calcolo*, in *Dir. mar.*, 1986, 560.

⁶⁹ A favore di una tale tesi si dimostrano: BRUNETTI, *Diritto marittimo privato*, III, Torino 1935, 348; FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 147; MANCA, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, Milano, 1974, 287, PERSICO, *Dieci lustri di applicazione della convenzione internazionale di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1971, I, 137 (tutti richiamati in nota da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 82).

⁷⁰ A sostegno di tale orientamento, RIGUZZI, *ibidem*, menziona Autori francesi, quali FRAIKIN,

Sul punto, peraltro, oscillante appare anche la giurisprudenza che, collegando la nozione di «collo» al termine inglese «package», non è sempre giunta alla conclusione di riferire tale nozione a un involucro contenente merci, rimanendo pertanto esclusa una merce che non sia racchiusa in un imballaggio⁷¹.

Infatti, come chiarito p. es. da Riguzzi, «mentre si è ritenuto che l'espressione 'package' di cui all'art. 4, n. 5 del COGSA statunitense e di cui alla corrispondente norma della Convenzione di Bruxelles sia stata usata soltanto per designare quegli imballaggi o involucri che non permettono di scorgere il contenuto e rendono impossibile apprezzarne il valore, da altra parte si è affermato che per 'package' deve intendersi non solo merce racchiusa in un involucro, ma anche merce confezionata per il trasporto, con la conseguenza che sono stati considerati 'packages' lamiere in rotoli legate con reggenti di acciaio, anche se del tutto prive di involucro»⁷².

Sul punto, peraltro, va pure aggiunto come la giurisprudenza francese, in relazione al termine «collo», abbia fornito un'interpretazione assai più lata, ricomprendendovi anche la merce non racchiusa entro un imballaggio⁷³.

Altrettanti numerosi interrogativi sono sorti in merito al significato del termine «unità».

Secondo certa giurisprudenza⁷⁴, il concetto di *unité* si identificherebbe non tanto con l'unità di misura della merce impiegata per la determinazione del nolo, quanto con

Traité de la responsabilité du transporteur maritime, Parigi, 1957, 288, e GOUILLOUD, *Droit maritime*, Parigi, 1988, 340.

⁷¹ In tal senso, p. es., Trib. Genova, 13 maggio 1957, in *Dir. mar.*, 1958, 551 ss., così come riportato da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 83.

⁷² RIGUZZI, *ibidem*. L'A., a suffragio del primo orientamento sopra esposto, cita in nota App. Genova 15 luglio 1959, indicando invece a sostegno del secondo orientamento U.S. Court of Appeals (2° Circ.), 12 maggio 1972.

⁷³ In tal senso, App. Paris, 24 ottobre 1966, in *Dr. Mar. fr.*, 1967, 23 ss., cui fa riferimento RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 84, nota 19). Secondo l'A., la tesi sposata dalla giurisprudenza francese troverebbe fondamento nel significato della parola *colis*, ben più ampio rispetto a quello della parola *package*. A tale riguardo l'A. specifica come il termine *package* indicherebbe la merce contenuta in un involucro, avente funzione di protezione e quindi di imballaggio; mentre il termine *colis* si presterebbe più generalmente ad indicare un oggetto maneggiabile, nel corso di un trasporto, come singola unità, ergo non implicando necessariamente la circostanza che si tratti di un oggetto imballato.

⁷⁴ Trib. Genova, 29 luglio 1959, in *Dir. mar.*, 1960, 523 ss., cui fa cenno ancora una volta RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 85, nota 20.

la consistenza unitaria della merce trasportata⁷⁵.

Tuttavia, secondo altro orientamento, il termine «unità» indicherebbe per l'appunto l'unità di misura o di quantità della merce in base alla quale viene abitualmente quotato il nolo⁷⁶.

In conclusione, come rammentato dalla dottrina che ha tirato le fila sui predetti ragionamenti e definizioni⁷⁷, sono state sostanzialmente prospettate due soluzioni, tra loro alternative.

Da «un lato quella secondo cui costituisce unità la cosa o le cose che vengono presentate al vettore per la caricazione come un tutto unico che, ai fini del maneggio per l'operazione di caricazione, stivaggio, disstivaggio e sbarco non può essere separato (*shipping unit*), [...] dall'altro quella secondo cui l'unità deve essere intesa come quella unità di peso o di volume in relazione alla quale viene calcolato il nolo (cd. *freight unit*)».

Ciò precisato, è d'uopo fare presente come ulteriori incertezze siano sorte pure in merito al rapporto tra i concetti di «collo» e «unità».

A tale riguardo, interessante è la tesi sostenuta da un primo orientamento affermatosi in giurisprudenza, secondo cui l'applicazione del limite per collo non dovrebbe ritenersi preclusiva di quella per unità, nel senso che «quando un collo è costituito da più unità ai fini del calcolo del nolo, il limite deve essere applicato in ragione del numero di unità di nolo applicabili al collo medesimo»⁷⁸.

Invece, secondo diversa giurisprudenza l'impiego del termine «unità» avrebbe natura residuale, dovendosi innanzitutto accertare se possa o meno essere applicabile il limite per collo, e, solo in caso di accertamento negativo, la limitazione andrebbe stabilita in relazione al concetto di «unità»⁷⁹.

⁷⁵ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 84 e 85.

⁷⁶ In tale senso, Trib. Genova, 13 maggio 1957, in *Dir. mar.*, 1958, 551 ss., *ut cit.* da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 85, nota 21.

⁷⁷ F. BERLINGERI, *op. cit.*, 1978, 150 e 151, *ut cit.* da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 85.

⁷⁸ In questi termini App. Genova, 15 luglio 1959, *cit.* da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 86.

⁷⁹ *Ex plurimis*, Cass. 2106/68 (cui fa riferimento RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 86, nota 24) secondo cui, seguendo il principio *supra* menzionato, il binomio «collo e unità», quale usato nel testo della Convenzione di Bruxelles, andrebbe inteso nel senso che il limite di 100 sterline deve essere applicato in presenza di merci in colli, di qualsiasi peso o dimensioni, mentre esso va applicato «per unità di carico» solo con riguardo a merci che non sono racchiuse in colli. In merito, RIGUZZI (*op. ult. cit.*,

2.3 Dal concetto di «collo o unità» a quello di «unità di carico»: soluzioni interpretative.

Rilevato quanto sopra in ordine alle difficoltà interpretative riguardanti l'espressione *colis ou unité* di cui alla Convenzione, pare ora opportuno formulare un tentativo volto a determinarne l'esatta accezione, e ciò con particolare riferimento all'art. 423 del Cod. nav.

A tal guisa, come correttamente segnalato da Riguzzi⁸⁰, si rende *in primis* necessario un adeguato esame del processo storico giuridico che portò all'adozione del testo pattizio nella sua odierna stesura.

Il convincimento circa la necessità di una limitazione *standard* del debito del vettore marittimo⁸¹ comportò la nomina, per la redazione di un progetto a riguardo, del *Maritime Law Committee on Bill of Lading*.

In tale sede, venne approvato un testo⁸² che principalmente poneva tre limiti: uno per *package*, uno per unità di misura («piede cubico»)⁸³ e uno per unità di peso

86) sostiene che tale impostazione deriverebbe dal COGSA 1936 che, secondo l'A., costituirebbe criterio di interpretazione autentica della corrispondente norma presente nella convenzione del 1924.

⁸⁰ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 87.

⁸¹ RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 87, nota 26) rammenta che il Canada, già nel 1910, aveva previsto all'interno del *Water Carriage of Goods Act* una disposizione che limitava il risarcimento per *package*, tranne il caso di dichiarazione di valore, alla somma di 100 dollari.

⁸² Il testo originale così recitava: *Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods for an amount greater than L...per package, or L...per cwt (as declared by the shipper and inserted in the contract of carriage. Whichever shall be the least) of the goods carried unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper and inserted in the bill of lading* [«Nè il vettore nè la nave sono responsabili in caso di perdita o danno relativi a beni per un ammontare maggiore di L... per collo o L... per cwt (come dichiarato dal mittente e inserito nel contratto di trasporto. In ogni caso dev'essere il minimo) dei beni caricati, a meno che la natura e il valore di quei beni sia stata dichiarata dal caricatore e inserita nella polizza di carico»] (cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 88, ma la traduzione è mia).

⁸³ L'uso del piede come unità di lunghezza risale ai popoli antichi. Veniva definito come la lunghezza del piede maschile ideale (considerata pari ad 1/6 della statura di un uomo ben proporzionato).

Nell'impero austro-ungarico, il piede cubico era pari a 0,03158 m³; nel sistema anglosassone corrispondeva invece a 0,02832 m³.

(«cantaro» inglese). A tale riguardo, si dispose che al vettore dovesse applicarsi quello dei tre limiti che, con riferimento al singolo caso, risultava di minore entità, sempre esclusa l'ipotesi di dichiarazione di valore⁸⁴.

Formulato in tal modo, il testo incontrò, nel corso della Conferenza dell'Aja, la veemente opposizione dei rappresentanti dei caricatori. Appariva infatti di cristallina evidenza che, dandosi al vettore la possibilità di applicare la limitazione più bassa, si rischiava di rendere irrisorio il risarcimento dovuto a seguito dell'avaria o della perdita della merce trasportata.

Rebus sic stantibus, venne proposta⁸⁵ l'applicazione della limitazione esclusivamente per *package*, e si portò il relativo limite a 1000 sterline, «intendendosi per *package* ogni sorta di carico che potesse venire maneggiato come unità [...], con conseguente esclusione della limitazione ai carichi alla rinfusa»⁸⁶.

Successivamente, al testo fu apportata una modifica consistente nell'aggiunta, dopo la parola *package*, del termine *unit*, alla prima collegato con la particella *or*.

In merito, autorevole dottrina⁸⁷ ha evidenziato come tale operazione fosse giustificata dalla considerazione che vi erano merci, cui le Regole dovevano necessariamente applicarsi, che non potevano rientrare nella nozione di *package*.

Vien da sé, quindi, che con l'inserimento della parola *unit* si intese rimediare all'eventualità di una restrittiva interpretazione testuale del termine *package* che avrebbe inevitabilmente comportato la riduzione dell'ambito di operatività del limite vettoriale alle sole merci imballate.

Sul punto, infatti, la dottrina è quasi unanime nel ritenere che proprio attraverso

⁸⁴ Cfr. *infra*, sub paragrafo 3.2.

⁸⁵ Come ravvisato da RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 88), tale proposta venne approvata con la seguente formulazione: *Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods of a greater value than L. 100 per package unless the nature and value of such goods have been inserted in the bill of lading* [«Né il vettore né la nave sono responsabili in caso di perdita o danno ai beni di valore maggiore di L 100 per collo, a meno che la natura e il valore di quei beni non sia stato indicato nella polizza di carico»].

⁸⁶ In questi termini RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 88), che sul punto cita BERLINGIERI F., *I concetti di "package" e "unit" della Convenzione di Bruxelles e di "unità di carico" dell'art. 423 cod. nav.*, in *Dir. mar.*, 1952, 8.

⁸⁷ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 89. A sostegno della propria tesi l'A. cita il Rapporto della XXX Conferenza dell'*International Law Association*, tenutasi all'Aja dal 30 agosto al 3 settembre 1921, vol. II, 216, come segnalato da BERLINGIERI F., *op. ult. cit.*, 9.

quell'aggiunta si volle «ricomprendere i carichi di ogni sorta, ogni tipo e genere di merce cui il termine 'colis' non risultava appropriato, ed applicare anche a quelle merci il principio limitativo»⁸⁸.

Orbene, per quanto appena detto, appare pacifica la circostanza per cui i redattori della Convenzione intesero applicare il limite del debito del vettore a ogni sorta di carico⁸⁹.

A tale riguardo, infatti, si è già posto in evidenza, da un lato, come il termine *package* non si riferisse ai carichi alla rinfusa, dall'altro come durante le discussioni che portarono alla stesura delle Regole dell'Aja si parlasse di *package* per una cassa, per un sacco di frumento, *ergo* per indicare merci racchiuse in un involucre⁹⁰.

Del resto, fu proprio la ristretta accezione in cui doveva essere inteso il termine *package* a motivare l'aggiunta della parola *unit*, di talché è corretto ritenere che il legislatore dell'epoca volle attribuire alla nozione di collo un significato sostanzialmente riduttivo, «intendendo per tale solamente quella merce che risulti essere trasportata secondo i sistemi tradizionali di tipo cassa, sacca, balla, pacco, scatola e simili»⁹¹.

Premettendo le argomentazioni suesposte, si giunge quindi alla logica conclusione secondo cui il *colis* o *package* consiste in un'entità risultante dalla cosa da trasportare più un elemento, di volta in volta variabile, tale da renderlo idoneo al trasporto⁹².

Invece, per quanto concerne il significato attribuibile alla locuzione *unité*, sembra preferibile l'orientamento che ravvisa il significato di unità di misura, o di quantità.

⁸⁸ Così RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 89, che a suffragio della propria tesi rinvia alle argomentazioni di BERLINGIERI F., *op. ult. cit.*, 9 ss., nonché a quelle sviluppate da RICCARDELLI, *Sul concetto di "colis" nell'art. 4, n. 5 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico*, in *Giur. it.*, 1969, I, 889 ss.

⁸⁹ *Ex pluribus*, RIGHETTI, *op. cit.*, 1990, 76 ss., richiamato da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 89, nota 30.

⁹⁰ In questi termini RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 89 e 90), che fa proprie le argomentazioni di BERLINGIERI F. (*op. ult. cit.*, 9 e 10), secondo cui l'utilizzo della parola *package* escluse «oltre ai carichi alla rinfusa, anche le merci che, pur non essendo trasportate alla rinfusa, sono prive assolutamente di imballaggio, ovvero di legature, come una caldaia, un locomotore, un tronco ecc...».

⁹¹ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 90.

⁹² In tal senso RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 90. Sul punto l'A. segnala le considerazioni di DE VITA (*Il concetto di "package" nella dottrina e giurisprudenza nord americana*, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, 138), secondo cui è «il condizionamento della merce a costituire il criterio generalmente adottato per individuare l'esistenza del package».

Infatti, sposando altra tesi secondo cui il termine unità andrebbe riferito a quelle merci, pur costituenti unità fisiche, non rientranti nel concetto di *package*, si escluderebbe l'operatività del limite risarcitorio per i carichi alla rinfusa, in aperto contrasto con le risultanze emergenti dai lavori preparatori della Convenzione⁹³.

Quanto appena detto, tuttavia, non basta a risolvere il problema del preciso significato che il legislatore di diritto uniforme intese attribuire alla parola *unité*.

Infatti, come segnalato da attenta dottrina⁹⁴, «tale termine può essere interpretato in modi diversi, ed in particolare, come unità materiale individuata in polizza, ai fini dell'adempimento dell'obbligo della riconsegna da parte del vettore, ovvero come unità di caricazione (*shipping unit*), o come unità di peso o di misura assunta come parametro per il computo del nolo (*freight unit*), parametro che può essere assunto in via specifica [...] o desunto in via consuetudinaria [...]».

Tuttavia, analizzando le espressioni utilizzate nel COGSA del 1936, è possibile rinvenire un valido criterio interpretativo in ordine al significato della parola *unit*.

Il legislatore statunitense, infatti, modificando il testo della Convenzione di Bruxelles, stabilì che il limite del debito vettoriale trovava applicazione *per package*, oppure *in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit*⁹⁵.

Orbene, proprio a tale modifica va riconosciuto un consistente valore per l'interpretazione della corrispondente norma della Convenzione, dovendosi ritenere che «il legislatore americano avesse inteso non tanto modificare la norma della Convenzione, quanto chiarirne il vero significato»⁹⁶.

Da quanto appena osservato si può desumere come il legislatore di diritto uniforme avesse voluto conferire al termine *unité* il significato «di unità di peso o di misura in base alla quale viene usualmente computato il nolo»⁹⁷, attribuendo in tal modo alla nozione di collo carattere assorbente, «nel senso che la limitazione per unità diventa

⁹³ *Ad approbandum* RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 90 e 91. Al riguardo, l'Autore specifica che dai lavori preparatori della Convenzione è facilmente desumibile il principio generale dell'applicabilità del limite risarcitorio a tutti quei trasporti per i quali non vi sia stata una dichiarazione di valore.

⁹⁴ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 91, che rimanda alle considerazioni formulate da SELVIG, *Unit limitation of carrier's liability*, Oslo-London, 1961, 81 ss.

⁹⁵ Per collo (merce imballata), oppure, in caso di beni non spediti in colli, per l'unità di nolo solitamente applicata.

⁹⁶ In questi termini BERLINGIERI F., *op. ult. cit.*, 15 e 16, richiamato da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 92.

⁹⁷ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 92.

applicabile subordinatamente, quando la merce non è contenuta in colli»⁹⁸.

Ne consegue che, come si è già avuto modo di evidenziare, è opportuno assumere il COGSA quale valido criterio interpretativo ai fini del corretto significato da attribuire alla locuzione *colis ou unité*, e ciò con la necessaria conseguenza di dover riconoscere al termine *unité* il significato di «unità, di peso o di misura, in base alla quale viene, per quella determinata merce, consuetudinariamente computato il nolo»⁹⁹.

Quanto appena ravvisato, peraltro, costituisce notevole ausilio per la determinazione del significato che il legislatore italiano intese attribuire alla locuzione «unità di carico».

In merito, *nulla quaestio* sulla circostanza che tale formula riassuntiva richiamasse il binomio *colis ou unité* della Convenzione di Bruxelles.

Parimenti, è altrettanto evidente che il nostro legislatore non volle discostarsi dal sistema delineato dalla Convenzione del '24, ma intese anzi allo stesso ispirarsi, e ciò con particolare riguardo all'art. 423 C. nav.¹⁰⁰.

Tali considerazioni portano alla primaria conseguenza per cui la limitazione fissata dalla norma appena citata deve trovare applicazione indipendentemente dalla natura della merce trasportata, essendo in tal modo applicabile a qualsiasi genere di carico¹⁰¹.

In particolare, come ravvisato da attenta dottrina¹⁰², non sarebbe corretto adottare un criterio interpretativo volto ad attribuire alla locuzione in parola il significato di unità materiale di caricazione in senso fisico, in quanto ciò comporterebbe l'inapplicabilità del limite del vettore ai carichi alla rinfusa.

⁹⁸ RIGUZZI, *ibidem*, 92.

⁹⁹ In questi termini RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 92. Sul punto l'A. specifica che tale soluzione interpretativa permette di superare «quelle iniquità che possono derivare dal prendere a parametro per il calcolo del limite l'unità di peso usata nella polizza di carico per individuare la merce».

¹⁰⁰ Come è noto, il disposto di cui all'art. 423 C. nav. statuisce che il «risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire duecentomila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco. Il valore dichiarato 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 ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa».

¹⁰¹ Così RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 93.

¹⁰² RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 94. Sul punto l'Autore cita una decisione del Tribunale di Napoli (sent. 26 novembre 1963) secondo cui una vettura caricata a bordo costituisce unità di carico, dovendosi conseguentemente risarcire i danni da essa riportati nel limite di cui all'art. 423 C. nav.

Parimenti, sarebbe erroneo restringere il significato di «unità di carico» unicamente alla nozione di collo, in quanto tale operazione, oltre a porsi in aperto conflitto col tenore testuale della norma, negherebbe il chiaro intendimento del legislatore italiano di ricomprendere nella formula suddetta il binomio *colis ou unité* presente nella Convenzione di Bruxelles.

Alla luce di siffatte argomentazioni, appare opportuno, per dirla ancora con il Riguzzi, «da un lato attribuire all'espressione usata dal nostro legislatore lo stesso significato attribuito alla nozione di 'unité', dall'altro ricomprendervi anche la nozione di collo finendo pertanto per abbracciare la tesi per la quale l'espressione 'unità di carico' risulta essere comprensiva dell'uno e dell'altro concetto»¹⁰³.

Ne consegue che una corretta esegesi dell'espressione «unità di carico» deve portare a ritenere che quando si tratta di merci in colli, per «unità di carico» dovrà intendersi il singolo collo, mentre quando si tratta di merce non riconducibile alla nozione di collo, la stessa locuzione andrà considerata nel senso di unità di peso, volume, o altra misura presa consuetudinariamente come mezzo per la determinazione del nolo¹⁰⁴.

¹⁰³ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 94, che richiama le riflessioni di AULETTA, *Limitazione di responsabilità del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1952, I, 206, e ABBATE, *Osservazioni in tema di polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1962, II, 55.

¹⁰⁴ In tal senso RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 95, che, a suffragio delle proprie conclusioni cita BERLINGIERI F., *op. ult. cit.*, 20 e 21.



Capitolo III.: *La decadenza del vettore marittimo dal beneficio del limite risarcitorio.*

3.1 La decadenza dal limite per comportamenti improntati a dolo e colpa grave nel diritto uniforme e nel diritto interno.

In passato (e ci si riferisce, per il caso che ne occupa, al periodo precedente all'entrata in vigore dell'art. 423 C. nav.), per la giurisprudenza italiana non operava il limite risarcitorio previsto *ex contractu* nell'ipotesi di comportamenti improntati a dolo o colpa grave¹⁰⁵.

Sul punto, si affermava che «limiti quantitativi al totale risarcimento [...] non possono essere invocati, allorché, in presenza di un comportamento doloso o gravemente colposo [...], sia venuto meno [...] quel grado pur ridotto di diligenza su cui i caricatori hanno diritto di contare ed in funzione della cui presenza è consentito al vettore di giovare di un regime diverso da quello di una responsabilità assoluta *ex recepto*»¹⁰⁶.

In sostanza, quindi, il trasportatore non si sarebbe potuto avvalere del limite qualora l'inadempimento fosse stato connotato da dolo o colpa non lieve; altrimenti, a sua discrezione, il vettore si sarebbe potuto sottrarre al vincolo contrattuale previa la mera predeterminazione del rischio massimo¹⁰⁷.

Nella sua originaria formulazione, la Convenzione di Bruxelles prevedeva l'applicabilità generale del limite.

¹⁰⁵ Sull'importanza della tematica inerente alla decadenza del vettore dal limite risarcitorio, cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 101 e 102.

¹⁰⁶ Cfr. App. Genova 13 dicembre 1940, citata da TINCANI, *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, Tomo II, coordinato da ANTONINI, Milano, 2008, 242. A tale riguardo, l'Autrice rimanda alle considerazioni di CARBONE, *op. cit.*, Milano, 1984, 158.

¹⁰⁷ In questi termini LEFEBRVE D'OVIDIO, *Sulla validità delle clausole di esonero e delle clausole limitative nel trasporto marittimo di cose*, in *Foro it.*, 1943, I, 590, cit. da TINCANI, *op. cit.*, 243.

In tal senso, proprio l'espressione utilizzata («in ogni caso») ha indotto parte della giurisprudenza a ritenere l'operare dell'istituto anche in presenza di una condotta dolosa o improntata a colpa grave¹⁰⁸.

Per altro orientamento, invece, il limite sarebbe stato invocabile solo in caso di colpa grave, con esclusione delle ipotesi di dolo¹⁰⁹. A sostegno della quale tesi, veniva rilevato che ammettere l'applicabilità del limite in tale ultima fattispecie avrebbe finito «per contrastare [...] con l'obbligo di custodia e di conservazione della cosa affidata [...]», comportando «l'esclusione di quell'altro generale principio per il quale i contratti devono essere conclusi e eseguiti in buona fede»¹¹⁰.

A dirimere il conflitto appena descritto è stato il Protocollo di Visby¹¹¹ che, nel modificare l'art. 4, punto 5, della Convenzione di Bruxelles, ha precisato come il limite possa trovare attuazione solo qualora il vettore non abbia agito con dolo o con temerarietà e consapevolezza¹¹².

¹⁰⁸ Sul punto si veda Cass. n. 2643/84, in *Dir. mar.*, 1984, 864, cui fa cenno TINCANI, *op. cit.*, 243. Secondo tale pronuncia «lo stesso art. 4, n. 5, della Convenzione di Bruxelles non consente di distinguere tra le varie forme di inadempimento per circoscrivere la portata della norma».

¹⁰⁹ *Ex pluris*, Trib. Genova 6 settembre 1978, in *Dir. mar.*, 1979, 90, cui rimanda TINCANI, *op. cit.*, 243.

¹¹⁰ Così Trib. Genova 6 settembre 1978, *cit.*

¹¹¹ Secondo CARBONE (*op. ult. cit.*, 349), le modifiche introdotte dal Protocollo del 1968 hanno contribuito a superare «le incertezze interpretative e le disuniformità applicative» sorte vigente l'originario testo della Convenzione di Bruxelles: sul punto, cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 103.

¹¹² In tal senso TINCANI, *op. cit.*, 244, che in merito segnala le considerazioni di ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999, 54. In particolare, l'A. ha precisato la nozione di temerarietà e ha sottolineato come «l'aspetto temerario (*reckless*) della condotta non è previsto come separato componente di una fattispecie unitaria, ma viene posto in strettissima connessione con l'elemento psicologico della previsione del probabile verificarsi del danno e della sua accettazione». Sul tema in parola, degne di nota appaiono pure le osservazioni di RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 121 ss.: secondo l'A., la nuova formulazione della Convenzione di Bruxelles prevede che il limite di responsabilità del vettore operi unicamente in quei casi in cui il comportamento che ha originato il danno al carico non sia caratterizzato dalla consapevolezza dei danni che a tale comportamento sarebbero conseguiti, nonché dalla sua temerarietà, mentre decadrebbe dal beneficio il vettore che si sia comportato «*avec l'intention de provoquer un dommage*» [*id est.*, con l'intenzione di provocare un danno]. In tale ottica, la formulazione del dato legislativo, nello stabilire l'intenzionalità del comportamento dannoso e nel ricollegare alla sua presenza la possibilità per il vettore di essere tenuto a risarcire integralmente il danno arrecato, non avrebbe fatto altro che meglio chiarire ed ulteriormente precisare a livello normativo quanto già si era venuto consolidando in sede giurisprudenziale a proposito dei comportamenti dolosi del vettore che non gli permettevano di potersi giovare della limitazione della responsabilità. *Rebus sic stantibus*, secondo Riguzzi le regole contenute

Nebuloso appare però il significato di tale ultima nozione.

Per certa dottrina¹¹³, sarebbe necessario valutare le circostanze del danneggiamento sulla base di criteri oggettivi, a prescindere da una verifica dell'atteggiamento psichico; si dovrebbe quindi avere riguardo ai fatti rivelatori di una particolare negligenza.

Secondo diverso orientamento, non opererebbe il limite ove sia dimostrata la coscienza effettiva di possibili pregiudizi, e non la consapevolezza che qualsiasi soggetto «professionalmente qualificato avrebbe dovuto avere a riguardo»¹¹⁴; in tal caso, la valutazione avverrebbe secondo un parametro soggettivo.

Infine, non è mancato chi ha proposto l'impiego di entrambi i criteri, ritenuti complementari e non contrastanti¹¹⁵. In ossequio a tale ultima tesi, si dovrebbe fare riferimento a parametri soggettivi qualora sia possibile identificare una precisa consapevolezza del vettore o dei suoi preposti; in difetto, sarebbe necessario richiamare canoni oggettivi¹¹⁶.

Ma ancora più complessa appare l'esegesi dell'art. 423 C. nav.¹¹⁷.

E' d'uopo innanzitutto osservare come, nel suo testo originario, tale disposizione

nel Protocollo di Visby hanno stabilito diversi criteri di valutazione del comportamento del vettore che, in tanto rileva, in quanto in esso siano ravvisabili gli estremi della temerarietà e della consapevolezza dei danni conseguiti, di talché viene pertanto presa in esame non già la colpa grave (assenza di un minimo grado di diligenza), bensì la colpa temeraria e consapevole del vettore marittimo.

¹¹³ Cfr. DU PONTAVICE, *L'application en France de la Convention de Varsovie*, in *Rev. gen. air et space*, 1974, 232, cit. da TINCANI, *op. cit.*, 244.

¹¹⁴ In questi termini BUSTI, *Recenti orientamenti in tema di interpretazione giurisprudenziale dell'art. XIII Protocollo dell'Aja (Responsabilità illimitata del vettore aereo internazionale)*, in *Trasp.*, 1976, 119, cit. da TINCANI, *op. cit.*, 244.

¹¹⁵ Sul punto, TINCANI (*op. cit.*, 244, nota 91) richiama le argomentazioni sviluppate da CARBONE, *op. ult. cit.*, 163.

¹¹⁶ Cfr. TINCANI, *op. cit.*, 244. Sul tema in rassegna si rimanda alle considerazioni di RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 120 ss. In particolare, per una corretta valutazione della condotta imputabile al vettore, l'Autore ritiene necessario prendere come «punto di riferimento gli orientamenti dottrinali e giurisprudenziali emersi in tema di trasporto aereo per potere, seguendo il processo logico desumibile alla luce di tali orientamenti, interpretare correttamente le regole enunciate dalla normativa di diritto uniforme sul trasporto marittimo in ordine alla precisa individuazione dei criteri e dei parametri in presenza dei quali si possa, con un certo margine di certezza, ravvisare un comportamento del vettore temerario e posto in essere con la conseguenza delle probabili conseguenze dannose».

¹¹⁷ Sul disposto di cui all'art. 423 C. nav. (come modificato dall'art. 2 legge 16 aprile 1954, n. 202) cfr. *supra*, *sub* paragrafo 2.3.

non affrontasse affatto il tema in parola¹¹⁸.

Secondo una prima teoria¹¹⁹, allora, il limite si sarebbe potuto applicare in presenza di colpa lieve, e ciò con riferimento all'art 1229 c.c.¹²⁰ che sancisce la nullità dei patti che escludono la responsabilità del debitore per dolo o colpa grave¹²¹; con l'art. 1229 c.c. che sarebbe quindi stato espressione di un principio di ordine generale secondo cui «un vincolo obbligatorio [...] impegna quanto meno ad un minimo di diligenza e di serietà nell'adempimento»¹²².

Per una successiva impostazione, il limite avrebbe dovuto operare anche a fronte di condotte improntate a dolo o colpa grave, in assenza di indicazioni normative contrarie: in tale ottica, l'art. 1229 c.c. non assurgerebbe a espressione di un criterio complessivo, ma regolerebbe unicamente l'esercizio dell'autonomia negoziale con

¹¹⁸ Sul punto, RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 130) segnala l'immobilismo del legislatore interno e il conseguente mancato adeguamento della normativa del codice della navigazione alle regole dettate dalla disciplina di diritto uniforme. Tale atteggiamento, secondo la ricostruzione operata dall'Autore, avrebbe comportato «quelle notevoli difficoltà interpretative e quei divergenti orientamenti che, in larga misura, si sarebbero potuti evitare solo se si fosse provveduto all'introduzione, nel nostro ordinamento, della disciplina contenuta nelle Regole di Visby in ordine alla previsione delle ipotesi in presenza delle quali non deve ritenersi operante la limitazione del debito del vettore marittimo».

¹¹⁹ *Ex pluribus*, Trib. Genova 13 giugno 1948, in *Dir. mar.*, 1948, 244, cui fa cenno TINCANI, *op. cit.*, 244 e 245, nota 92.

¹²⁰ L'art. 1229 c.c. statuisce che è «nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave. È nullo altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore o dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico».

¹²¹ A tal riguardo, RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 134 e 135), richiama una decisione del Tribunale di Genova (sentenza 11 giugno 1986, in *Dir. mar.*, 1987, 357 ss.), secondo cui «costituisce un principio generale di ordine pubblico dell'ordinamento giuridico italiano, più volte affermato nel nostro codice e sancito dall'articolo 1229 c.c., quello per il quale un vincolo obbligatorio assunto dalle parti, in tanto può ritenersi tale, in quanto le impegna quanto meno ad un minimo di diligenza e serietà nell'adempimento delle prestazioni concordate con conseguente invalidità di ogni esonero da responsabilità per dolo o per colpa grave; da questo principio di ordine generale non vi è motivo di ritenere che si possano discostare le obbligazioni contratte in materia di trasporto marittimo e, conseguentemente, le disposizioni del codice della navigazione relative a quel parziale esonero che è la limitazione di responsabilità, salva contraria espressa disposizione».

¹²² In merito, TINCANI (*op. cit.*, 245, nota 93), rinvia a Trib. Genova 11 giugno 1986 (cfr. *supra*, *sub* paragrafo 3.1), nonché ad App. Cagliari 6 settembre 1985, in *Riv. giur. sarda*, 1986, 734, con nota contraria di TULLIO, *Sull'applicabilità della limitazione del vettore marittimo in caso di colpa grave*, in *Riv. giur. sarda*, 1986, 746 ss.

riguardo alle clausole contrattuali di esonero¹²³, di talché l'art. 1229 c.c. non avrebbe inciso sull'applicabilità di un limite legale di responsabilità, come quello sancito dall'art. 423 C. nav.¹²⁴.

A riprova di un tanto starebbe la circostanza per cui, talora, si è ammesso «il vettore al beneficio [...] anche per fatti gravemente colposi degli ausiliari»¹²⁵. In altri casi, tale orientamento è stato estensivamente riferito persino a comportamenti dolosi dei propositi¹²⁶.

Infine, secondo l'orientamento perlopiù accolto presso la giurisprudenza di legittimità, il beneficio del limite andrebbe mantenuto solo «in caso di colpa grave», mentre andrebbe escluso in ipotesi di «dolo specifico di danno (anche nella forma di dolo eventuale), consistente nell'intenzione di attentare all'integrità del carico, e non anche nel caso di dolo contrattuale, concepito come volontà di non adempiere o di non adempiere nel modo prescritto l'obbligazione assunta»¹²⁷.

¹²³ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 135. L'A. ritiene che «a sostegno di tale tesi, oltre all'argomento desumibile dalla Relazione ministeriale al codice della navigazione (n. 253) secondo la quale la "limitazione prescinde da ogni discriminazione nella causa della responsabilità", vengono portate le considerazioni in base alle quali la portata dell'art. 1229 cod. civ. deve essere limitata alle sole ipotesi di limitazioni convenzionali della responsabilità, cioè alle situazioni in cui le private pattuizioni derogano alla fattispecie legale, e conseguentemente non può essere estesa ai casi in cui la limitazione della responsabilità trovi il suo diretto fondamento in una norma di legge, e quelle secondo cui lo stesso raffronto con l'art. 952 cod. nav. secondo cui "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 caricato", sarebbe indice della sicura volontà legislativa di estendere la operatività del limite del debito del vettore marittimo anche nelle ipotesi di dolo o colpa grave del vettore medesimo».

¹²⁴ Cfr. TINCANI, *op. cit.*, 245.

¹²⁵ In tal senso TULLIO, *Confini di applicabilità della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1970, II, 210, cui richiama TINCANI, *op. cit.*, 245, nota 95. Sulle problematiche inerenti alla posizione degli ausiliari del vettore nonché all'incidenza dei loro comportamenti in ordine all'ambito di operatività, per il vettore medesimo, del beneficio del limite, si veda RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 142 ss.

¹²⁶ Sul punto, TINCANI (*op. cit.*, 245, nota 96), richiama TULLIO, *op. ult. cit.*, 40, per il quale gli effetti della condotta degli ausiliari «non riguardano l'imputazione della responsabilità sul debitore, disposta dall'art. 1228 c.c. [...], bensì il momento, successivo all'imposizione della responsabilità, della determinazione dell'entità della obbligazione risarcitoria. Pertanto, l'attribuzione al contegno degli ausiliari di effetti che incidono sull'entità del risarcimento dovuto dal vettore non può ricondursi all'art. 1228 c.c., trattandosi di una fattispecie diversa».

¹²⁷ Cfr. Cass. n. 2643/1984, in *Dir. mar.*, 1984, 864, cui rimanda TINCANI, *op. cit.*, 246, nota 101. Sul punto, v. anche ANTONINI, *op. cit.*, 246.

Accennato in tal modo agli orientamenti delineatisi sul tema relativo all'operatività del limite risarcitorio per il vettore marittimo, è in questa sede appena il caso di rammentare come sull'argomento in parola si sia più volte pronunciata la Corte costituzionale, ma, a tale riguardo, si rimanda a quanto verrà osservato nel prosieguo del presente lavoro.

3.2 La dichiarazione di valore nel diritto interno e nel diritto uniforme.

Il potere del caricatore di indicare il valore della merce al fine di ottenere una maggiore tutela risarcitoria è disciplinato sia dal diritto interno che da quello uniforme¹²⁸.

Con riferimento all'ordinamento nazionale, è stato autorevolmente affermato che la dichiarazione di valore costituisce un mezzo atto a escludere l'applicazione dei limiti legali¹²⁹.

Infatti, a norma dell'art. 423 C. nav., il caricatore può dichiarare il valore delle cose trasportate prima dell'imbarco: in tale ipotesi, e fino a prova contraria, vige la presunzione secondo cui il valore dichiarato corrisponde a quello effettivo.

Tuttavia, qualora il vettore provi che la dichiarazione era inesatta, lo stesso non risponde per la perdita o per l'avaria della merce caricata, purché il mittente non dimostri che l'inesattezza non era stata cagionata da un comportamento consapevole¹³⁰.

L'art. 4, n. 5, lettere *a), f), h)*, della Convenzione di Bruxelles, quale modificata dal Protocollo di Visby, impone al caricatore di effettuare la dichiarazione sul valore e sulla natura delle merci prima dell'imbarco. Invero, a differenza di quanto statuito dal legislatore interno, tale dichiarazione deve essere contenuta nella polizza e riguardare anche la natura dei beni¹³¹.

¹²⁸ Cfr. TINCANI, *op. cit.*, 248.

¹²⁹ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 150.

¹³⁰ Cfr. TINCANI, *ibidem*.

¹³¹ Vedi TINCANI, *op. cit.*, 248 e 249.

In dottrina si è peraltro da più parti sottolineato lo scarso rilievo pratico dell'istituto in parola.

E' stato infatti ravvisato come i caricatori si avvalgano raramente della facoltà di dichiarare il valore delle merci caricate, in quanto ciò comporta l'applicazione del nolo *ad valorem*, considerevolmente più elevato, mentre non produce alcun vantaggio in tutti i casi in cui la caricazione avviene in esecuzione di un contratto di compravendita e quindi, normalmente, il trasferimento dei rischi si realizza al momento della caricazione¹³².

E' in tale ottica che si colloca la scelta operata dalle Regole d'Amburgo¹³³ che omettono la disciplina della dichiarazione di valore e riconoscono alle parti la sola facoltà di elevare i limiti di responsabilità.

Ciò detto, è tuttavia opportuno ravvisare come l'istituto in esame costituisca comunque un «utile strumento per ristabilire un più giusto equilibrio nella distribuzione, tra le parti interessate, dei rischi del trasporto»¹³⁴.

Trattasi, invero, come sostenuto dal Riguzzi¹³⁵, di uno «strumento di tutela concesso dal legislatore al caricatore per riequilibrare (garantendo la possibilità dell'integrale risarcimento del danno effettivamente subito) posizioni certamente più favorevoli al vettore in forza della facoltà riconosciutagli di potere beneficiare del limite di responsabilità [...]»; dato che «la sola limitazione del debito non accompagnata dalla possibilità di indicare il particolare valore finirebbe per squilibrare le rispettive posizioni»¹³⁶.

Sul punto, è, a questo punto, appena il caso di aggiungere che la dichiarazione è

¹³² Così BERLINGIERI F., *op. cit.*, 1986, 571, le cui considerazioni sono condivise da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 151 e 152. Sul punto l'Autore specifica che «in pratica il caricatore avrà un interesse ad inserire in polizza la dichiarazione di valore solo quando la merce viaggia a suo rischio e non è assicurata».

¹³³ Sulle tematiche inerenti alle Regole di Amburgo si segnalano le considerazioni elaborate da TULLIO, *L'insuccesso delle Regole d'Amburgo: approccio di analisi economica*, in *Dir. traspr.*, 2007, 743 ss.

¹³⁴ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 153.

¹³⁵ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 154.

¹³⁶ In questi termini TINCANI, *op. cit.*, 249, che fa proprie le argomentazioni di RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 153.

oggetto di un potere unilaterale del caricatore¹³⁷.

E' quest'ultimo che può decidere se gli convenga sottostare alla disciplina del limite, oppure rendere più oneroso il rapporto, con conseguente aumento dell'entità dell'eventuale risarcimento.

Ne consegue – per la generalità dei casi – che, ove «si fosse subordinata l'operatività della dichiarazione ad una accettazione del vettore, l'istituto non avrebbe mai trovato attuazione, per il prevalente interesse del trasportatore ad applicare il limite»¹³⁸.

Invero, come facilmente evincibile dal disposto di cui all'art. 423 C. nav., la dichiarazione di valore è un atto unilaterale, rimesso alla libera determinazione del caricatore, con cui viene manifestata una volontà che produce effetti non appena essa è conosciuta dal vettore: *ergo*, si tratta di atto recettizio¹³⁹.

Anche se la previsione normativa nulla dice al riguardo, è stata ritenuta necessaria l'iscrizione dell'atto *de quo* nella polizza di carico, e ciò al fine di permettere al vettore di conoscere l'effettivo valore della merce caricata e, quindi, di valutare in modo preventivo il rischio connesso, nonché di determinare l'entità del nolo¹⁴⁰.

A tale riguardo, è stato da taluno osservato come, in caso di mancato inserimento nella polizza, la dichiarazione di valore non avrà quell'effetto voluto dal caricatore di rendere non operante, nei propri confronti, il limite del debito risarcitorio del vettore¹⁴¹.

Secondo diverso orientamento, invece, la dichiarazione di valore non contenuta in polizza non avrebbe *tout court* efficacia, in quanto, trattandosi di titolo di credito, troverebbe applicazione il principio della letteralità sia nei confronti del possessore (che ha diritto alla prestazione indicata nel titolo), sia nei confronti del debitore (che

¹³⁷ Cfr. TULLIO, *Profili attuali della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Dir. traspr.*, 1994, 29, cui fa cenno TINCANI, *op. ult. cit.*, 249, nota 119.

¹³⁸ TINCANI, *op. cit.*, 249.

¹³⁹ In tal senso PESCATORE, *Riflessi costituzionali della limitazione della responsabilità del vettore nautico*, in *Dir. traspr.*, 1988, 1 ss., cui fa richiamo TINCANI, *op. cit.*, 250, nota 120.

¹⁴⁰ Così TINCANI, *op. cit.* 250. Sull'inserimento della dichiarazione di valore all'interno della polizza di carico e sulla connessa funzione riequilibratrice dell'istituto nella distribuzione dei rischi del trasporto v. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 163 ss.

¹⁴¹ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 165 e 166.

può opporre al possessore le eccezioni fondate sul contesto letterale del titolo¹⁴²).

A differenza di quanto previsto dalla Convenzione di Bruxelles, quale modificata dal Protocollo di Visby, nel diritto interno la dichiarazione ha ad oggetto il solo valore e non deve contenere la descrizione della natura delle merci, ma la descrizione della natura dei beni costituisce requisito necessario della polizza, ai sensi dell'art. 460 C. nav.¹⁴³.

Per tale motivo, si è ritenuto che sarebbe superfluo richiedere tale specificazione nella dichiarazione di valore, visto che anche questa deve essere iscritta nella polizza¹⁴⁴.

Inoltre, per parte della dottrina appena ricordata, la normativa interna manterrebbe, quale presupposto di efficacia della dichiarazione di valore, l'indicazione di valore, essendo evidentemente lo stesso non desumibile dall'indicazione della natura della merce, che pure deve essere inserita, come si è detto, nella polizza di carico¹⁴⁵.

In tale ottica, ulteriore requisito riferibile alla dichiarazione di valore a che la stessa possa ritenersi validamente prestata, sarebbe la circostanza che essa sia espressa¹⁴⁶.

Secondo tale orientamento, pur confliggente con alcune pronunce della giurisprudenza¹⁴⁷, «il fatto che la dichiarazione di valore debba essere espressa, nel senso che una sola dichiarazione sulla natura, non accompagnata da una esplicita dichiarazione di valore, non vale ad escludere il limite risarcitorio del vettore, trova

¹⁴² È questa la tesi elaborata da MANCA, *op. cit.*, 199 ss., richiamata da RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 166, nota 22.

¹⁴³ L'art. 460, lett *d*), C. nav., statuisce il principio secondo cui la polizza di carico deve enunciare «la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano».

¹⁴⁴ Cfr. AULETTA, *op. cit.*, 204, *ut cit.* da TINCANI, *op. cit.*, 250, nota 122; ma anche RIGUZZI (*op. ult. cit.*, 167), secondo il quale: «[...] la scelta del legislatore è stata quella di ritenere superflua una specificazione, anche ai fini dell'applicabilità del limite del debito del vettore, della necessità di una tale dichiarazione, poiché essa è obbligatoria, ai sensi dell'art. 460 cod. nav., quando viene emessa una polizza di carico ».

¹⁴⁵ Cfr. RIGUZZI, *loc. cit.*

¹⁴⁶ In questi termini RIGUZZI, *loc. cit.*

¹⁴⁷ Cfr. RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 167 e 168. A tale riguardo l'Autore critica l'orientamento giurisprudenziale secondo il quale «per sottrarre il caricatore all'applicazione del limite di responsabilità, si è ritenuto che esista la dichiarazione di valore quando sia stata compiuta la dichiarazione di natura o di qualità della merce, o che la notorietà del valore del carico supplisca alla dichiarazione di valore portando, come quest'ultima, alla non operatività del limite fissato dall'art. 423 cod. nav. al debito del vettore per perdita od avaria delle cose trasportate».

[...] la propria inoppugnabile giustificazione nella [...] *ratio* della normativa consistente nell'esigenza che il vettore sia esattamente avvertito e reso edotto dei rischi inerenti quel carico, [...] così da riequilibrare la distribuzione dei rischi del trasporto»¹⁴⁸.

Altra divergenza esistente tra ordinamento nazionale e diritto uniforme è quella relativa al mancato diritto al risarcimento per il caricatore che abbia dolosamente reso una falsa dichiarazione, preordinata a pregiudicare il vettore¹⁴⁹.

Tale previsione, contemplata dalla Convenzione di Bruxelles, non compare nella legislazione italiana.

Infatti, ai sensi dell'art. 423 C. nav., il trasportatore non risponde per la perdita o per l'avaria dei beni, qualora il caricatore abbia reso una dichiarazione inesatta e non anche falsa. E' comunque fatta salva, tuttavia, la possibilità per il caricatore di provare che «l'inesattezza non fu scientemente commessa»¹⁵⁰. Deve quindi sussistere «una consapevolezza con intendimenti fraudolenti»¹⁵¹, al fine di evitare che una dichiarazione non molto precisa possa «comportare, a favore del vettore, una sua irresponsabilità»¹⁵².

In conclusione, pur non volendo anticipare quanto verrà argomentato in seguito, è d'uopo fin d'ora segnalare che se, da un lato, la dichiarazione di valore non ha, per le ragioni di cui sopra, un risalto pratico rilevante¹⁵³, dall'altro l'istituto in esame risulta di notevole importanza sistemica in seguito ad alcune sentenze della Corte costituzionale, di cui successivamente si dirà: sul punto, basti per ora rilevare che tali pronunce hanno giustificato la conformità agli artt. 3 e 42 della Costituzione dell'art. 423 C. nav. proprio perché la sua disciplina è derogabile mediante la redazione della

¹⁴⁸ RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 168. A sostegno di tale impostazione, l'Autore cita alcune pronunce della giurisprudenza di merito tra cui: *ex pluribus*, si segnala Trib. Trieste, 26 maggio 1975, in *Dir. mar.*, 1976, 56 ss.

¹⁴⁹ Cfr. TINCANI, *op. ult. cit.*, 250.

¹⁵⁰ Cfr. art. 423 C. nav.

¹⁵¹ Così RIGHETTI, *Decadenza dal diritto al risarcimento dei danni*, in *Dir. mar.*, 1986, 591, *ut* richiamato da TINCANI, *op. cit.*, 250.

¹⁵² In questi termini RIGUZZI, *op. ult. cit.*, 171 e 172, cui fa cenno TINCANI, *op. cit.*, 250.

¹⁵³ Per una divertente e divertita disanima della problematica inerente allo scarso rilievo pratico della dichiarazione di valore, cfr. FOGLIANI, *La dichiarazione di valore, questa sconosciuta*, in *Dir. trasp.*, 1998, 89 ss.

dichiarazione di valore.

Rebus sic stantibus, è corretto ritenere che le decisioni elaborate dal Giudice delle leggi hanno rafforzato, se mai ce ne fosse stato il bisogno, la centralità dell'istituto in parola, inteso «quale fulcro dell'intera costruzione sistematica del limite»¹⁵⁴.

3.3 Brevi cenni sulle *Rotterdam Rules*¹⁵⁵.

Per amor di completezza, è d'uopo ora operare un breve richiamo alle c.d. «Regole di Rotterdam», destinate a sostituire la Convenzione di Bruxelles del 1924 come modificata dai Protocolli del 1968 e 1979.

Trattasi, per dirla con maggiore completezza, della nuova *Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*¹⁵⁶, predisposta dall'UNCITRAL¹⁵⁷ sulla base di un progetto iniziale del *Comité Maritime International*¹⁵⁸, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite l'11 dicembre 2008 e aperta alla firma a Rotterdam il 21 settembre 2009¹⁵⁹.

L'Italia, pur avendo partecipato attivamente alla redazione del progetto di tale convenzione, non figura tra gli Stati firmatari, ma gli operatori del settore confidano

¹⁵⁴ Cfr. TINCANI, *op. cit.*, 251.

¹⁵⁵ Il presente paragrafo opera fedele richiamo all'analisi comparata predisposta dai relatori Prof. Francesco Berlingieri e Prof. Stefano Zunarelli in occasione del Convegno tenutosi a Genova, Palazzo della Borsa, nei giorni del 19 e 20 ottobre 2009

¹⁵⁶ Convenzione sui contratti per il trasporto internazionale di merci [*che avviene*] in tutto o in parte via mare.

¹⁵⁷ UNCITRAL è l'acronimo di *United Nations Commission on International Trade Law*, con sede in Vienna. Trattasi di una Commissione permanente fondata nel 1966 dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite quando lo sviluppo dei mercati internazionali mostrò l'esigenza di una rimozione o, almeno, di una riduzione dei numerosi ostacoli esistenti per l'unificazione del diritto commerciale internazionale. Le tecniche legislative che l'UNCITRAL ha utilizzato per uniformare il diritto internazionale commerciale sono diverse e flessibili: tra esse, particolare importanza rivestono le Convenzioni, i Modelli di Legge e le Regole Uniformi.

¹⁵⁸ Sull'attività del Comitato marittimo internazionale cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 34.

¹⁵⁹ In tale giorno la Convenzione in parola è stata firmata dai seguenti Stati: Congo, Danimarca, Francia, Gabon, Ghana, Grecia, Guinea, Nigeria, Norvegia, Olanda, Polonia, Senegal, Spagna, Stati Uniti, Svizzera, Togo. Successivamente, essa è stata firmata da Armenia, Camerun e Madagascar.

che un'adesione si concreti in un futuro prossimo.

Quanto all'ambito applicativo, il criterio fondamentale è quello della natura del contratto: le Regole di Rotterdam si applicano ai contratti di trasporto *wholly or partly by sea* [cioè: in tutto, o in parte via mare]. La loro applicazione, quindi, si estende ai contratti *door to door*, purché comprendano una fase marittima.

A questo si aggiunge un criterio, anch'esso nuovo, basato sul tipo di traffico: come regola generale la normativa in parola si applica al trasporto di linea ma non anche al trasporto diverso da quello di linea.

Tuttavia, eccezionalmente, le disposizioni in parola non si applicano nel trasporto di linea quando il contratto è documentato da un *charter party*, o altro contratto per l'utilizzazione della nave o di spazio a bordo di essa, mentre si applicano al trasporto non di linea quando in relazione ad esso non viene emesso un *charter party*, ma soltanto un documento di trasporto.

Dal punto di vista geografico, l'ambito di applicazione è particolarmente ampio, poiché comprende tutti i trasporti internazionali in relazione ai quali il luogo di consegna, il porto di caricazione, quello di sbarco o di riconsegna si trova in uno Stato contraente.

L'internazionalità del trasporto deve riguardare non solo il trasporto nella sua globalità (e cioè l'appartenenza del luogo di ricevimento della merce da parte del vettore, o del luogo della sua consegna al destinatario a Stati diversi), ma anche la tratta marittima.

Anche sotto il profilo temporale l'ambito di applicazione è alquanto esteso, poiché esso comprende l'intero periodo che inizia con il ricevimento delle merci da parte del vettore e ha termine con la consegna delle merci stesse al destinatario.

Quanto al regime di responsabilità previsto a carico del vettore, le *Rotterdam Rules* hanno soppresso gli esoneri «per colpa nautica» e «per colpa nella gestione tecnica della nave» previsti dall'art. 4 § 1(a) delle Regole dell'Aja-Visby¹⁶⁰, ed è prevedibile che la loro abolizione ridurrà notevolmente il contenzioso.

Inoltre, è stato espunto l'esonero per danni da incendio causato da colpa

¹⁶⁰ Com'è noto, così viene usualmente chiamato il sistema convenzionale composto dalla Convenzione del 1924 come emendata dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio del 1968, il quale ultimo, per essere stato il suo progetto redatto nella città di Visby, è denominato nella pratica «Regole di Visby».

dell'equipaggio, essendo l'incendio diventato semplicemente uno degli *excepted perils* [*id est*: rischi eccettuati] che comportano la presunzione di responsabilità, salvo prova contraria.

Le «Regole di Rotterdam», inoltre, disciplinano in modo chiaro e completo la distribuzione dell'onere della prova.

Esse precisano che il vettore è responsabile per la perdita, il danno o il ritardo se l'avente diritto è in grado di provare che esso si è verificato durante il periodo compreso tra il ricevimento delle merci da parte del vettore e la loro consegna al destinatario.

Il vettore, invece, può escludere la sua responsabilità provando alternativamente che la causa della perdita, del danno o del ritardo non è imputabile a colpa sua o delle persone dei cui atti egli è responsabile, ovvero che è stato cagionato da uno dei pericoli eccettuati; in questo secondo caso, tuttavia, trattasi non di esonero, ma di inversione dell'onere probatorio¹⁶¹.

Tralasciando in questa sede la trattazione di alcune problematiche di sicuro interesse generale ma nel contempo di scarso rilievo ai fini del presente lavoro, pare opportuno formulare alcune considerazioni in ordine alla disciplina prevista dalle *Rotterdam Rules* con riferimento al limite di responsabilità del vettore.

Come è noto, dopo l'adozione della Convenzione di Bruxelles, nel 1968 il limite di 100 sterline d'oro è stato sostituito con una moneta di conto, il franco c.d. *Poincaré*¹⁶²; in particolare, è stato adottato un limite pari a 10.000 franchi *Poincaré* per collo o unità.

Nessuna variazione ha avuto luogo nel 1979 con la sostituzione del «diritto speciale di prelievo» al franco *Poincaré*, in quanto si è trattato di una semplice conversione, basata sul contenuto in oro delle due monete di conto.

¹⁶¹ In tale ipotesi, la responsabilità del vettore sussiste se l'avente diritto prova, alternativamente: a) che la colpa del vettore o delle persone dei cui atti egli è responsabile ha causato o contribuito a causare il pericolo eccettuato invocato dal vettore; b) che un evento non compreso nell'elenco dei pericoli eccettuati ha contribuito a causare la perdita, il danno o il ritardo; ovvero c) che la perdita, il danno o il ritardo è stato probabilmente causato dalla in navigabilità della nave. Infine, nel caso *sub b)*, il vettore ha ancora la possibilità di provare che l'evento invocato non è dipeso da colpa sua o delle persone dei cui atti è responsabile e in quello *sub c)* che egli ha esercitato una ragionevole diligenza per porre e mantenere la nave in condizioni di navigabilità.

¹⁶² Unità di conto utilizzata nella regolamentazione internazionale di responsabilità definibile come 65,5 milligrammi d'oro, di finezza pari a 0,900.

Attualmente, i limiti previsti dalle Regole dell'Aja-Visby sono 2 diritti speciale di prelievo per chilogrammo e 666,67 diritti speciale di prelievo (d.s.p.) per collo o unità¹⁶³.

Tali limiti sono stati successivamente aumentati, dopo lungo dibattito, dalle «Regole di Rotterdam», rispettivamente a 3 d.s.p. per chilogrammo e a 875 d.s.p. per collo o altra unità di carico¹⁶⁴.

Infine, con riferimento all'ipotesi di decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio, è il caso di osservare come le «Regole di Rotterdam» si pongano nel solco tracciato dalla Convenzione di Bruxelles quale modificata dai Protocolli del 1968 e 1979.

Infatti, l'art. 61¹⁶⁵ delle *Rotterdam Rules* statuisce la decadenza del vettore dal

¹⁶³ Come chiarito da LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *op. cit.*, 535, il limite risarcitorio pari a 2 d.s.p. per chilogrammo di merce perduta o danneggiata si applica solo se più elevato dell'altro (pari a 666,67 d.s.p.), ipotesi che si verifica quando il peso della merce danneggiata in un collo supera i 333,33 chilogrammi.

¹⁶⁴ L'aumento apportato dalle «Regole di Rotterdam» è stato percentualmente difforme: esso infatti è stato del 50% rispetto a quello delle «Regole dell'Aja-Visby» con riguardo al limite per chilogrammo e del 31,25% con riguardo al limite per collo e unità. Tale differenza è dovuta in parte al fatto che con l'avvento della containerizzazione le dimensioni medie dei colli si sono notevolmente ridotte e in parte alla circostanza che la negoziazione relativa all'aumento è stata condotta principalmente con i delegati dei Paesi parte delle «Regole d'Amburgo», che hanno insistito prevalentemente sulla revisione del limite per chilogrammo.

¹⁶⁵ L'art. 61 delle «Regole di Rotterdam» (il cui testo integrale è consultabile nel sito web www.fog.it) prevede che: Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result. [Nè il vettore nè alcuno dei soggetti indicati nell'art. 18 possono beneficiare della limitazione di responsabilità prevista dall'art. 59 o dal contratto di trasporto, se il danneggiato prova che il danno risultante da inadempimento ai sensi di questa convenzione è attribuibile a un'azione od omissione di chi invoca il diritto al limite, fatta con l'intento di causare il danno o con imprudenza e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato. Né il vettore né alcuno dei soggetti di cui all'art. 18 possono beneficiare della limitazione di responsabilità prevista nell'art. 60 se il danneggiato prova che il ritardo nella consegna risulta da un'azione od omissione di chi invoca il limite, fatta con l'intento di causare il danno, dovuta a ritardo o imprudenza e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato].

beneficio in parola se il suo inadempimento sia attribuibile *to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*¹⁶⁶.

Ne consegue che il vettore potrà «decadere, se venga dimostrato che il danno è la conseguenza di un suo atto od omissione posto in essere sia intenzionalmente (dolo), sia temerariamente e con la coscienza che un danno ne deriverà probabilmente (c.d. condotta temeraria e consapevole)»¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Ad un'azione od omissione personale del soggetto che invoca il diritto al limite, fatta con l'intento di causare il danno o con imprudenza e con la consapevolezza che il danno si sarebbe probabilmente verificato.

¹⁶⁷ In questi termini VERNIZZI, *Le (future) "Regole di Rotterdam": alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare*, in *Resp. civ. e prev.*, 2009, 1154 ss. L'A. specifica espressamente che, salve le opportune aggiunte rese necessarie dalla previsione della (limitazione della) responsabilità per ritardo, la Convenzione del 2009 disciplina la decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio in modo identico a quello previsto dalle «Regole dell'Aja-Visby».



Capitolo IV: *La giurisprudenza della Corte costituzionale in tema di limitazione risarcitoria nel trasporto marittimo di merci.*

4.1 La sentenza n. 132/1985.

Come osservato da certa dottrina, «l'istituto della limitazione risarcitoria di cui tradizionalmente beneficia il vettore [...] ha trovato dalla metà degli anni '80 in poi significativi spunti di arricchimento sistematico e di rinnovamento contenutistico nella giurisprudenza della Corte costituzionale»¹⁶⁸.

Volendo dunque procedere a un'analisi sistematica delle decisioni che il Giudice delle leggi ha elaborato sul tema in parola, non si può certo prescindere dal considerare, innanzitutto, il contenuto della sentenza n. 132/1985, pur riguardante la diversa fattispecie del trasporto aereo di persone.

Tale pronuncia faceva seguito a una precedente decisione¹⁶⁹ con la quale la Corte aveva dichiarato inammissibile la questione di incostituzionalità dell'art. 22 della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, nel testo modificato dall'art. 11 del Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, e dell'art. 943 cod. nav., sollevata con riferimento agli artt. 2 e 3 Cost. A tale riguardo, il Giudice delle leggi aveva osservato che, nell'ordinanza di remissione del Tribunale civile di Roma 27 dicembre 1978, non era stata chiaramente individuata quale fra le due norme alternativamente richiamate fosse quella sospettata di incostituzionalità¹⁷⁰.

¹⁶⁸ SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità e autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.*, 1992, 345.

¹⁶⁹ Corte cost. n. 81/1982.

¹⁷⁰ In particolare, la Corte costituzionale aveva osservato che «nell'ordinanza di rinvio non è nemmeno individuata la norma applicabile alla controversia, di cui è investito il giudice *a quo*: sono infatti denunciati sia il disposto della Convenzione, sia quello del codice della navigazione, ai quali si è fatto sopra riferimento; e si dice da un canto che la regola desunta dalla Convenzione di Varsavia è stata impugnata dalla parte attrice nel giudizio di merito, dall'altro che la società convenuta deduce l'applicazione, nella specie, della norma del codice. Ma si tratta, va subito detto, di norme diverse, che non possono essere coinvolte nella censura di incostituzionalità unicamente e indistintamente allo stesso titolo, come si fa nel provvedimento di remissione. Ciascuna delle regole censurate pone,

La declaratoria di inammissibilità e il rigetto delle questioni di incostituzionalità, unitariamente alle perplessità che l'ordinanza di remissione aveva suscitato nella dottrina specialistica, non lasciavano certo presagire alcun successo per ulteriori iniziative volte ad ottenere la declaratoria di incostituzionalità di norme attuative del limite risarcitorio vettoriale¹⁷¹.

Invece, con grossa sorpresa degli operatori giuridici appartenenti al mondo aeronautico, «la Corte, chiamata, sempre sotto la presidenza Elia, e con La Pergola relatore, ad esaminare le censure di incostituzionalità nuovamente rimesse dal Tribunale di Roma con ordinanza 19 gennaio 1983, nell'ambito della stessa vicenda giudiziaria in cui era stata pronunciata la citata sentenza n. 81/1982, dichiarò la illegittimità delle norme di esecuzione della Convenzione di Varsavia del 1929 e del Protocollo dell'Aja del 1955 nella parte in cui si recepivano in Italia la limitazione dell'ammontare del risarcimento dovuto dal vettore aereo per danni alla persona del passeggero trasportato»¹⁷².

La pronuncia *de qua* si riferiva al disastro aereo avvenuto in Turchia il 20 settembre 1976.

A tale riguardo, il Tribunale di Roma, premesso che, con sentenza non definitiva del gennaio 1979, aveva affermato, ai sensi dell'art. 17 della detta Convenzione, la responsabilità della *Turkish Airlines* in relazione al sinistro occorso, nel quale era perita l'unica figlia dei coniugi Coccia successivamente costituitisi per ottenere dalla

precisamente, un proprio precetto, ed ha un autonomo campo di operatività. Ché anzi, l'una può ricevere applicazione, nel caso in esame, solo ad esclusione dell'altra, secondo se la fattispecie sia ricondotta nella sfera in cui vengono in rilievo la Convenzione di Varsavia e le successive modifiche (sempre in quanto, beninteso, internamente efficaci), ovvero sia sussunta sotto la generale previsione del codice della navigazione. Una simile operazione ermeneutica, indispensabile perché l'oggetto del sindacato di costituzionalità sia definito e la questione possa ritualmente salire innanzi a questa Corte, spetta, evidentemente, solo al giudice sottordinato; il Tribunale di Roma ha invece trascurato di compierla, e così ha anche mancato di delibare - come gli imponeva il vigente ordinamento - la rilevanza del problema che si prospetta in questa sede, limitandosi ad un semplice e inconferente richiamo degli opposti assunti difensivi delle parti in ordine all'individuazione della norma regolatrice della specie».

¹⁷¹ In questi termini SILINGARDI, *op. cit.*, 348. In ordine al dibattito dottrinale sviluppatosi sul tema in parola, l'Autore rimanda, tra l'altro, alle considerazioni di TURCO BULGHERINI, *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. av. civ.*, 1979, 42 ss., nonché a quelle di MEDINA, *Incostituzionale la limitazione della responsabilità del vettore aereo ?*, in *Dir. mar.*, 1980, 544 ss.

¹⁷² Così SILINGARDI, *op. cit.*, 348 e 349.

Compagnia aerea il risarcimento dei danni, e ritenuto che, ai fini della relativa liquidazione, si dovesse applicare la limitazione risarcitoria di cui all'art. 22 della Convenzione di Varsavia, rilevava l'eccezione di incostituzionalità, promossa dagli attori, del suddetto art. 22 per presunto contrasto con gli artt. 2 e 3 Cost.

Orbene, ritenuta la questione rilevante¹⁷³ e non manifestatamente infondata, il Tribunale romano, con ordinanza dd. 17 gennaio 1983, sollevava questione di legittimità della detta disposizione in relazione agli artt. 2, 3 e 32 della Costituzione.

In particolare, il giudice *a quo* censurava la norma testé citata¹⁷⁴ fundamentalmente per due ordini di motivi.

In primo luogo, il limite risarcitorio in questione operava, in relazione ai sinistri che colpiscono la persona, nel senso di escludere, sempre che la responsabilità del vettore non fosse dovuta a dolo o colpa grave, la piena risarcibilità del danno, morale e patrimoniale. In tale ottica, si assumevano privati di garanzia i diritti inviolabili dell'uomo: prima di tutto, il diritto all'incolumità personale e il diritto alla conservazione della personalità, inteso anche quale diritto all'integrità fisica. Dal che il Tribunale di Roma faceva discendere la prospettata lesione degli artt. 2 e 32 Cost.

In secondo luogo, il giudice *a quo* riteneva che la disposizione censurata ledesse altresì il precetto dell'art. 3 Cost., e ciò sotto un duplice riflesso.

Da un lato, si sarebbe posto lo stesso limite, in ordine alla responsabilità del vettore, senza riguardo alle differenti condizioni socio-economiche dei danneggiati, con conseguente infrazione al principio di eguaglianza «attraverso un'identità di disciplina per situazioni oggettivamente diverse»; dall'altro, un'ingiustificata disparità di trattamento sarebbe discesa anche dalla circostanza per cui il contestato limite della responsabilità del vettore non era previsto in relazione al trasporto per via terrestre o marittima.

Orbene, quanto al primo dei due profili poc'anzi indicati, pare opportuno formulare alcune brevi considerazioni in ordine alla portata del precetto contenuto nell'art. 2

¹⁷³ Come rilevato dalla Corte costituzionale, il giudice *a quo* aveva deciso per la rilevanza della questione «pur essendo la norma ritenuta incostituzionale contenuta in un Trattato internazionale, dato che la relativa legge di esecuzione non può non essere oggetto, al pari delle altre leggi, del sindacato di costituzionalità».

¹⁷⁴ La disposizione in parola era stata resa efficace nell'ordinamento interno mediante la l. n. 841 del 19 maggio 1932 e la l. n. 1832 del 3 dicembre 1962, con riguardo rispettivamente alla Convenzione di Varsavia e al Protocollo dell'Aja.

della Costituzione.

A tale riguardo, infatti, l'interrogativo al quale deve necessariamente darsi risposta è il seguente: l'art. 2 Cost. «esaurisce la sua potenzialità col richiamo ai soli diritti dell'uomo espressamente previsti in Costituzione, oppure può essere interpretato come una "clausola aperta", potenzialmente riferibile ad ogni "situazione di libertà" anche se non compresa nel catalogo del *bill of rights*, come se essa fosse cioè una norma di produzione giuridica»¹⁷⁵ ?

Secondo un primo orientamento, accolto dalla dottrina d'impostazione positivista, la soluzione non potrebbe che essere in termini negativi.

La tesi estensiva¹⁷⁶, infatti, inviterebbe a superare quella opposta (secondo cui l'art. 2 sarebbe una «clausola riassuntiva» dei diritti di libertà contenuti nella Carta costituzionale), facendo assumere all'articolo stesso «ora la funzione di tutela di tutti i diritti 'naturali' che non sono riusciti a tradursi nel testo costituzionale, ora la funzione di tutela di tutti quei valori di libertà che vanno emergendo a livello di costituzione materiale»¹⁷⁷.

Fra tali libertà, che qualcuno ha definito «aggiuntive», andrebbero annoverati il diritto all'obiezione di coscienza, il diritto all'immagine, la libertà di informazione, i diritti dell'ateo, l'obiezione al giuramento, il diritto a contrarre matrimonio, il diritto al libero sviluppo della personalità, ecc.¹⁷⁸.

Siffatti 'valori', per effetto dell'art. 2 così interpretato, sarebbero da considerare elevati al rango costituzionale. *Rebus sic stantibus*, «gli istituti della libertà sostituirebbero gli schemi dei diritti di libertà», sicché «rinascerebbero e sarebbero

¹⁷⁵ In questi termini BARILE, *Diritti dell'uomo e libertà fondamentali*, Bologna, 1984, 54.

¹⁷⁶ Favorevole a tale impostazione è BARBERA, in *Commentario della Costituzione*, a cura di BRANCA, Bologna-Roma, 1975, 80 ss., che (come ricordato da SERGES, *Questione di legittimità costituzionale alla stregua del principio di eguaglianza ed individuazione del "tertium comparationis"*, in *Giur. it.*, 1989, 380, nota 4) «vede nell'art. 2 uno strumento per superare lo schema classico dei diritti di libertà a favore di quello nuovo e aperto alle sollecitazioni provenienti dalla costituzione materiale degli istituti di libertà». *Ad adiuvandum*, seppure con motivazioni in parte diverse, GROSSI, *Introduzione ad uno studio sui diritti inviolabili nella Costituzione italiana*, Padova, 1972, 40, e PIZZORUSSO, *Lezioni di diritto costituzionale*, Roma, 1981, 86.

¹⁷⁷ E' in tale modo che BARILE (*op. cit.*, 55) argomenta, per poi confutarla, la tesi estensiva.

¹⁷⁸ In merito, si veda l'elenco fornito da BARILE, *ibidem*.

garantiti, al di là della lettera della Costituzione, valori di diritto naturale»¹⁷⁹.

In tale ottica, dunque, l'art. 2 Cost. costituirebbe una sorta di formula di rinvio a valori preesistenti alla stessa formazione dello Stato¹⁸⁰.

In senso contrario, tuttavia, sono stati formulati i seguenti rilievi.

Preliminarmente, si è osservata la diversa volontà dei padri costituenti, i quali avevano espressamente rigettato le aggettivazioni in quella sede proposte, quali ad es. «sacri», «eterni», «naturali», che tale richiamo avrebbe naturalmente presupposto¹⁸¹.

In secondo luogo, si è posto l'accento sulla necessità del riconoscimento per tutti gli uomini, e non solo per i «cittadini», delle libertà che a tali diritti si volessero ricollegare, e ciò, come evidenziato da illustre dottrina, nonostante «il diverso tenore di non poche disposizioni costituzionali relative a diritti parimenti fondamentali»¹⁸².

Infine, si è sottolineata l'indeterminatezza della stessa consistenza delle forme di tutela, in definitiva rimessa all'opera del legislatore o del giudice costituzionale e non.

I fautori della tesi restrittiva¹⁸³, quindi, criticano l'impostazione avversa rilevando come essa difetti di «ogni base positiva», concludendo nel senso che tutte le libertà cd. aggiuntive «rampollano dal tronco di quelle che si leggono in costituzione», di talché «gli istituti della libertà, ancorati ad un diritto naturale estraneo all'esperienza giuridica contemporanea, assumerebbero connotati talmente labili e soggettivi da scomparire nella nebbia dell'incertezza del diritto»¹⁸⁴.

Sul punto, invero, altra dottrina¹⁸⁵, pur escludendo un rinvio allo *ius naturalis*,

¹⁷⁹ Cfr. BARILE, *ibidem*.

Per un'esauriente disamina delle problematiche sottese al tema in esame, con particolare riferimento alla complessa questione dei cd. «diritti naturali» e della loro riferibilità all'art. 2 Cost., si veda BARBERA, *op. cit.*, 80 ss.

¹⁸⁰ Cfr. GROSSI, *op. cit.*, 22 ss., cit. da D'ALESSIO, in CRISAFULLI-PALADIN, *Commentario breve alla Costituzione*, Padova, 1990, 10.

¹⁸¹ Cfr. D'ALESSIO, *ibidem*.

¹⁸² D'ALESSIO, *ibidem*.

¹⁸³ In opposizione alla tesi estensiva si pongono le argomentazioni di PACE, *Problematica delle libertà costituzionali*, Padova, 1983, 43 ss., cui opera richiamo SERGES (*op. cit.*, 380, nota 4); l'Autore, peraltro, sottolinea come «l'enucleazione di nuovi diritti dell'art. 2 possa configurare con precise norme costituzionali».

¹⁸⁴ In questi termini BARILE, *op. cit.*, 55.

¹⁸⁵ Sul punto, *ex plurimis*, cfr. MORTATI, *Istituzioni di diritto pubblico*, Padova, 1976, 1038. L'A., nel rispondere all'interrogativo se i diritti di cui all'art. 2 Cost. siano solo quelli regolati nel testo

ritiene che la norma in esame debba essere intesa come clausola aperta ad altre libertà e ad altri valori che possano emergere dalla coscienza sociale, tanto da rendere l'art. 2 Cost. funzionalmente equiparabile al IX emendamento della Costituzione americana¹⁸⁶.

In adesione all'orientamento restrittivo, la Corte, con la pronuncia *de qua*, sposava la tesi secondo cui l'art. 2 Cost. rivestirebbe il ruolo di norma riassuntiva delle libertà garantite specificatamente da altre disposizioni della Carta costituzionale, e non anche di norma creativa di diritti¹⁸⁷.

Dal che consegue che, secondo l'indirizzo in questione, non sarebbe «possibile dichiarare l'illegittimità costituzionale di una norma, assumendo la lesione di uno dei diritti inviolabili di cui all'art. 2 Cost., se poi non si individuano gli altri referenti costituzionali che garantiscono specificatamente il diritto di cui si assume la violazione»¹⁸⁸.

Rebus sic stantibus, la sentenza n. 132/1985, lungi dal «dischiudere la sfera

costituzionale, ravvisa come in seno alla società civile vi sia una «situazione di trasformazione che fa coesistere, con la sopravvenienza di arcaiche strutture e le forze che le sostengono, fermenti che tendono ad eliminarle ed ha imposto non già solo allo stato persona bensì alla repubblica, intesa come ordinamento complessivo includente lo stato comunità, il compito di potenziare tali fermenti per giungere al superamento del contrasto, sicché non può disconoscersi la validità di quelle pretese che via via maturano nel seno della società imponendone il riconoscimento anche formale».

¹⁸⁶ Secondo il disposto di cui al IX emendamento della Costituzione americana, «Alcuni diritti elencati nella Costituzione non potranno essere interpretati in modo tale da negare o misconoscere altri diritti goduti dai cittadini».

¹⁸⁷ Sul punto, si veda COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*, in *Dir. trasp.*, 1988, 199. L'A., a suffragio della propria tesi, rimanda, tra l'altro, a Corte cost. n. 98/1979, in *Giur. cost.*, 1979, I, 719, nonché a Corte cost. n. 29/1962, in *Foro it.*, 1962, I, 603.

Va peraltro ravvisato che, successivamente alla decisione del 1985, la Corte costituzionale modificò radicalmente la propria posizione sul tema in parola, sia pure non senza alcune oscillazioni (cfr. Corte cost. n. 27/1969). A tale riguardo, *ex pluris*, si rimanda a Corte cost. n. 215/1987 e n. 561/1987 (citt. da D'ALESSIO, *op. cit.*, 11), secondo cui l'art. 2 conterrebbe un «elenco aperto», circostanza questa da cui sarebbe lecito desumere l'esistenza di diritti inviolabili non esplicitamente riconducibili ad altre norme costituzionali. Da ultimo, le Sezioni Unite della Suprema Corte hanno recentemente affermato (nella sent. n. 26972/08) che «la tutela non è ristretta ai casi di diritti inviolabili della persona espressamente riconosciuti dalla Costituzione nel presente momento storico, ma, in virtù dell'apertura dell'art. 2 Cost. ad un processo evolutivo, deve ritenersi consentito all'interprete rinvenire nel complessivo sistema costituzionale indici che siano idonei a valutare se nuovi interessi emersi nella realtà sociale siano, non genericamente rilevanti per l'ordinamento, ma di rango costituzionale attenendo a posizioni inviolabili della persona umana».

¹⁸⁸ In questi termini COMENALE PINTO, *op. cit.*, 200.

dell'art. 2 Cost. a situazioni soggettive che il testo fondamentale manca di prevedere», non si è affatto discostata dall'orientamento appena illustrato, tant'è che, nella sua motivazione, ha individuato negli art. 29, 30, 31 e 36 Cost. i fondamenti costituzionali dei diritti inviolabili interessati dalla norma di cui la medesima decisione ha dichiarato l'illegittimità costituzionale.

Il richiamo ai citati articoli consente quindi alla Consulta di superare l'ostacolo rappresentato dalla precedente pronuncia (si tratta della sent. n. 46/1971) con cui si era negato che l'art. 2 offrisse autonoma e diretta tutela costituzionale al diritto a un indennizzo equo e consistente¹⁸⁹.

Acclarato quanto sopra, la Corte procedeva «alla verifica della sussistenza [...] di un titolo idoneo giustificativo che assista la norma limitativa della responsabilità vettoriale»¹⁹⁰; in altri termini, come specificato dallo stesso collegio giudicante, si rendeva necessario appurare se la limitazione del debito risarcitorio fosse compatibile con un sistema di ristoro del danno non lesivo della norma costituzionale di raffronto.

Ad avviso della Corte, la compatibilità della limitazione risarcitoria con l'art. 2 Cost. poteva ottenersi solo contemperando due opposte esigenze: da un lato, la necessità di non comprimere indebitamente la sfera di iniziativa economica del vettore; dall'altro, la specifica salvaguardia del diritto fatto valere da chi subisce il danno.

Orbene, dopo un accurato esame della normativa, pattizia ed interna, vigente in materia, il Giudice delle leggi giungeva alla conclusione per cui «la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno»¹⁹¹.

Tuttavia, con riferimento alla fattispecie normativa censurata, la Corte era costretta

¹⁸⁹ Cfr. SILINGARDI, *op. cit.*, 351.

¹⁹⁰ SILINGARDI, *op. cit.*, 352.

¹⁹¹ Quanto alle garanzie di congruo ristoro del danno, la sent. n. 132/1985 specificava che, con riferimento alla normativa pattizia e nazionale, «a) il principio della responsabilità assoluta del vettore implica che ogni qual volta trova applicazione la previsione normativa dell'evento che ha causato la morte, o la lesione corporea, il danno deve essere comunque risarcito; dal canto suo, il vettore fruisce di coperture assicurative idonee a risarcire le vittime, tenendo indenne il suo patrimonio; b) l'altro strumento, che consiste nell'aggiornare il limite di responsabilità del vettore, volta a volta fissato in Convenzione, costituisce una salvaguardia della pretesa risarcitoria di fronte alla possibile diminuzione dei valori monetari: fenomeno che si è infatti verificato, nel corso del periodo in cui sono successivamente intervenuti gli atti internazionali prodotti per modificare la Convenzione di Varsavia».

a riscontrare l'assenza di siffatte garanzie; *rebus sic stantibus*, la norma in esame, escludendo il ristoro integrale del danno sia in caso di lesioni corporee sia in quello, più grave, di perdita della vita umana, non risultava assistita, per le causali di cui *supra*, da idoneo titolo giustificativo¹⁹².

In forza di un tale assunto, la Consulta concludeva per l'illegittimità costituzionale della norma censurata, asserendo che «le disposizioni di legge che hanno conferito efficacia interna alle clausole pattizie in esame» risultavano necessariamente lesive della «garanzia eretta dall'art. 2 Cost. a presidio inviolabile della persona», con ciò restando assorbito ogni residuo profilo della questione, ivi compreso quello del contrasto con l'art. 3 Cost., invocato «per l'assenza nella disposizione impugnata di una differenziazione del limite risarcitorio in ragione delle diverse condizioni socio-economiche dei danneggiati, tale da realizzare una violazione del principio di eguaglianza parificando situazioni oggettivamente diverse»¹⁹³.

Tale ultimo profilo, invero, costituisce oggetto specifico della questione di costituzionalità decisa con la sentenza n. 401/1987, per la cui trattazione si rimanda al prosieguo del presente lavoro.

4.2 La sentenza n. 401/1987.

Con ordinanza 15 maggio 1986, la Corte d'Appello di Catania sottoponeva al vaglio di costituzionalità l'art. 423 C. nav., a mente del quale la responsabilità del vettore marittimo per il trasporto di merce, in mancanza di una di una dichiarazione del valore¹⁹⁴ della merce imbarcata, non può essere superiore alle duecentomila lire

¹⁹² Sul punto, si veda SERGES, *op. cit.*, 380. L'A. osserva come la Corte giunga ad affermare l'illegittimità costituzionale delle disposizioni impugnate «poiché esse privano del tutto il soggetto danneggiato di una qualsiasi tutela e non risultando più sorrette dalle ragioni di fondo che le avevano ispirate quando (ai tempi della Convenzione di Varsavia sul trasporto aereo) l'industria dei trasporti aerei era ancora agli albori, finiscono con il ledere irrimediabilmente la garanzia apprestata all'ordinamento all'art. 2 Cost.».

¹⁹³ In questi termini SERGES, *op. cit.*, 381; l'Autore rileva peraltro l'errore in cui sarebbe incorso PARDOLESI, *Nota a Corte cost. n. 401 del 1987*, in *Foro it.*, 1987, I, 1, 18, laddove affermava che «la censura in questione era stata disattesa nella precedente sentenza n. 132 del 1985».

¹⁹⁴ Cfr. *supra*, sub paragrafo 3.2.

per ciascuna unità di carico.

Il profilo di illegittimità prospettato dal giudice *a quo* concerneva la presunta violazione del principio di uguaglianza di cui all'art. 3, co. 1, Cost., per l'assenza, dalla norma impugnata, «di una disciplina che tenga nel dovuto conto la diversa capacità di reddito dei creditori della prestazione di trasporto, in dipendenza della diversità di condizioni economiche»¹⁹⁵.

Nell'ottica del giudice remittente, tale lacuna comporterebbe un'ingiustificata disparità di trattamento ai fini del risarcimento del danno, limitato, appunto, nella misura di lire duecentomila, e, come tale, non commisurato alla lesione subita dai creditori che, proprio in ragione della loro differente posizione, risentirebbero in modo diverso delle conseguenze di siffatta limitazione¹⁹⁶.

L'ordinanza *de qua*, inoltre, contiene un poco convinto richiamo al principio di cui all'art. 42 Cost., e ciò con riferimento a una presunta lesione della garanzia d'indennizzo che troverebbe tutela nella suddetta norma costituzionale¹⁹⁷.

Orbene, quanto al primo profilo di incostituzionalità poc'anzi indicato, la Corte costituzionale, nella sentenza che qui si commenta, giudicava irrilevante la diversa posizione del creditore della prestazione rispetto al limite risarcitorio del vettore.

Il Giudice delle leggi motivava tale assunto «facendo leva sul sistema contrattuale ispirato al principio dell'autonomia privata realizzato nella specie da quella parte contenuta nell'art. 423 C. nav. che, consentendo all'utente del trasporto di dichiarare il

¹⁹⁵ Così SERGES, *op. cit.*, 378.

¹⁹⁶ In tal senso SERGES, *op. cit.*, 379.

¹⁹⁷ COMENALE PINTO (*op. cit.*, 204) definisce incomprensibile tale eccezione di incostituzionalità. L'A., infatti, sottolinea come il giudice *a quo* non abbia tenuto conto che la garanzia di indennizzo, di cui al secondo comma dell'art. 42, non è stata posta a tutela di obbligazioni pecuniarie e che comunque si riferisce al ristretto ambito del procedimento di espropriazione da parte della pubblica amministrazione. E' così, quindi, che «sorge il dubbio che nella formulazione dell'ordinanza di rinvio sia stato mal interpretato il richiamo contenuto nella sentenza 132 del 1985 alla precedente giurisprudenza della Corte costituzionale in tema di congruità della misura dell'indennizzo dell'espropriazione, in relazione al distacco temporale fra il momento dell'esproprio e quello preso in considerazione dal legislatore per determinare la liquidazione. Si tratta soltanto di un esempio di come la mancanza di un qualche congegno correttivo degli effetti della svalutazione monetaria possa determinare l'incongruità dell'indennizzo. Da ciò, si argomentava che, come si era già dato rilievo alla perdita di valore della moneta con riferimento al diritto all'indennizzo nell'espropriazione, garantito ex art. 42, comma 3, Cost., *a fortiori* la si doveva ritenere rilevante con riguardo al diritto all'integrità fisica delle persone».

valore del carico, permette comunque – sia pure a condizioni di un maggior costo dell'operazione per il caricatore – di ottenere un risarcimento adeguato al valore reale della merce»¹⁹⁸.

Tuttavia, come rilevato da attenta dottrina, non può non considerarsi la circostanza per cui, risolvendo il problema in termini di autonomia negoziale, «se da una parte può facilmente escludersi il rilievo (invocato dal giudice *a quo*) alla diversa posizione tra categorie di creditori della prestazione ai fini della configurazione di una disparità di trattamento – almeno sotto questo profilo –, dall'altro, non resta che ammettere come l'assoluta attuale irrisorietà del tetto risarcitorio fissato nella prima parte della norma finisca per alterare l'aspetto a suo tempo configurato dal legislatore»¹⁹⁹.

E' dunque in quest'ottica che deve leggersi l'invito al legislatore, avanzato nell'ultima parte della sentenza, a recepire la tendenza a inserire nella regolamentazione del trasporto, meccanismi di adeguamento automatico delle obbligazioni risarcitorie del vettore.

Tale monito, invero, si ricollega con evidenza a una precisa indicazione che la Consulta aveva già espresso nella sentenza n. 132/1985.

Come si è già avuto modo di osservare²⁰⁰, infatti, con tale pronuncia la Corte, in relazione al regime limitativo della responsabilità del vettore aereo, aveva argomentato dall'assunto secondo cui la previsione di un limite risarcitorio non era di per sé idonea a integrare l'ipotesi di illegittimità costituzionale, dovendosi invero valutare se tale limitazione trovasse fondamento in un'equa comparazione delle esigenze del vettore con un sistema di risarcimento del danno alla persona.

Proprio sulla scorta di tali considerazioni, la sentenza n. 132/1985 era giunta ad affermare l'illegittimità delle disposizioni impugnate, «poiché esse privano del tutto il soggetto danneggiato di una qualsiasi tutela e non risultando più sorrette dalle ragioni di fondo che le avevano ispirate quando (ai tempi della Convenzione di Varsavia sul trasporto aereo) l'industria dei trasporti aerei era ancora agli albori, finiscono con il ledere irrimediabilmente la garanzia apprestata dall'ordinamento all'art. 2 Cost.»²⁰¹.

¹⁹⁸ In questi termini SERGES, *op. cit.*, 381; ma v. pure *supra*, *sub* paragrafo 3.2.

¹⁹⁹ SERGES, *ibidem*.

²⁰⁰ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.1.

²⁰¹ In questi termini SERGES, *op. cit.*, 380.

In tale senso, dunque, risultavano violati il diritto alla incolumità personale e all'integrità fisica, entrambi riconducibili a una tutela prevista nella disposizione costituzionale predetta.

Sul punto, peraltro, è d'uopo osservare come il profilo rilevante di tali argomentazioni non consti tanto nel riconoscimento della violazione dell'art. 2 Cost., quanto, per dirla con Serges, «nella circostanza che la lesione del parametro costituzionale sia individuata nella inadeguatezza della disciplina limitativa del risarcimento e non nella esistenza stessa della limitazione»²⁰². Palese, a tale riguardo, appare il riferimento, operato dalla Corte, a quegli strumenti di aggiornamento del limite vettoriale, atti a salvaguardare la pretesa risarcitoria dell'interessato in luogo della possibile diminuzione dei valori monetari per effetto del decorso del tempo e dei fenomeni inflattivi.

E' dunque proprio nella circostanza di che trattasi che, per la prima volta, si effettua un richiamo al meccanismo di aggiornamento dei limiti risarcitori, e ciò con particolare riferimento a quelli introdotti in tema di responsabilità del vettore aereo nazionale.

Tale circostanza, a ben vedere, non sembra certo trascurabile se si considera che analogo rimando appare successivamente nella pronuncia n. 401/1987 nella quale la Corte, nell'ammonire il legislatore, «individua proprio nella evoluzione della legislazione diretta a creare meccanismi di adeguamento del risarcimento la linea di tendenza da seguire per armonizzare la legislazione ai principi costituzionali»²⁰³.

Ciò premesso, è d'uopo osservare come le considerazioni svolte dalla Corte nella sentenza che qui si commenta sembrano costituire, sotto forma di monito rivolto al legislatore, un diverso profilo della questione di costituzionalità alla stregua della quale la norma impugnata avrebbe potuto considerarsi illegittima²⁰⁴.

²⁰² SERGES, *ibidem*.

²⁰³ *Idem*.

²⁰⁴ In tal senso SERGES, *op. cit.*, 381. L'A. (*op. cit.*, 381, nota 6) rammenta che le sentenze contenenti indicazioni e prescrizioni al legislatore sono state nel tempo variamente denominate: si è parlato di «sentenze prescrittive» da parte di OCCHIOCUPO (*La Corte costituzionale come giudice di opportunità delle leggi*, in AA. VV., *La Corte costituzionale tra norma giuridica e realtà sociale. Bilancio di vent'anni di attività*, Bologna, 1978, 80); di «sentenze direttive» (SILVESTRI, *Le sentenze normative della Corte costituzionale*, in AA.VV., *Scritti in onore di V. Crisafulli*, I, Padova, 1985, 793); di «sentenze leggi» (D'ONOFRIO, *La "sentenza legge" sulle emittenti locali: il difficile equilibrio tra*

Infatti, come rilevato da alcuni autori²⁰⁵, la sentenza n. 401/1987 richiamava l'attenzione del legislatore sulla necessità di adeguare la normativa dei limiti risarcitori nel contratto di trasporto marittimo analogamente a quanto fatto in materia di trasporto aereo, ove erano stati previsti meccanismi di aggiornamento idonei a contemperare i fenomeni inflattivi.

A tale riguardo, la Corte specificava che «la fattispecie normativa aeronautica corrisponde integralmente a quella marittima» e che «il debito del vettore aereo di merci» può essere ritenuto come omogeneo a quello del vettore marittimo, di talché la disciplina sostanzialmente uniforme dettata dal codice della navigazione per i due tipi di trasporto finisce per evidenziare la singolarità dell'intervento legislativo, limitato esclusivamente al trasporto aereo.

Stando così le cose, il monito effettuato dalla Corte pare costituire «una sorta di scappatoia per il giudice costituzionale che, considerandosi vincolato ad una rigorosa applicazione del principio processuale della corrispondenza tra chiesto e pronunciato,

libertà e potere, in *Il diritto delle radiodiffusioni e delle telecomunicazioni*, 1976, 262); di «sentenze programmatiche» (SANTORO, *A proposito degli effetti della sentenza n. 225 del 1974 della Corte costituzionale sulla riserva allo Stato del servizio radiotelevisivo*, in *Il diritto delle radiodiffusioni e delle telecomunicazioni*, 1974, 79 ss.); di «sentenze comandamento» (GRISOLIA, *Alcune osservazioni sulle "sentenze comandamento" ovvero sul "potere monitorio" della Corte costituzionale*, in *Giur. Cost.*, 1982, 86 ss.); di «sentenza delega» (PREDIERI, *Parlamento 1975*, in AA. VV., *Il parlamento nel sistema politico italiano*, Milano, 1975, 77); di «sentenze didascaliche» (CHIARELLI, *Relazioni di sintesi*, in AA. VV., *La Corte costituzionale tra norma giuridica e realtà sociale. Bilancio di vent'anni di attività*, Bologna, 1978, 343); di «sentenze di indirizzo» (MODUGNO, *La giurisprudenza costituzionale*, in *Giur. cost.*, 1978, I, 1233).

Sul punto, SERGES, *op. cit.*, 381, nota 6, distingue tra «moniti di legittimità costituzionale», consistenti nell'esplicitazione di obblighi derivanti dalla Costituzione, e «moniti di politica legislativa», derivanti da una valutazione di opportunità e quindi concernenti una sfera di indifferenza costituzionale; ZAGREBELSKY (*La giustizia costituzionale*, Bologna, 1988, 325 ss.) precisa che non è tanto questa distinzione ad apparire rilevante quanto quella che si ricollega alla struttura della decisione nel senso che la *ratio decidendi* di una sentenza, può costituire un invito al legislatore di grande efficacia quando sia accompagnata da una coerenza negli sviluppi della giurisprudenza costituzionale. *Contra*, MODUGNO (*Ancora sui controversi rapporti tra Corte costituzionale e potere legislativo*, in *Giur. cost.*, 1988, II, 18) secondo cui nessuna vincolatività può giuridicamente configurarsi per il legislatore rispetto alla giurisprudenza costituzionale consiliatrice o monitoria. Tuttavia, secondo l'A., la Corte, attraverso la funzione di indirizzo, può considerarsi come suggeritore al Parlamento dei limiti e degli obiettivi contenuti in Costituzione; di talché, se è vera la circostanza per cui dal monito non discende alcun obbligo giuridico, è altresì corretto ritenere che esso non sia del tutto privo di efficacia, poiché la sua omissione sul piano legislativo potrà pur sempre essere sanzionata con la declaratoria di incostituzionalità.

²⁰⁵ *Ex pluribus*, vedi SERGES, *op. cit.*, 382.

non ritiene di potersi discostare dal profilo della *quaestio* individuato dal giudice *a quo* se non a pena di violare il *petitum* e attiva così, al di là di esigenze argomentative della motivazione, la funzione di indirizzo e suggerimento al legislatore»²⁰⁶.

Tuttavia, è ragionevole ritenere che tale invito, pur espressamente rivolto al potere legislativo affinché si attivi nella direzione dell'adeguamento, sia invero in realtà riferito, seppur sommessamente, ai giudici, affinché investano nuovamente la Corte prospettando la questione nel senso rinvenibile tra le righe del monito, con conseguente possibilità di giungere a una declaratoria di incostituzionalità²⁰⁷.

Sul punto, invero, certa dottrina si è domandata se «la Corte, pur essendosi mossa entro schemi argomentativi già ampiamente collaudati, non abbia sufficientemente valutato la possibilità di giungere, sotto un diverso profilo, alla dichiarazione di illegittimità costituzionale»²⁰⁸.

Tale ipotesi investe evidentemente aspetti di carattere generale inerenti al rapporto tra prospettazione della *quaestio legitimitatis* da parte del giudice *a quo* e giudizio di costituzionalità.

In particolare, ci si è chiesto, in dottrina come in giurisprudenza, se il Giudice delle

²⁰⁶ SERGES, *op. cit.*, 382. Sul punto, l'A. richiama le considerazioni di ZAGREBELSKY (*op. cit.*, 321), per il quale, secondo lui, il monito del legislatore rappresenterebbe una sorta di *quid pluris* rispetto alla funzione tipica del Giudice delle leggi, ammissibile solo a condizione che indichi esigenze di scelte legislative implicite nei principi costituzionali (cfr. *supra*, nella nota 198).

Rectius, secondo la teoria elaborata a riguardo dallo stesso ZAGREBELSKY (*op. cit.*, 326), all'ammissibilità dei moniti di legittimità costituzionale osterebbe «uno dei caratteri fondamentali della giurisdizione costituzionale sulle leggi previsto nel nostro ordinamento: il controllo *a posteriori* e concreto». Sul punto, infatti, l'A. osserva che «attraverso gli interventi monitori, quale che ne sia l'efficacia, si apre la strada per un ruolo che, nell'ipotesi della sua minima efficacia, sarebbe consultivo, preventivo e astratto rispetto alle scelte da farsi: l'esatto contrario del sistema positivamente sancito dalla Costituzione e dalle leggi successive, le quali hanno voluto un ruolo successivo, repressivo e concreto [...]». In conclusione, ZAGREBELSKY (cfr. *supra*, nella nota 198) ritiene che «la distinzione rilevante non pare tanto quella tra moniti di legittimità costituzionale e di politica legislativa, quanto l'altra che ha a che vedere con la struttura delle decisioni della Corte». In tal senso, i motivi del decidere «costituiscono certamente un invito implicito e rilevante al legislatore, tanto più efficace in quanto le linee di sviluppo della giurisprudenza costituzionale non procedano con troppe sbandate»; con riferimento a siffatti motivi, «la funzione monitoria della Corte è implicita, necessaria, pienamente ammissibile e altamente benefica. Fuori di questo ambito, invece, essa costituisce o un'invasione in una sfera, come quella della lotta politica, che non le è propria, oppure l'assunzione di un ruolo istituzionale rispetto al processo legislativo, opposto a quello che le è stato assegnato[...]».

²⁰⁷ *Ad approbandum* SERGES, *op. cit.*, 383.

²⁰⁸ SERGES, *op. cit.*, 383.

leggi possa giungere alla dichiarazione di incostituzionalità «discostandosi dal profilo prospettato dal giudice *a quo* mediante la ricerca e l'individuazione di *tertia comparationis*²⁰⁹ diversi da quelli indicati dall'autorità remittente, fermo restando, naturalmente, che il parametro costituzionale rimane sempre costituito dall'art. 3 Cost.»²¹⁰.

Il problema è dunque quello di stabilire se l'indicazione del *tertium* contenuta nell'ordinanza di remissione alla Corte sia per essa vincolante o se, invece, il giudice costituzionale sia legittimato a giudicare la norma impugnata anche sulla scorta di elementi normativi di raffronto del tutto diversi.

In risposta a tale interrogativo, pare preferibile sposare le argomentazioni sostenute a riguardo da Paladin.

Il quale era partito nel suo ragionamento chiedendosi se «le impugnative incidentali, promosse in riferimento al principio generale d'eguaglianza, valgano solo a fornire uno spunto, dal quale la Corte potrebbe trarre occasione per sindacare qualsiasi disparità di trattamento, suscettibile di viziare la norma impugnata», ben conscio che l'individuazione di più vasti termini normativi di raffronto «parrebbe implicare, cioè, che sotto questo aspetto non operi il principio della corrispondenza tra il chiesto e il pronunciato»²¹¹.

A tale riguardo, Paladin riteneva che la Corte fosse tenuta ad affrontare la questione proposta dal giudice *a quo* «valendosi di tutti i mezzi d'indagine occorrenti allo scopo, compresa la ricerca dei *tertia comparationis* non dedotti nel provvedimento d'impugnazione, ma influenti sulla soluzione del

²⁰⁹ Come efficacemente spiegato da PALADIN (*Corte costituzionale e principio generale d'eguaglianza: Aprile 1979-Dicembre 1983*, in AA.VV., *Scritti su "La Giustizia costituzionale" in onore di V. Crisafulli*, Padova, 1985, 609), il sindacato sull'eguaglianza delle leggi presuppone che «il giudizio della Corte non si risolva in uno schema binario, esaurendosi nel consueto confronto fra la norma impugnata ed il parametro o la pluralità dei parametri costituzionali richiamati; bensì richiede che il giudizio stesso comprenda almeno tre termini, vale a dire la norma impugnata, il principio costituzionale d'eguaglianza ed un *tertium comparationis*, in vista del quale possa dirsi che la differenziazione o la classificazione in esame sia ragionevole oppure arbitraria, provvista o carente di un adeguato fondamento giustificativo, e quindi conforme o difforme rispetto al generale imperativo dell'art. 3».

²¹⁰ In questi termini SERGES, *ibidem*.

²¹¹ PALADIN, *op. cit.*, 640.

problema», non essendo sostenibile «che il giudice costituzionale debba solo fornire puntuali risposte alle argomentazioni del giudice *a quo*, senza potere seguire un'autonoma linea di ragionamento»²¹².

Quanto appena osservato, tuttavia, non può certo contraddire il principio per cui «i termini della questione non possono essere alterati in sede di sindacato sull'eguaglianza della norma impugnata, a pena di compromettere il nesso di pregiudizialità che deve intercorrere fra la questione medesima e il giudizio principale, nonché di contraddire l'art. 27 della legge n. 87 del 1953, là dove si precisa che le decisioni di accoglimento vanno pronunciate dalla Corte nei limiti dell'impugnazione»²¹³.

Siffatte considerazioni permettono quindi di meglio comprendere l'*iter* logico che la Corte ha seguito nella redazione della sentenza in esame.

Infatti, come si è già rammentato, il giudice *a quo* aveva sostenuto l'illegittimità dell'art. 423 C. nav. in quanto tale norma non avrebbe tenuto conto della diversa capacità di reddito dei caricatori danneggiati.

Prospettato in tale maniera, il richiamo alle differenti condizioni economiche dei creditori della prestazione di trasporto non poteva certo costituire valido termine di raffronto per la questione di costituzionalità, «sia perché così formulato sembra indicare una disparità di mero fatto»²¹⁴, come tale inidonea a configurare una disparità di trattamento costituzionalmente rilevante [...] sia perché, anche a voler ammettere che il giudice *a quo* si sia

²¹² PALADIN, *op. cit.*, 641.

²¹³ PALADIN, *op. cit.*, 641 e 642.

Sul punto, per amor di completezza, si segnala che presso certa giurisprudenza si era accreditato l'orientamento secondo il quale l'ampliamento del giudizio rispetto ai limiti fissati dal giudice *a quo* sarebbe realizzabile mediante il richiamo a parametri costituzionali diversi da quelli invocati dall'autorità remittente (cfr. sent. n. 132/1963 cui opera richiamo SERGES, *op. cit.*, 385, nota 13), nonché mediante il ricorso a disposizioni costituzionali ritenute implicitamente richiamate nell'ordinanza di remissione (cfr. sent. 128/1981, cui rimanda sempre SERGES, *op. cit.*, 385, nota 14.).

²¹⁴ Sul punto PALADIN (*op. cit.*, 611) rileva come, sulla scorta della chiara lettera dell'art. 3 Cost., la Corte abbia sovente negato considerazione alle «differenze di trattamento derivanti da circostanze di fatto», non «riferibili alla norma impugnata» né altrimenti generate dal «sistema normativo»; e ciò, specialmente nell'ipotesi che tali disparità fossero insorte «in sede applicativa», risultando per ciò solo insuscettibili di «dar luogo a fondate censure d'incostituzionalità» per violazione dell'eguaglianza davanti alla legge, ma risolvendosi invece in pregiudizi od inconvenienti privi di «rilievo costituzionale» e dunque superabili – se mai – ad opera dei giudici ordinari od amministrativi.

richiamato implicitamente ad altre discipline, magari non omogenee, a quella in esame, la conclusione ben difficilmente avrebbe potuto essere diversa da quella poi fatta propria dalla Corte»²¹⁵, e ciò per le cause di cui *supra* si è detto.

Tuttavia, come osservato da citata dottrina, «a ben diverse conclusioni si sarebbe potuti pervenire ove la disparità di trattamento fosse stata fatta valere in riferimento all'assenza nella disposizione legislativa impugnata della previsione di un sistema di automatico adeguamento del limite risarcitorio, così come previsto per il trasporto aereo, individuando nel combinato disposto dell'art. 952 C. nav. e della l. 13 maggio 1983, n. 213 (che sancisce il principio dell'aggiornamento periodico dei limiti di responsabilità del vettore aereo) il *tertium comparationis*, alla stregua del quale valutare la disciplina oggetto della questione di legittimità»²¹⁶.

In tal caso, infatti, la Corte avrebbe utilizzato un termine di raffronto sulla cui omogeneità alla disciplina del trasporto marittimo non sarebbe stato dato dubitare, stante l'affermazione dello stesso Giudice delle leggi secondo cui «la fattispecie normativa aeronautica corrisponde integralmente a quella marittima»²¹⁷.

In realtà, l'unico dubbio paventabile sarebbe stato quello relativo alla formula da adottare per pervenire alla dichiarazione di illegittimità costituzionale. Infatti, delle due l'una: o un dispositivo che dichiarasse l'illegittimità dell'art. 423 C. nav. nella parte in cui «non prevede» il meccanismo di aggiornamento *supra* illustrato, o una pronuncia di incostituzionalità «secca»²¹⁸.

Tuttavia, a prescindere da tale duplice ipotesi risolutiva, assume basilare rilievo la circostanza per cui la disciplina nazionale inerente al trasporto aereo di cose, può essere ritenuta quale valido termine di comparazione rispetto a quella prevista in tema di trasporto marittimo di merci. E' proprio da tale

²¹⁵ SERGES, *op. cit.*, 390.

²¹⁶ SERGES, *op. cit.*, 390 e 391.

²¹⁷ Cfr. sent. n. 401/1987.

²¹⁸ Cfr. SERGES, *op. cit.*, 391.

premessa, infatti, che la Corte muoverà per argomentare le conclusioni esposte nella celebre sentenza n. 199/2005, per la cui trattazione si rimanda alla parte finale del presente lavoro.

4.3 L'ordinanza n. 8/1991.

Come si è già avuto modo di osservare²¹⁹, l'ostacolo più rilevante ai fini di una declaratoria di illegittimità costituzionale del beneficio di cui all'art. 423 C. nav. era «costituito dall'acuto rilievo, fatto dalla Corte costituzionale, che il limite ha carattere potestativo, nel senso che esso non opera quando il caricatore faccia una dichiarazione indicativa del valore effettivo della merce»²²⁰.

Infatti, «l'operatività del limite è in funzione di un atto di autonomia di uno dei soggetti del rapporto (caricatore), libero di scegliere tra risarcimento non limitato (con maggiorazione del nolo) e risarcimento indicato nella prima parte del primo comma dell'art. 423 C. nav. (con conseguente minor incidenza del corrispettivo). L'effetto sostanziale della dichiarazione di valore consiste nella determinazione convenzionale dell'ammontare dei danni risarcibili, in sostituzione dell'indennizzo legale»²²¹.

In definitiva, non costituendo l'applicabilità del limite un'imposizione stabilita *ex lege*, bensì il frutto di un atto di autonomia del caricatore, ogni questione di illegittimità costituzionale fondata sull'art. 3 Cost., *id est* sul raffronto con altre situazioni limitative, sembrerebbe destinata a cadere²²².

Con ordinanza 21 novembre 1988 il Tribunale di Genova aveva tentato di superare l'ostacolo, argutamente ipotizzando la figura dell'utente privato occasionale, «cioè dell'utente carente di informazioni e conoscenze e che

²¹⁹ Cfr. *supra*, sub paragrafo 4.2.

²²⁰ In questi termini TULLIO, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. trasp.*, 1992, 487.

²²¹ Corte cost. 19 novembre 1987, n. 401.

²²² Cfr. TULLIO, *ibidem*.

quindi, in buona sostanza, ignori la possibilità che gli è concessa di superare il limite tramite la dichiarazione di valore»²²³.

Sulla scorta di tale assunto, il Tribunale ligure aveva individuato due profili di incostituzionalità della norma in esame: il primo, in relazione all'inderogabilità del limite anche in caso di dolo o colpa grave (*rectius*, di condotta temeraria e consapevole); il secondo, con riferimento ai parametri di commisurazione del limite, in quanto differenti da quelli espressi nelle Regole dell'Aja-Visby²²⁴.

Tuttavia, con ordinanza 10 gennaio 1991, n. 8, la Corte dichiarava l'inammissibilità della questione di costituzionalità sollevata dal giudice *a quo* in quanto non sufficientemente motivata in punto di rilevanza. Infatti, come acclarato dal Giudice delle leggi, l'ordinanza di rimessione in parola era priva della «necessaria motivazione della rilevanza della questione, in tutti i profili richiamati, in contrasto con quanto prescritto dall'art. 23 della l. 11 marzo 1953 n. 87»²²⁵.

Sul punto, è peraltro opportuno notare come «un esame del merito da parte della Corte costituzionale, anche se per dichiarare l'infondatezza della questione, avrebbe

²²³ TULLIO, *ibidem*.

²²⁴ Cfr. TULLIO, *op. ult. cit.*, 488.

²²⁵ V. Corte cost., ord. 10 gennaio 1991, n. 8. L'art. 23 della l. n. 87/1953 sancisce che nel «corso di un giudizio dinanzi ad una autorità giurisdizionale una delle parti o il Pubblico Ministero possono sollevare questione di legittimità costituzionale mediante apposita istanza, indicando: a) le disposizioni della legge o dell'atto avente forza di legge dello Stato o di una Regione, viziati da illegittimità costituzionale; b) le disposizioni della Costituzione o delle leggi costituzionali, che si assumono violate. L'autorità giurisdizionale, qualora il giudizio non possa essere definito indipendentemente dalla risoluzione della questione di legittimità costituzionale o non ritenga che la questione sollevata sia manifestamente infondata, emette ordinanza con la quale, riferiti i termini e i motivi della istanza con cui fu sollevata la questione, dispone l'immediata trasmissione degli atti alla Corte costituzionale e sospende il giudizio in corso. La questione di legittimità costituzionale può essere sollevata, di ufficio, dall'autorità giurisdizionale davanti alla quale verte il giudizio con ordinanza contenente le indicazioni previste alle lettere a) e b) del primo comma e le disposizioni di cui al comma precedente. L'autorità giurisdizionale ordina che a cura della Cancelleria l'ordinanza di trasmissione degli atti alla Corte costituzionale sia notificata, quando non se ne sia data lettura nel pubblico dibattimento, alle parti in causa ed al Pubblico Ministero quando il suo intervento sia obbligatorio, nonché al Presidente del Consiglio dei ministri od al Presidente della Giunta regionale a seconda che sia in questione una legge o un atto avente forza di legge dello Stato o di una Regione. L'ordinanza viene comunicata dal cancelliere anche ai Presidenti delle due Camere del Parlamento o al Presidente del Consiglio regionale interessato».

certamente offerto spunti rilevanti per ulteriori valutazioni»²²⁶.

Si può rilevare che, con riferimento al primo dei profili sopra prospettati, la Corte si era pronunciata in una successiva fondamentale decisione²²⁷ con cui aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale del limite allora vigente nel sistema dell'autotrasporto (art. 1, co. 1, della l. n. 450/1985, oggi abrogato), nella parte in cui non eccettuava dalla limitazione i danni derivanti da dolo o colpa grave.

In tale occasione, tuttavia, il Giudice delle leggi aveva respinto il rilievo del contrasto con l'art. 3 Cost. della l. n. 450/1985 (che non consente il superamento del limite in caso di dolo o colpa grave, rispetto al regime della Convenzione C.M.R.²²⁸, che invece lo consente) in forza dell'assunto per cui «nel sistema della Convenzione il limite di responsabilità del vettore può essere derogato mediante dichiarazione del valore della merce o dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna, sicché il diniego del beneficio sancito dall'art. 29 quando sia provato il dolo o [...] la colpa grave del vettore o dei suoi ausiliari, si inserisce nella logica della non assolutezza del limite. Nel sistema della legge nazionale, invece, la limitazione del risarcimento è inderogabile anche in favore dell'utente, e poiché l'inderogabilità è correlata alla cogenza delle tariffe a forcilla, non sarebbe di per sé ingiustificata l'estensione del limite a tutti i casi di responsabilità, incluso il caso di dolo o colpa grave»²²⁹.

Alla luce di un tale assunto, certa dottrina ha osservato che «se dunque, come affermato dalla Corte, l'insuperabilità del limite in caso di dolo o colpa grave è giustificata in relazione all'impossibilità di derogarvi, quando invece la deroga è consentita – come è nell'art. 423 – l'insuperabilità potrebbe essere ritenuta ingiustificata»²³⁰.

²²⁶ Così TULLIO, *op. ult. cit.*, 485.

²²⁷ Corte cost. 22 novembre 1991, n. 420, in *Giust. civ.*, 1992, I, 307.

²²⁸ Con l'acronimo C.M.R. si suole indicare la «Convenzione sul contratto di trasporto internazionale stradale di merce», firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, come modificata dal Protocollo 5 luglio 1978, resa esecutiva in Italia con l. n. 1621/1960. La disciplina pattizia in parola è applicabile a ogni contratto per il trasporto oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli, indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto sono situati in due paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione.

²²⁹ Cfr. TULLIO, *op. ult. cit.*, 488.

²³⁰ TULLIO, *ibidem*.

La Corte, però, aveva svolto l'argomento a tale proposito, al solo fine di rigettare l'idea di una disparità di trattamento tra il regime inderogabile della legge n. 450/1985 e quello derogabile della Convenzione CMR, e non certo per esportare tale principio nell'ambito del trasporto marittimo.

In altri termini, appare problematico ritenere che l'*iter* logico poc'anzi illustrato possa valere a giustificare una disparità di trattamento fra due regimi (quello dell'art. 423 e quello delle Regole dell'Aja-Visby) entrambi derogabili²³¹; in merito, si rimanda a quanto verrà esposto nel proseguo del presente lavoro.

Quanto invece alla figura del cd. «utente privato occasionale», meritevole di accoglimento pare essere la tesi accreditata presso autorevole dottrina²³², secondo cui non è possibile attribuire rilevanza giuridica alla circostanza che un soggetto non sia a conoscenza di una disposizione di legge, secondo il noto brocardo per cui *ignorantia legis non excusat*. Ma, nel motivare la mancanza di rilevanza della questione sottoposta, la Corte ha osservato come «la possibilità di deroga attribuita alle parti, considerata dall'ordinanza particolarmente difficoltosa per l'utente privato occasionale, non appare valutata in concreto anche con riferimento al ricorso alla dichiarazione di valore, in ordine alla sua agevole esplicazione»²³³.

Orbene, secondo una certa impostazione, l'agevole esplicazione della dichiarazione di valore potrebbe costituire un punto centrale di valutazione, anche indipendentemente dalla *qualità* dell'utente (occasionale o meno)²³⁴; tale operazione, infatti, «ha per soggetto il vettore e consiste in un'attività di facilitazione che si rivolge a tutti gli utenti, o occasionali e professionali, e si sostanzia, da un lato nel determinare e pubblicizzare adeguatamente tabelle di noli diversificati ragionevolmente in relazione ai noli dichiarati; dall'altro, nel contrarre con chiunque intenda fare la dichiarazione di valore»²³⁵.

Così, la dichiarazione di valore non si sostanzierebbe esclusivamente nell'atto di autonomia di una delle parti (caricatore), ma presupporrebbe un'attività dell'altro

²³¹ Sulla questione in parola, si è espresso in termini dubitativi TULLIO, *op. ult. cit.*, 489.

²³² TULLIO, *ibidem*.

²³³ Cfr. l'ordinanza della Corte cost. 10 gennaio 1991, n. 8.

²³⁴ In questi termini TULLIO, *ibidem*.

²³⁵ Così TULLIO, *op. ult. cit.*, 490.

contraente (vettore) che gliela renda agevole²³⁶.

Se, dunque, tale ausilio non viene dal vettore, il caricatore viene pregiudicato nella possibilità di esprimere l'atto di autonomia che è assunto dalla Corte costituzionale «come elemento decisivo per la valutazione della costituzionalità»²³⁷ del limite legale.

Ma, poiché il limite è costituzionalmente legittimo in quanto il caricatore ha facoltà di evitarlo con una dichiarazione unilaterale, pare evidentemente necessario che questi sia posto nelle condizioni di effettuare una tale dichiarazione e che il vettore sia tenuto ad accettarla.

Se così non fosse, verrebbe meno il presupposto su cui la Corte ha fondato la legittimità costituzionale dell'art. 423 C. nav.

Alla luce di tali considerazioni, autorevole dottrina ritiene che, «in presenza di un mercato italiano [...] generalmente impreparato a ricevere dichiarazioni di valore, di fronte a una situazione concreta in cui il caricatore non sia stato posto in grado di esplicitare agevolmente il suo atto di autonomia, nasce il presupposto per sollevare una questione di legittimità costituzionale dell'art. 423, nella parte in cui non prevede che al caricatore debba essere concessa un'agevole esplicitazione della dichiarazione di valore»²³⁸.

Per una disamina approfondita dell'assunto in parola, si rimanda a quanto verrà illustrato nel paragrafo che segue.

4.4. La sentenza n. 71/2003.

A quasi dieci anni di distanza dall'ordinanza di cui al paragrafo che precede, il Tribunale di Genova riproponeva la questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 C. nav. in riferimento al principio di eguaglianza.

In particolare, il giudice *a quo* sosteneva che la norma citata si poneva in contrasto con l'art. 3 Cost., nella parte in cui disciplina la limitazione della responsabilità del

²³⁶ Cfr. TULLIO, *ibidem*.

²³⁷ Cfr. PESCATORE, *op. cit.*, 8 e 9, cui opera richiamo TULLIO, *op. ult. cit.*, 490. Sul problema dell'agevole esplicitazione della dichiarazione di valore, vedi anche F. BERLINGERI, *Legittimità costituzionale dell'art. 423 cod. nav.*, in *Dir. mar.*, 1988, 60 ss.

²³⁸ TULLIO, *op. ult. cit.*, 491.

vettore nei trasporti nazionali in modo meno favorevole, per l'utente privato occasionale²³⁹, rispetto a quanto stabilito dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, quale modificata dai Protocolli del 1968 e 1979, per i trasporti internazionali²⁴⁰.

Secondo la tesi avanzata dal Tribunale rimettente, il codice della navigazione non contemplerebbe espressamente, come invece accade per il vettore aereo, un'ipotesi di decadenza dal beneficio della limitazione del debito per il vettore marittimo, in caso di danni al carico, a differenza delle Regole dell'Aja-Visby che sanciscono un'ipotesi di decadenza dal vettore in caso di colpa grave²⁴¹.

Quanto invece all'unità di riferimento per il calcolo della somma-limite, «la normativa interna indica esclusivamente l'unità di carico, mentre la normativa uniforme stabilisce la possibilità di determinare tale somma utilizzando un criterio alternativo a quello per *package or unit*, rappresentato dal chilogrammo di peso lordo delle merci perdute o danneggiate, stabilendo esplicitamente l'applicazione del limite in concreto più elevato». Inoltre, afferma ancora il giudice di merito, «l'art. 423 c. nav. viola l'art. 3 cost., anche perché stabilisce un limite di risarcimento irrisorio e irragionevole, a causa del mai avvenuto adeguamento da circa mezzo secolo»²⁴².

Infine, il Tribunale ligure poneva l'accento sulla differenziazione di regime tra i due diversi tipi di trasporto (nazionale e internazionale); tale discrasia condurrebbe a risarcimenti palesemente irrisori per gli utenti dei trasporti nazionali. In tal senso, la dichiarazione di valore, strumento di per sé idoneo a equilibrare le posizioni dei contraenti, non costituirebbe rimedio particolarmente utile per l'utente privato occasionale, il quale «non essendo un operatore del settore e ignorando senza colpa la disciplina applicabile, può trovarsi esposto a un regime di debito iniquo, non essendo stato messo in condizione di valutarlo ed accettarlo a causa delle scarse informazioni

²³⁹ V. *supra*, sub paragrafo 4.3.

²⁴⁰ Cfr. CUSMAI, *La giusta opportunità per l'utente caricatore di esprimere liberamente la dichiarazione di valore come presupposto della legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. trasp.*, 2004, 124.

²⁴¹ Sul punto, appare opportuno anticipare la circostanza per cui, diversamente da quanto asserito dal giudice rimettente, il diritto pattizio uniforme opera richiamo al concetto di «condotta temeraria e consapevole» e non anche a quello di «colpa grave».

²⁴² In questi termini CUSMAI, *op. cit.*, 124 e 125.

al riguardo contenute nel documento di trasporto rilasciato dal vettore»²⁴³.

Con la decisione in commento la Corte respingeva tali rilievi, dichiarando che la questione di legittimità costituzionale *de qua* non era fondata sotto alcuno dei profili prospettati, in ciò uniformandosi a quanto precedentemente statuito con la sentenza n. 401/1987²⁴⁴.

In primis, il Giudice delle leggi rifiutava l'idea di una comparazione tra due regimi, di diritto interno e di diritto uniforme, evidentemente diversi anche con riferimento alla fonte della disciplina, poiché l'uno regola il trasporto nazionale (che si svolge, cioè, tra porti dello Stato italiano), l'altro quello internazionale, inerente a porti situati in Stati diversi.

E' il caso di osservare come l'impostazione avanzata dai giudici costituzionali sia ragionevolmente condivisibile, in quanto i regimi citati si riferiscono a due fattispecie aventi sicuramente caratteristiche territoriali differenti²⁴⁵.

Quanto invece alla tematica inerente alla colpa grave, se risponde a verità la circostanza per cui il codice della navigazione non la prevede, è altresì incontrovertibile che le Regole dell'Aja-Visby non vi operino richiamo, facendo invece riferimento all'atto o all'omissione del vettore concretati sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato (cd. colpa temeraria e consapevole)²⁴⁶.

Tale tipologia di contegno, invero, si pone in termini peggiorativi rispetto alla

²⁴³ Così CUSMAI, *op. cit.*, 125.

²⁴⁴ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.2.

²⁴⁵ In senso adesivo all'orientamento espresso dalla Corte costituzionale si esprime CUSMAI, *op. cit.*, 126. L'A., tuttavia, evidenzia come l'espressione «diversità delle situazioni» utilizzata dai giudici costituzionali appaia eccessivamente generica, e, come tale, inidonea a chiarire il suo reale significato; *ergo*, è auspicabile una futura puntualizzazione della Corte in merito ai profili di tale diversità. MEDINA (*Ancora sulla costituzionalità del limite del debito risarcitorio del vettore marittimo*, in *Dir. mar.*, 2004, 90) osserva come l'argomentazione in parola rappresenti «una petizione di principio, al limite della tautologia, che urta contro l'esigenza dell'uniformità internazionale, tipica da sempre del diritto della navigazione e oggi anche del diritto dei trasporti; tale esigenza comporta che una diversa regolamentazione del trasporto internazionale e del trasporto interno non trovi giustificazione alcuna, mentre rappresenta un inconveniente dovuto alla rigidità della codificazione rispetto al più rapido evolversi delle convenzioni di diritto internazionale uniforme [...]». Sul tema in parola, si rimanda a quanto verrà esposto nel paragrafo che segue.

²⁴⁶ Cfr. CUSMAI, *op. cit.*, 126, che richiama le osservazioni di ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999.

stessa colpa grave, in quanto connotato non da una semplice negligenza o mancanza da parte del vettore, ma da «una sua condotta caratterizzata dalla consapevolezza della probabile verifica di un danno alla merce trasportata»²⁴⁷.

In dottrina si è a lungo dibattuto in merito all'applicabilità o meno del limite in caso di colpa grave²⁴⁸.

Orbene, con la decisione in esame la Corte riteneva che su tale aspetto non sussistesse diversità tra il trasporto interno e quello internazionale²⁴⁹, come invece

²⁴⁷ CUSMAI, *ibidem*.

²⁴⁸ CUSMAI (*op. cit.*, 126 e 127, nota 7) opera richiamo a numerosi contributi sul tema in parola.

In particolare, quanto alla tesi che sostiene la non applicabilità del limite in caso di dolo o colpa grave, v. MORDIGLIA, *La limitazione legale della responsabilità del vettore e gli effetti del dolo e della colpa grave*, in *Dir. mar.*, 1950, 80; F. BERLINGIERI, *op. cit.*, 1978, 169; GRIGOLI, *Profili del diritto dei trasporti nell'attuale realtà normativa*, Bologna, 2003, 256. Invece, per la posizione che ammette l'applicabilità del limite sia in caso di dolo che di colpa grave, cfr. PESCATORE, *In tema di limitazione della responsabilità del vettore marittimo*, in *Foro Pad.*, 1950, 185; MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, II, Milano, 1961, 194. Quanto invece all'applicabilità della limitazione solo in caso di colpa grave, si rimanda alle osservazioni di G. BERLINGIERI, *Note sull'applicabilità della limitazione del debito del vettore marittimo in caso di dolo o colpa grave*, in *Dir. mar.*, 1960, 243, nonché a quelle di TULLIO, *Ancora sull'inapplicabilità del limite del debito del vettore marittimo in caso di colpa grave*, in *Dir. trasp.*, 2001, 807.

²⁴⁹ In termini critici nei confronti dell'argomentazione sostenuta dalla Corte, si esprime MEDINA, *op. ult. cit.*, 90 e 91. L'Autore evidenzia che «affermare, come fa la sentenza qui annotata, che nel trasporto internazionale la colpa grave del vettore non è di ostacolo alla applicazione del limite del debito risarcitorio, non è conducente, se non sul piano meramente formale, al fine di escludere ogni differenza tra la disciplina del trasporto interno e quella del trasporto internazionale, posto che nel trasporto internazionale un impedimento per il vettore ad invocare la limitazione del debito comunque esiste, anche se si sostanzia in un comportamento che assume connotati diversi da quelli della tradizionale colpa grave, mentre la normativa del trasporto interno non prevede alcuna ipotesi di decadenza del vettore dal diritto di limitare il proprio debito risarcitorio». E così l'Autore osserva la circostanza per cui l'ipotesi di decadenza del vettore internazionale dal diritto di limitare il debito risarcitorio deriva proprio dall'evoluzione del concetto tradizionalmente e originariamente definito come «colpa grave». Infatti, «la definizione, nel diritto internazionale uniforme dei trasporti, del comportamento del vettore dal quale consegue la decadenza del diritto di invocare il limite del debito risarcitorio, quale atto o omissione che ha avuto luogo sia con l'intenzione di provocare un danno, sia temerariamente e con la consapevolezza che un danno probabilmente ne sarebbe risultato, fu introdotta per la prima volta dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, laddove, all'art. XIII, viene apportata la modifica dell'art. 25 della Convenzione internazionale di Varsavia sul trasporto aereo 12 dicembre 1929 che prevedeva la decadenza del vettore aereo dal diritto di limitare la propria responsabilità nel caso che il danno derivi da dolo o da una colpa che, secondo la legge del tribunale adito, è considerata come equivalente al dolo. Ciò in perfetta aderenza con il criterio secondo il quale la colpa grave (romanisticamente ritenuta equivalente al dolo) provoca la decadenza del vettore dalla difesa della limitazione del debito risarcitorio. Vi era pertanto, in origine, una perfetta simmetria tra diritto internazionale uniforme e diritto interno del trasporto aereo in punto di definizione del grave

sostenuto dal giudice rimettente, poiché in entrambi il limite si applica in caso di colpa grave, mentre non opera, secondo il regime uniforme, in caso di condotta temeraria e consapevole: concetto, questo, molto vicino, per quanto si è già osservato, al contegno doloso²⁵⁰.

Invece, per quanto concerne la questione della legittimità in sé del limite di responsabilità del vettore marittimo, la Corte ne valutava la congruità rispetto al dettato costituzionale, essendo prevista *ex lege* la possibilità per il caricatore di esprimere la dichiarazione di valore e quindi di superare, mediante tale manifestazione di volontà, il limite legale, così ottenendo «un risarcimento congruo al pregiudizio patrimoniale sofferto»²⁵¹.

A tale riguardo, la Corte riteneva non rilevante la circostanza per cui, nel caso di specie, l'utente fosse occasionale²⁵², «dal momento che l'equilibrio posto in essere dalla norma tra le esigenze del vettore e quelle dell'utente, professionale od occasionale che sia, non viola il suindicato precetto costituzionale, essendo conferita al caricatore la possibilità di non sottostare al limite dichiarando, anteriormente all'imbarco, il valore della merce affidata al vettore, senza che quest'ultimo, se il titolo in base a cui esercita la sua attività lo obbliga a contrarre, possa rifiutare di prendere atto di tale dichiarazione»²⁵³.

Ne consegue che l'entità del risarcimento deve necessariamente essere considerata

comportamento vettoriale impeditivi della limitazione del debito risarcitorio». Sulla scorta di tali argomentazioni, l'Autore osserva che «solo successivamente all'entrata in vigore del protocollo dell'Aja la nuova definizione del comportamento rilevante ai fini della decadenza del beneficio del limite si estese agli altri strumenti internazionali uniformi del diritto dei trasporti, ma ciò rappresenta l'evoluzione, in senso soggettivistico, del concetto di gravità del comportamento, evoluzione comune al diritto dei trasporti ed anche ad altri settori ove sia prevista una limitazione del debito risarcitorio, e non sembra che tale nuova definizione possa essere portata come dimostrazione della mancanza di una diversità di disciplina rilevante ex art. 3 della Costituzione».

²⁵⁰ Come rilevato da CUSMAI (*op. cit.*, 127), secondo dottrina consolidata il dolo, pur non sussistendo un'espressa disposizione di legge in tal senso, eluderebbe l'operatività del limite risarcitorio. In tal senso, cfr., p. es., F. BERLINGIERI, *op. ult. cit.*, 169; TULLIO, *op. cit.*, 1994, 39; GRIGOLI, *op. cit.*, 256.

²⁵¹ In questi termini CUSMAI, *op. cit.*, 128.

²⁵² La vicenda in esame faceva riferimento al caso del signor Giovanni Nuvoletta che imbarcò la sua autovettura sul traghetto Sardinia Nova, appartenente alla società Tourship Italia s.p.a. Durante l'imbarco, l'automobile subì alcuni danni, di talché il sig. Nuvoletta adì le vie legali per ottenere un risarcimento.

²⁵³ CUSMAI, *ibidem*.

in funzione del costo dell'operazione del trasporto, sicché esiste per il vettore la possibilità di adeguare il nolo in base al valore dichiarato dal caricatore (cd. nolo *ad valorem*)²⁵⁴.

Infine, quanto alla censura di costituzionalità inerente al mancato adeguamento del limite, i giudici costituzionali ne ribadivano l'incensurabilità secondo il principio, appena illustrato, in base al quale l'entità del risarcimento è in funzione del costo dell'operazione del trasporto, pur tuttavia auspicando un sollecito intervento del legislatore in materia²⁵⁵.

Un tanto acclarato, è necessario osservare come già nella sentenza n. 401/1987, e ancor di più nell'ordinanza n. 8/1991²⁵⁶, la Corte aveva lasciato intendere che l'agevole esplicazione (cd. *fair opportunity*) è necessaria per permettere all'utente di porre in essere liberamente la dichiarazione di valore, libertà che, per i motivi di cui si è detto, rappresenta il presupposto di costituzionalità del limite legale²⁵⁷.

Orbene, nella decisione in esame i giudici costituzionali confermavano *in toto* tale rilievo, introducendo però una rilevante novità: ovvero la necessità che dalle clausole contrattuali risultasse con chiarezza il maggior costo dell'operazione di trasporto in relazione all'eventuale dichiarazione di valore posta in essere dall'utente.

Punto focale della posizione assunta dalla Corte era costituito dalla necessità di garantire al caricatore la giusta opportunità di esplicitare liberamente la dichiarazione di valore, in adesione alla teoria americana della *fair opportunity*²⁵⁸, sì da rendere, in

²⁵⁴ Sul tema in parola, autorevole dottrina (LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *op. cit.*, 535 s.) ha osservato che «la dichiarazione di valore è un atto unilaterale che concreta un diritto potestativo del caricatore, cui fa riscontro una situazione soggettiva di soggezione da parte del vettore; quest'ultimo, pertanto, di fronte a una dichiarazione di valore non può che subire la responsabilità illimitata, non potendo recedere dal contratto già concluso né imporre un nolo superiore in corrispettivo del maggior rischio che assume. Resta salva la facoltà di derogare convenzionalmente, col consenso di entrambe le parti, al regime della limitazione [...], prevedendo noli *ad valorem*, proporzionali, cioè, a limiti di risarcimento superiori a quello legale». Per una disamina intorno alla natura giuridica della dichiarazione di valore, si rimanda a quanto osservato *supra*, *sub* paragrafo 3.2, nonché alle riflessioni di CUSMAI, *op. cit.*, 133 ss.

²⁵⁵ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.2.

²⁵⁶ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.3.

²⁵⁷ Vedi in tal senso CUSMAI, *op. cit.*, 130.

²⁵⁸ Sul tema in parola, certa dottrina (CUSMAI, *op. cit.*, 130, nota 14) opera richiamo al principio elaborato dalla giurisprudenza americana, secondo cui il limite del debito del vettore marittimo è valido solamente se viene data al caricatore una *fair opportunity* di escluderne l'operatività mediante la

difetto di tale requisito, inapplicabile la limitazione legalmente prevista²⁵⁹.

Proprio al fine di conferire all'utente del trasporto una tale, giusta opportunità, nella pronuncia in parola il Giudice delle leggi lasciava intendere la necessaria sussistenza di una condizione «per la cui realizzazione è fondamentale l'intervento del vettore, e cioè: la redazione in modo chiaro e comprensibile delle clausole contrattuali, soprattutto in riferimento ad un utente non professionale, con l'espressa indicazione della facoltà di dichiarare il reale valore della merce»²⁶⁰.

In forza di tale assunto, pare ragionevole ritenere che se, come spesso avviene nella pratica²⁶¹, le clausole contrattuali non indicano in maniera esplicita (*ergo* chiara per un utente non professionale) la facoltà di porre in essere la dichiarazione, non si concreterebbe quell'equilibrio tra le parti che fonda, per quanto sin qui detto, la *ratio* della dichiarazione di valore stessa, di talché, secondo certa dottrina, si presenterebbero le condizioni idonee per sollevare «la questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav. per contrasto con l'art. 3 cost., nella parte in cui non prevede che al caricatore debba essere data una giusta opportunità di esprimere

dichiarazione del valore della merce ed il pagamento di un nolo maggiore, e questo non solo con riguardo ai limiti di debito previsti contrattualmente, dal momento che tale principio è stato esteso ai casi di limitazione legale previsti dal C.O.G.S.A.: cfr. RIGUZZI, *op. cit.*, 1993, 156.

²⁵⁹ Come si è già avuto modo di osservare, la possibilità di ottenere un risarcimento pieno attraverso la dichiarazione di valore, costituisce, nel pensiero della Corte, il vero elemento essenziale e fondamentale per giustificare l'esistenza di un limite risarcitorio invalicabile anche in caso di dolo o colpa grave. Come evidenziato da certa dottrina (MEDINA, *op. ult. cit.*, 92), tale motivazione «sottende indirettamente il principio che ove la norma positiva dell'ordinamento dispone un legittimo (costituzionalmente) equilibrio di posizioni, la eventuale ignoranza, o difficoltà di conoscenza della norma stessa da parte del soggetto destinatario non può riverberarsi in censura di costituzionalità dell'ordinamento». Tuttavia, è ragionevole ritenere la necessità di verificare l'effettiva autonomia contrattuale dell'utente del trasporto, «soltanto in presenza del quale può ritenersi svolta la funzione riequilibratrice, postulata dalla Corte costituzionale, e come possa costituire un problema l'eventuale richiesta da parte del vettore di un nolo *ad valorem* squilibrato».

²⁶⁰ In questi termini CUSMAI, *op. cit.*, 130 e 131. L'Autore richiama le osservazioni di TULLIO (*op. cit.*, 1992, 490) secondo cui l'agevole esplicazione ha per oggetto il vettore e consiste in un'attività di facilitazione rivolta a tutti gli utenti, occasionali e professionali, e si sostanzia, da una parte, nel determinare e pubblicizzare in modo adeguato tabelle di noli diversificati ragionevolmente in base ai valori dichiarati, dall'altra, nel contrarre con chiunque voglia porre in essere la dichiarazione di valore: cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.3.

²⁶¹ Sull'incapacità organizzativa del vettore in merito alla ricezione della dichiarazione di valore e al relativo adeguamento del nolo, v. TULLIO, *op. ult. cit.*, nonché *supra*, *sub* paragrafo 3.2.

liberamente la dichiarazione di valore»²⁶². Quanto alla correttezza di un siffatto rilievo, si rimanda alle osservazioni che seguono.

4.5. La sentenza n. 199/2005

Alla base della decisione in commento sta la vicenda di un autocarro che, imbarcato sulla nave *Vesuvio* della *Tirrenia*, in navigazione tra Palermo e Napoli, si capovolve, a causa del mare grosso, nella notte fra il 4 e il 5 novembre 1992, essendo stato difettosamente bloccato dal personale del vettore²⁶³.

Tanto in primo che in secondo grado, il risarcimento era stato contenuto nel limite risarcitorio di cui all'art. 423 C. nav., ovvero entro l'importo di duecentomila lire. La

²⁶² In questi termini CUSMAI, *op. cit.*, 132. L'Autore opera richiamo ad alcune decisioni giurisprudenziali statunitensi, ove la *fair opportunity* è stata ravvisata nel rimando, contenuto nelle polizze di carico, alla disciplina applicabile ed alle condizioni finalizzate ad escludere, mediante la dichiarazione di valore, l'operatività della limitazione legale del debito del vettore. Sul punto, degne di menzione sono le osservazioni di COMENALE PINTO (*Ripensamenti del quarto circuito in tema di fair opportunity*, in *Dir. trasp.*, 1993, 169) che significa come, al fine dell'avviso necessario per rendere opponibile al caricatore, il limite di risarcimento di cui al C.O.G.S.A. del 1936, è necessario il richiamo nella polizza di carico alla disciplina applicabile e delle condizioni per escludere, attraverso la dichiarazione di valore, l'operatività del limite medesimo, del quale limite invece non è richiesta l'indicazione specifica dell'importo monetario.

²⁶³ Così COMENALE PINTO, *L'epilogo della querelle sulla rilevanza di dolo e colpa grave nella limitazione del vettore marittimo di cose*, in *Dir. Turismo*, 2005, 369.

L'Autore rileva, tra l'altro, che la pronuncia in esame, inerente al trasporto di un veicolo commerciale su un traghetto, è destinata ad incidere considerevolmente anche sul trasporto di veicoli al seguito dei passeggeri su servizi di traghetto. Infatti, secondo un orientamento consolidato in giurisprudenza, i veicoli trasportati secondo tale peculiare tipologia di traffico sono considerati alla stregua di merci e non anche di bagagli, in quanto non rispondono al concetto di «cose che il viaggiatore porta con sé per le esigenze del viaggio» (sul concetto di bagaglio l'Autore rimanda alle riflessioni operate da ROSAFIO, *Riflessioni sulla responsabilità del vettore aereo di bagaglio nella disciplina legale*, in *Il nuovo diritto aeronautico – In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 648). Il loro trasporto andrebbe dunque considerato come trasporto di cosa, seppure collegato al trasporto di persone; ne deriva l'applicabilità del regime di imputazione della responsabilità di cui all'art. 422 C. nav. e l'assoggettamento al limite risarcitorio di cui al successivo art. 423 C. nav., essendo il veicolo al seguito considerato come «unità di carico». Avverso tale tesi si è espresso RIGHETTI, *op. cit.*, tomo II, 1990, 1156, che riconduce l'auto al seguito nella nozione di «bagaglio consegnato», anche con riferimento al quadro normativo vigente (cfr. COMENALE PINTO, *op. ult. cit.*, 369, nota 4).

Cassazione²⁶⁴, tuttavia, investita con ricorso proposto dalla Cooperativa La Torre s.r.l.²⁶⁵, dubitava della legittimità costituzionale di tale norma, in riferimento agli artt. 3 e 41 Cost., «nella parte in cui non prevede che il limite della responsabilità del vettore marittimo sia periodicamente aggiornato, ovvero sia comunque fissato in modo da garantire *l'effettività* del risarcimento dovuto al caricatore per la perdita o l'avaria delle cose trasportate», nonché con riferimento alla mancata esclusione del beneficio del limite risarcitorio in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti. Infine, in via subordinata, la Corte di cassazione sollevava questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 C. nav. con riguardo alla parte «in cui non prevede che il limite della responsabilità del vettore marittimo sia periodicamente aggiornato, ovvero sia comunque fissato in modo in modo da garantire *la congruità* del risarcimento dovuto al caricatore per la perdita o l'avaria delle cose trasportate in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti»²⁶⁶.

Ciò premesso, la Corte rimettente indicava quale *tertium comparationis* la disciplina non già del trasporto marittimo internazionale di merci, bensì del trasporto aereo interno «e cioè di un parametro che, rispetto alla comunanza dello strumento per mezzo del quale è effettuato il trasporto, privilegia il carattere nazionale della disciplina del trasporto stesso»²⁶⁷.

Sul punto, si è già avuto modo di osservare²⁶⁸ come il Giudice delle leggi abbia sovente argomentato sulla comparabilità tra il regime del trasporto aereo nazionale di merci e quello corrispondente del trasporto marittimo nazionale di cose; ma tale assunto, come rilevato da attenta dottrina²⁶⁹, richiede quale presupposto indefettibile l'accettazione della tesi dell'unitarietà del diritto dei trasporti²⁷⁰.

²⁶⁴ Cfr. l'ordinanza della Cass. 8 aprile 2003 n. 5514, in *Dir. mar.*, 2005, 522 ss.

²⁶⁵ La Cooperativa in parola aveva interesse ad impugnare la sentenza di secondo grado quale proprietaria dell'autocarro andato perduto nella vicenda *de qua*.

²⁶⁶ Cfr. Corte cost. 26 maggio 2005, n. 199: *Considerato in diritto*, punto 1. I corsivi sono miei.

²⁶⁷ Così Corte cost. 26 maggio 2005 n. 199: *Considerato in diritto*, punto 3.

²⁶⁸ Cfr. *supra*, sub paragrafo 4.2.

²⁶⁹ Vedi COMENALE PINTO, *op. ult. cit.*, 369.

²⁷⁰ Sul punto, ANTONINI (*op. cit.*, 53) ritiene che il diritto dei trasporti «costituisca un'area dell'ordinamento giuridico generale, unificata dall'esistenza di principi propri, i quali consentono di accomunare ai trasporti marittimo e aereo quello terrestre, sottraendolo dall'ambito del diritto comune».

Infatti, sin dalla sentenza n. 401/1987, la Corte aveva rilevato la sostanziale omogeneità dei problemi relativi al trasporto interno, quale che sia il mezzo usato, ma aveva pure ravvisato «l'evidente diversità delle due situazioni»²⁷¹ relative al trasporto internazionale marittimo e a quello nazionale.

A riprova di un tanto starebbe la circostanza per cui, nel disciplinare la responsabilità del vettore, il legislatore nazionale deve affrontare, quale che sia il mezzo di trasporto, problemi sostanzialmente omogenei di politica economica, quali il contemperamento della tutela degli utenti con il costo del trasporto «laddove la disciplina convenzionale internazionale risente nella sua genesi del peso politico ed economico dei vari Stati e, quindi, della necessità, una volta raggiunto un equilibrio tra le esigenze e gli interessi dei quali i vari Stati sono portatori, che la disciplina pattizia sia integrale»²⁷².

A tale riguardo, l'Autore osserva che «come area dell'ordinamento riferita al trasporto in senso ampio inteso nei sensi appena indicati, esso può configurarsi e tende a denominarsi come diritto del trasporto».

²⁷¹ Cfr. *supra*, sub paragrafo 4.4.

²⁷² Cfr. Corte cost. 26 maggio 2005 n. 199 (*Considerato in diritto*, punto 3).

Ma, ad avviso di chi scrive, se appare innegabile che siano riscontrabili profili di omogeneità tra le due discipline in parola, risulta altrettanto evidente la sussistenza di divergenze rilevanti, quale, per dirne una, la diversa durata delle operazioni di trasporto *de quibus* (essendo nozione di comune esperienza che, a parità di distanza, la navigazione aerea sia maggiormente celere rispetto a quella marittima, il che rileva con particolare riferimento allo stato di conservazione delle merci trasportate), di talché sorge spontaneo l'interrogativo se il trasporto aereo interno possa davvero costituire un valido *tertium comparationis* rispetto a quello marittimo nazionale.

Il Giudice delle leggi, come si è già avuto modo di osservare, ha risolto in senso positivo la questione *de qua*.

Critico, nei confronti di tale soluzione, è BERLINGERI (*Dir. mar.*, 2005, 482), ad opinione del quale «non è condivisibile l'affermazione secondo cui vi sarebbe "sostanziale omogeneità", con riguardo alla disciplina della responsabilità del vettore, dei problemi relativi al trasporto nazionale, "qualsiasi sia il mezzo usato" e, quindi, trasporto su strada, per ferrovia, per mare e per aria in quanto il legislatore deve affrontare per tutti "problemi sostanzialmente omogenei di politica economica", laddove vi sarebbe invece disomogeneità tra trasporto marittimo nazionale e internazionale, in quanto la disciplina uniforme di quest'ultimo "risente nella sua genesi del peso politico e economico dei vari Stati e, quindi, della necessità, una volta raggiunto un equilibrio tra le esigenze e gli interessi dei quali i vari Stati sono portatori, che la ricezione della disciplina pattizia sia integrale"[...]. Sul punto, infatti, l'Autore, premessa la circostanza per cui la ratifica di una convenzione di diritto uniforme comporta l'obbligo di una ricezione integrale della stessa, osserva che «mentre proprio non esiste, in Italia, una omogeneità della disciplina della responsabilità del vettore marittimo, aereo, stradale e ferroviario, la disciplina della responsabilità del vettore marittimo, contenuta negli artt. 421-423 c. nav., è chiaramente di derivazione internazionale [...], come risulta, del resto, dalla Relazione al Re (249)». In tal senso, peraltro, è lo stesso Autore ad auspicare «la totale identità di regime per i trasporti internazionali e

In forza di tale assunto, il Giudice delle leggi valutava quindi corretta «l'adozione da parte della Corte rimettente [...] del *tertium comparationis* costituito dal trasporto aereo interno»²⁷³.

Ciò precisato, la sentenza in esame riteneva infondata la prima eccezione di costituzionalità, relativa alla mancata revisione e alla mancata previsione di un meccanismo di adeguamento automatico del massimale di risarcimento, poiché, tranne che nella peculiare ipotesi di cui si dirà, l'adeguamento del limite risarcitorio, pur se auspicabile, non costituisce una *condicio sine qua non* della legittimità costituzionale della norma che lo prevede²⁷⁴.

Infatti, l'esigenza costituzionale di un tale meccanismo è stata affermata (si veda la sent. n. 420/1991) nel solo caso del trasporto su strada disciplinato dalla obbligatoria applicazione delle tariffe «a forcella»²⁷⁵, ovvero nell'ipotesi in cui la norma (oggi

nazionali), e ciò «anche per evitare, dopo l'apertura del traffico di cabotaggio alle navi comunitarie, la diversità dei regimi applicabili».

Altra dottrina (FOGLIANI, *Incostituzionale il limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale di merci nel caso di dolo o colpa grave*, in *Dir. trasp.*, 2005, 971 e 972) osserva polemicamente che «non sarà facile per il comune cittadino che imbarchi una vettura o un autocarro su un traghetto per raggiungere la Sardegna, comprendere per quale motivo la Corte costituzionale ritenga un tale trasporto paragonabile a quello aereo (in cui, notoriamente, non si trasportano né autovetture al seguito né autocarri) e non invece all'identico trasporto intracomunitario per mare diretto in Corsica; così come non sarà facile capire per quale motivo la circostanza che il vettore del traghetto per la Corsica risponda oltre il limite solo per dolo o colpa temeraria fosse sino ad oggi elemento tanto diverso da legittimare il vettore nazionale a beneficiare il limite anche in caso di dolo o colpa grave; o ancora, comprendere per quale motivo il vettore intracomunitario usufruisca di un limite ancorato ad un parametro oggettivo basato sul peso della merce caricata, mentre quello nazionale possa unilateralmente variare l'entità del limite semplicemente decidendo lui quale sia l'unità di carico su cui calcolare il corrispettivo del trasporto [...]».

²⁷³ Cfr. il *Considerato in diritto*, sub 3, della pronuncia della Corte cost. 26 maggio 2005, n. 199.

²⁷⁴ In questi termini CECCHERINI, *Salta il limite di responsabilità del vettore marittimo per le cose trasportate*, in *Danno e resp.*, XI, 2005, 1066. A tale riguardo, cfr. *supra*, sub paragrafo 4.2.

²⁷⁵ Com'è noto, l'art. 50 della l. n. 298/1974 prevedeva l'assoggettamento dei trasporti di merce per conto terzi a un sistema di tariffe obbligatorie che dovevano rientrare tra un limite minimo e uno massimo previsti per legge (cd. «apertura della forcella»). Lo scopo era quello di garantire alle imprese di trasporto la realizzazione di un certo margine di utile, evitando, nel contempo, situazioni di concorrenza sleale realizzata mediante il contenimento dei corrispettivi, con possibili riflessi negativi sulla qualità e sulla sicurezza del trasporto. Tuttavia, il legislatore, con d. lgs. 21.11.2005, n. 286, in attuazione della legge delega in tema di autotrasporto n. 32 del 2005, aboliva l'ormai obsoleto sistema di tariffazione obbligatoria cd. «a forcella», introdotto con la l. 6.6.1974, n. 298 da poco cit.

sostituita)²⁷⁶ non solo prevedeva un rigido e invalicabile massimale, non soggetto a deroghe di carattere contrattuale, ma inequivocabilmente escludeva tale possibilità, essendo il carattere cogente delle tariffe a forcilla incompatibile con l'aumento del prezzo del trasporto conseguente alla deroga stessa. A tale riguardo, è la stessa Corte a specificare che «la norma *de qua* rendeva il limite del massimale invalicabile non soltanto perché non prevedeva uno spazio all'autonomia privata per derogarvi, ma perché era incompatibile con qualunque possibilità di deroga: l'obbligatorietà delle tariffe rendeva inconcepibile la pattuizione di una deroga che, per sua natura, avrebbe comportato una modifica delle tariffe stesse»²⁷⁷.

Secondo il ragionamento prospettato dalle Corte costituzionale, dunque, al di fuori dell'ipotesi appena delineata, *l'aggiornamento del limite legale risarcitorio è certamente auspicabile ma non anche costituzionalmente imprescindibile, stante la possibilità per le parti, ex art. 423 C. nav., di derogarvi mediante apposita*

²⁷⁶ Per effetto dell'art. 10 del d.lgs. n. 286/2005, decadevano tutti i precedenti limiti risarcitori vettoriali di cui alla l. n. 450/1985. Modificando l'art. 1696 c.c., l'art. 10 cit. stabiliva un tetto massimo di 1,00 € «per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali», in caso di perdita o avaria della merce trasportata. Il limite viene applicato in quei casi in cui la perdita o l'avaria della merce non dipendano da dolo o colpa grave del vettore «o dei suoi dipendenti e preposti ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni».

Alla luce di tale norma, è evidente come sia aumentato esponenzialmente il rischio del proprietario della merce di dover far fronte in prima persona ai danni derivanti dalla mancata, totale o parziale, consegna delle merci al destinatario.

Sul punto, secondo certa dottrina [CHIEREGATO, *La fine del sistema tariffario a forcilla ex lege 298/74. Le novità di cui al D. Lgs. 21.11.2005, n. 286*, in www.altalex.com (12.4.2006)] «posta la eccessiva esiguità del limite risarcitorio introdotto (in totale disarmonia con gli altri limiti di cui ai trasporti in ambito C.M.R. e aerei), sarebbe opportuno che proprietario della merce o chi per suo conto (leggi committente) operi sul piano delle assicurazioni merce, stipulando, con congrui massimali, o una polizza danni, nel caso del proprietario, o, nel caso del committente, una polizza merci trasportate per conto di chi spetta, allo scopo di contenere il più possibile i danni per la perdita del carico».

Va peraltro significato che il limite di 1,00 € non è derogabile a favore del vettore, ma è derogabile a favore dell'utente (proprietario della merce/committente), elevando il limite d'indennizzo.

²⁷⁷ Così Corte cost. 26 maggio 2005, n. 199 (*Considerato in diritto, sub 5*). Sul punto, la sentenza n. 420/1991 specifica come la «prescrizione del periodico aggiornamento del limite di responsabilità (cui ha provveduto, per esempio, l'art. 19 della legge 13 maggio 1983, n. 213, in tema di responsabilità civile del vettore aereo) rientra tra le garanzie di adeguatezza del risarcimento, che devono essere predisposte dalla legge affinché il limite sia ragionevolmente temperato con gli interessi degli utenti».

*pattuizione*²⁷⁸. Se, dunque l'operatività del limite risulta funzionale a un atto di autonomia rimesso al «libero gioco della domanda e dell'offerta del servizio»²⁷⁹ e se «il mittente è libero di scegliere tra risarcimento svincolato dal limite legale (con corrispondente maggiorazione del prezzo del trasporto) e risarcimento contenuto nel limite (con corrispondente contenimento del corrispettivo)»²⁸⁰, si deve necessariamente escludere che l'assenza di un sistema di adeguamento del limite risarcitorio in parola contrasti con precetti di rango costituzionale, e ciò anche nell'ipotesi in cui il caricatore sia un utente privato occasionale²⁸¹.

In tal senso, il rilievo che, per il trasporto aereo nazionale, il legislatore avesse previsto²⁸² un meccanismo di revisione del limite, costituisce indice dell'opportunità che tale soluzione sia approntata anche con riferimento al trasporto marittimo di merci, ma non appare tale, per le causali suesposte, da rendere irragionevole la disciplina prevista in merito dall'art. 423 C. nav.

Infatti – lo si ribadisce ancora una volta – se l'entità del risarcimento è in funzione del costo dell'operazione, è facoltà del legislatore, nella sua discrezionalità, di «perseguire in un dato settore l'obiettivo di privilegiare il contenimento dei costi del trasporto rispetto a quello della tutela dell'utente in caso di perdita o avaria delle cose

²⁷⁸ Sul punto si rimanda alle considerazioni generali in tema di dichiarazione di valore di cui *supra*, *sub* 3.2.

²⁷⁹ L'espressione in parola è utilizzata da Corte cost. n. 64/1993.

²⁸⁰ Cfr. Corte cost. n. 64/1993.

²⁸¹ Sulla figura dell'«utente privato occasionale» si opera richiamo a quanto osservato *supra*, *sub* 4.3. Invece, con riferimento al tema della c.d. *fair opportunity* (cfr. *supra*, *sub* 4.4.), giova osservare come la decisione *de qua* faccia propri i rilievi avanzati dalla Corte costituzionale con sentenza n. 71/2003. In particolare, viene nuovamente affermato il principio secondo cui il maggior costo dell'operazione di trasporto in relazione all'eventuale dichiarazione di valore resa dal consumatore deve essere adeguatamente pubblicizzato dal vettore, pur non essendo per definizione «vessatorie le clausole che riproducono disposizioni di legge»; in caso contrario, infatti, si presenterebbero, secondo la dottrina succitata (cfr. *supra*, *sub* 4.4.), le condizioni idonee per sollevare «la questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav. per contrasto con l'art. 3 cost., nella parte in cui non prevede che al caricatore debba essere data una giusta opportunità di esprimere liberamente la dichiarazione di valore». *Ad approbandum* FOGLIANI, *op. ult. cit.*, 977.

²⁸² Cfr. d.p.r. 7 marzo 1987, n. 201 (*Aggiornamento degli importi di taluni articoli del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, in materia di limiti di responsabilità del trasporto aereo*); un meccanismo di adeguamento del limite risarcitorio era stato pure previsto per il trasporto su strada, anche non soggetto alle tariffe obbligatorie a forcella (cfr. art. 7 del d.l. n. 82 del 1993).

trasportate, purché al caricatore sia data la possibilità di non sottostare al limite, usufruendo del diritto potestativo di rendere la dichiarazione del valore della merce» anteriormente all'imbarco²⁸³.

Appare dunque evidente che l'infondatezza della questione ora esposta non può che comportare l'infondatezza della questione, prospettata come subordinata dalla Corte di cassazione remittente, sollevata in riferimento all'asserita non congruità, *in re ipsa* o per l'assenza di un meccanismo di adeguamento, del limite risarcitorio nel caso peculiare in cui la perdita o l'avaria delle merci trasportate sia cagionato da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi preposti²⁸⁴.

Un tanto acclarato, occorre ora prendere in considerazione il tema nevralgico della decisione in commento, ovvero la questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 C. nav., nella parte in cui tale norma non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità connotata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti.

Orbene, il Giudice delle leggi ha ritenuto fondata la questione suddetta per le ragioni che seguono.

In primo luogo, infatti, la sentenza in esame prende in rassegna le diverse discipline normative inerenti al trasporto marittimo interno e al trasporto aereo nazionale. Come si è già avuto modo di osservare, l'art. 423 C. nav. prevede un limite massimo di danno risarcibile, sempre che non intervenga una più alta dichiarazione di valore da parte del caricatore, senza che alcun cenno venga fornito in ipotesi di perdita o avaria della merce per colpa grave o dolo del vettore.

Diversamente, ma sempre con riferimento alla fissazione di un limite legale massimo di risarcimento, l'art. 952 C. nav. statuiva²⁸⁵, per quanto concerne la responsabilità del vettore aereo, che il risarcimento dovuto da quest'ultimo fosse limitato *ex lege* solo qualora non dipendente da dolo o colpa grave sua, o dei suoi

²⁸³ Cfr. sentt. nn. 401/1987 e 71/2003. Sulla circostanza per cui la dichiarazione di valore non si sostanzierebbe esclusivamente nell'atto di autonomia di una delle parti (caricatore), ma presupporrebbe un'attività dell'altro contraente (vettore) che gliela renda agevole, si rimanda a quanto affermato *supra*, *sub* 4.3.

²⁸⁴ Così CECCHERINI, *op. cit.*, 1064.

²⁸⁵ Quanto alla modifica del disposto di cui all'art. 952 C. nav. e agli effetti che tale intervento legislativo ha comportato sul tema in parola, si rimanda alle osservazioni esposte nel paragrafo successivo.

preposti²⁸⁶. E' proprio per questa irragionevole diversità di trattamento tra situazioni sostanzialmente omogenee, *id est* la posizione del danneggiato nel trasporto marittimo di cose e nel trasporto aereo di merci, «ulteriormente aggravata dalla mancata previsione nell'art. 423, primo comma dell'esclusione del limite di risarcimento nel caso di dolo o colpa grave del vettore e dei suoi dipendenti»²⁸⁷, che la Corte riteneva fondata la seconda censura di costituzionalità.

Tuttavia, il Giudice delle leggi non si limitava all'indicazione del *tertium comparationis* avanzata dalla Corte rimettente, ma la estendeva anche ad altri casi di trasporti interni di merci considerati analoghi²⁸⁸.

Sotto tale ultimo profilo²⁸⁹, la decisione *de qua* operava richiamo alla allora vigente disciplina del trasporto su strada che prevedeva espressamente la non applicazione del limite risarcitorio «in caso di perdita o avaria delle cose trasportate derivanti da un atto o da una omissione del vettore, dei suoi dipendenti o dei suoi ausiliari, commessi con dolo o colpa grave, anche nell'ipotesi di affidamento ad altro vettore»²⁹⁰.

²⁸⁶ L'art. 952 C. nav. prevedeva un limite risarcitorio pari a Lire 33.000 per chilogrammo di merce caricata.

²⁸⁷ In questi termini CECCHERINI, *op. cit.*, 1067.

²⁸⁸ Quanto all'interrogativo se l'indicazione del *tertium* contenuta nell'ordinanza di rimessione alla Corte sia per essa vincolante o se, invece, il giudice costituzionale sia legittimato a giudicare la norma impugnata anche sulla scorta di elementi normativi di raffronto del tutto diversi, si rimanda alle riflessioni di cui *supra*, sub 4.2. Sul punto, peraltro, si osserva come sia consolidato quell'orientamento dottrinale (*ex pluribus*, cfr. MORRONE, *Corte costituzionale e principio generale di ragionevolezza*, in www.giuri.unibo.it) secondo cui il «*tertium comparationis* deve essere di regola indicato dal giudice *a quo*, ma può essere individuato per via interpretativa anche dalla stessa Corte costituzionale (correggendo, integrando o anche sostituendo le indicazioni del rimettente)».

²⁸⁹ Come rilevato da autorevole dottrina (COMENALE PINTO, *op. ult. cit.*, 372), è di particolare rilievo la circostanza per cui la Corte ha ritenuto «di non poter sfuggire ad un'analisi comparata non soltanto della responsabilità del vettore aereo, ma anche del vettore stradale e del vettore ferroviario: appare evidente, su questa affermazione, l'influsso di quella autorevole dottrina che ha sostenuto l'unitarietà del diritto dei trasporti, non in contrapposizione alla specialità del diritto della navigazione, ma come suo naturale sviluppo». In tale senso, si rimanda alle osservazioni di ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, I, 1331 ss.

²⁹⁰ Si veda il *Considerato in diritto*, sub 7.2.1., della sent. della Corte cost. 26 maggio 2005 n. 199.

Quanto, invece, alla normativa inerente al trasporto di cose per ferrovia, gli artt. 50 e 52 del d.p.r. 30 marzo 1961, n. 197²⁹¹, da un lato fissano un limite per il risarcimento della perdita, anche parziale, delle cose trasportate, dall'altro raddoppiano l'importo nel caso di dolo o colpa grave del vettore.

Tali rilievi permettevano quindi al Giudice delle leggi di acclarare come, con la sola esclusione del trasporto marittimo, per ogni tipo di trasporto oggetto di disciplina speciale, il legislatore, nel prevedere un limite risarcitorio, avesse sempre previsto una disciplina puntuale e specifica nel caso in cui la perdita o l'avaria del carico trasportato sia dovuta a dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti, e ciò per escludere *tout court* l'applicabilità del limite (così nel trasporto aereo e in quello su strada), o per raddoppiare l'importo previsto *ex lege* (nell'ipotesi di trasporto per ferrovia).

Sul punto, peraltro, la sentenza in commento significava l'inconferenza della possibilità di ovviare al limite attraverso la dichiarazione di valore, ovvero mediante stipula di un'assicurazione.

Infatti, secondo il ragionamento prospettato dal Giudice delle leggi, tali possibilità sussistono anche nelle altre ipotesi di trasporto per le quali, tuttavia, in caso di dolo o colpa grave, l'operatività del limite è esclusa o ne viene maggiorata l'entità, e fermo restando l'assunto per cui la questione di legittimità costituzionale *de qua* investirebbe non tanto la previsione in sé del limite risarcitorio, ma la sua operatività – proprio in assenza della dichiarazione di valore – quando si tratti di comportamenti dolosi o gravemente colposi²⁹².

Orbene, in forza delle motivazioni suesposte, la Corte riteneva la disciplina di cui all'art. 423, co. 1, C. nav. confliggente con l'art. 3 Cost., e ciò nella parte in cui irragionevolmente ometteva di considerare, assoggettando anch'essa al limite

²⁹¹ La Corte costituzionale, con sentenza n. 90/1982, aveva rigettato la questione di legittimità delle norme *de quibus* in forza della specialità del complesso normativo che disciplina il trasporto per ferrovia.

²⁹² Cfr. Corte cost. 26 maggio 2005 n. 199 (*Considerato in diritto, sub 7.2.3.*). Si è invece già osservato come il possibile esperimento da parte del caricatore della dichiarazione di valore renda il meccanismo di aggiornamento del limite risarcitorio auspicabile ma non anche costituzionalmente imprescindibile (cfr. *supra*, in questo stesso paragrafo).

risarcitorio, l'ipotesi di perdita o avaria delle cose trasportate dovuta a dolo o colpa grave del vettore marittimo, o dei suoi dipendenti, o preposti²⁹³.

Sul punto, senza voler anticipare quanto verrà esposto nel capitolo successivo, pare opportuno significare sin d'ora la *natura additiva* della decisione *de qua*, ove per sentenze additive si intendono – com'è noto – quelle pronunce per mezzo delle quali la Corte «aggiunge (o muta) un *quid* che... prima del suo intervento, "non traspare" dal testo»²⁹⁴: il diritto di cittadinanza delle sentenze additive nel nostro ordinamento costituisce invero problematica controversa e tutt'oggi dibattuta, per la cui disamina si rimanda al proseguo del presente lavoro.

In ultima istanza, peraltro, va significata la posizione di certa dottrina²⁹⁵, secondo la quale la pronuncia in esame, nell'accogliere la seconda eccezione di costituzionalità *supra* citata, opererebbe richiamo al principio di cui all'art. 1229 c.c. che, com'è noto, statuisce la nullità dei patti di esclusione o limitazione preventiva della responsabilità del debitore per dolo o colpa grave, sanzionando al secondo comma anche qualsiasi patto (preventivo) di esonero e limitazione della responsabilità nei casi in cui il fatto del debitore o dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico²⁹⁶.

Orbene, dottrina citata ritiene che, nel caso di specie, il Giudice delle leggi avrebbe applicato all'art. 423 C. nav. il principio che sanziona con la nullità qualsiasi patto di esonero, o di limitazione della responsabilità del debitore, o dei suoi ausiliari, in caso di dolo o colpa grave «attraverso il richiamo di quella parte della motivazione della

²⁹³ Sul punto, la decisione in esame chiarisce come sia impossibile confutare l'irragionevolezza della disparità di trattamento *supra* descritta invocando il carattere risalente e peculiare della disciplina interna del trasporto marittimo, quale mutuata da quella pattizia internazionale. Infatti, se è vero che l'art. 423 C. nav. rispecchia quanto (nel 1942) prevedeva la Convenzione di Bruxelles del 1924, è anche vero che successivamente (con il Protocollo di Visby del 1968) pure la disciplina pattizia si è evoluta nel senso di escludere l'operatività del limite nel caso di dolo o condotta temeraria e consapevole. Fermo restando quanto detto in precedenza circa la disomogeneità tra la disciplina del trasporto marittimo interno nazionale e internazionale, tale rilievo, invero, rende ancor più manifesta l'irragionevolezza dell'esclusione della rilevanza del dolo e della colpa grave sul limite del risarcimento nel solo trasporto marittimo interno.

²⁹⁴ In questi termini L.A. MAZZAROLLI, *Il Giudice delle leggi tra predeterminazione costituzionale e creatività*, Padova, 2000, 69.

²⁹⁵ CECCHERINI, *op. cit.*, 1068 e 1069.

²⁹⁶ Cfr. CECCHERINI, *op. cit.*, 1068, che sul tema in parola opera richiamo allo studio di PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, Milano, 1984.

sentenza» cd. «Mengoni»²⁹⁷ che impiega, sia pure in maniera indiretta, l'art. 1229 c.c. per dichiarare l'incostituzionalità dell'art. 1, primo comma, della legge del 1985.

Tale tesi, a sommosso parere di chi scrive, non persuade.

Infatti, la sentenza n. 420/1991 statuisce l'assunto secondo cui «da un insieme di norme, disseminate nel codice civile (artt. 1229, primo comma, 1713, secondo comma, ecc.), nel codice della navigazione (art. 952) e in leggi speciali (in particolare art. 29, primo comma, della Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale di merci su strada, resa esecutiva in Italia dalla legge 6 dicembre 1960, n. 1621), si ricava un principio generale, conforme alla tradizione giuridica europea, che non ammette il debitore ad avvalersi di limitazioni convenzionali o legali di responsabilità quando l'inadempimento dipende da dolo o colpa grave».

Sul punto, tuttavia, è la stessa Corte a specificare che «tale principio, mentre vincola inderogabilmente l'autonomia privata, non vincola il legislatore, non essendo coperto da garanzia costituzionale».

Il che significa che il legislatore può, a sua discrezione, prevedere limiti risarcitori applicabili anche in caso di dolo o colpa grave del debitore, senza incorrere nel divieto di cui all'art. 1229 c.c. Ciò posto, deve ragionevolmente escludersi che la sentenza n. 199/2005 abbia operato richiamo al disposto della norma suddetta onde motivare l'accoglimento della seconda censura di costituzionalità *supra* indicata.

Tuttavia, secondo citata dottrina, la decisione in commento, «pur facendo anche essa riferimento al principio espresso dall'art. 1229 c.c., "come vincolo per l'autonomia privata", [...] a differenza della sentenza Mengoni, sembra dare scontata la sua applicazione anche alle limitazioni legali della responsabilità contenute nella legislazione speciale in materia di trasporti»²⁹⁸. Tale affermazione, invero, non pare sufficientemente motivata, stante il mero richiamo operato alla circostanza secondo cui il legislatore «per ogni ipotesi di trasporto oggetto di disciplina speciale ha preso in considerazione separatamente il caso in cui la perdita o l'avaria delle merci dipenda da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti»²⁹⁹, notazione,

²⁹⁷ Trattasi della sentenza n. 420/1991. Sulla questione in esame si rimanda peraltro a quanto osservato *supra*, sub 3.1.

²⁹⁸ Cfr. CECCHERINI, *ibidem*.

²⁹⁹ CECCHERINI, *op. cit.*, 1069.

questa, di per sé insuscettibile di fondare l'applicabilità del principio desumibile *ex art* 1229 c.c.³⁰⁰ alla limitazione legale di cui all'art. 423 C. nav.

Sul punto, è bensì vero che in passato certa parte della dottrina riteneva che «la *ratio* dell'art. 1229 c.c. fosse tale da permettere di risalire a un principio per cui le limitazioni legali non si applicano ai casi in cui non sarebbero valide le limitazioni convenzionali, a meno che il contrario non risulti in maniera inequivocabile dalla norma che la limitazione stabilisce»³⁰¹, ma, se risponde a verità la circostanza per cui è rinvenibile nel nostro ordinamento un principio generale che esclude l'applicabilità del limite risarcitorio in caso di dolo o colpa grave, risulta altresì innegabile, a parere di chi scrive, come tale principio operi richiamo alla sola ipotesi di patti convenzionali e non anche a quella afferente a limitazioni statuite *ex lege*.

In tal senso, peraltro, si era espressa, seppur non di recente, la giurisprudenza di legittimità, secondo cui «il divieto, sancito dall'art. 1229 c.c., di preventiva esclusione o limitazione della responsabilità del debitore nei casi di dolo o colpa grave è riferibile, configurandosi come una limitazione dell'autonomia negoziale delle parti, unicamente ai patti da queste liberamente stipulati e, perciò, non trova applicazione allorché analoghe esclusioni o limitazioni siano stabilite da particolari disposizioni legislative»³⁰².

³⁰⁰ Per un'analisi del fondamento dell'art. 1229 c.c. tra buona fede e ragioni di natura economica si rimanda a CECCHERINI, *Clausole di esonero tra principi giuridici e regole di mercato*, in *Studi di diritto privato*, Pisa, 2003.

³⁰¹ Così CECCHERINI, *op. cit.*, 2005, 1069, nota 19. *Ad approbandum* AULETTA, *op. cit.*, 184.

³⁰² Così Corte di cassazione, n. 6197/1979.



Capitolo V.: *Le sentenze additive della Corte costituzionale e la sopravvenuta modifica del "tertium comparationis": il caso peculiare della sentenza n. 199/2005.*

5.1 Cenni alla particolare tecnica decisoria delle c.d. «sentenze additive» della Corte costituzionale.

Come si è già avuto modo di osservare³⁰³, la sentenza n. 199/2005 è annoverabile tra le c.d. «pronunce additive», per mezzo delle quali la Corte costituzionale dichiara l'illegittimità costituzionale di una disposizione³⁰⁴ nella parte in cui non prevede un *quid* che, invece, a quanto scrive la Corte, dovrebbe prevedere³⁰⁵.

³⁰³ Cfr. *supra*, sub paragrafo 4.5.

³⁰⁴ Tema alquanto dibattuto è quello dell'oggetto del giudizio di costituzionalità, e ciò con particolare riferimento alla differenza concettuale tra «disposizione» e «norma». Autorevole dottrina (CRISAFULLI, *Disposizione e norma*, in *Enc. dir.*, XIII, Milano, 1964, 196) ha distinto la norma (intesa come regola di condotta) dalla disposizione, definita come «la formula istituzionalmente rivolta a porre e rivelare la norma». Parimenti, si è ulteriormente precisato (SILVESTRI, *Le sentenze normative della Corte costituzionale*, in AA. VV., *Scritti in onore di Vezio Crisafulli*, I, Padova, 1985, 768) che «parlando di disposizione, si mette l'accento sull'atto, nel suo contenuto prescritto; parlando di norma, si mette l'accento, invece, sulla conseguenza dell'atto, il quale è appunto autorizzato a costituire, di volta in volta innovandolo, il diritto oggettivo della comunità statale». Attualmente, l'orientamento prevalente accreditatosi presso la migliore dottrina ritiene che «la Corte, salvo il caso in cui si risolva ad annullare una disposizione da cui non è desumibile alcun altro significato oltre a quello testuale – si pronuncia sulla(e) norma(e). Quella da sottoporre al giudizio della Corte è dunque non già la disposizione, bensì l'interpretazione della disposizione trasformata in norma» (così L.A. MAZZAROLLI, *op. cit.*, 57, nota 4, che, *ex pluribus*, opera richiamo alle osservazioni di MODUGNO, *Corte costituzionale e potere legislativo*, in AA. VV., *Corte costituzionale e sviluppo della forma di governo in Italia*, a cura di BARILE-CHELI-GRASSI, Bologna, 1982, 39). Sul punto, va peraltro sottolineato come il principio appena enunciato non preclude la possibilità per la Corte di pronunciarsi su un'intera disposizione, pena il capovolgimento dell' «orientamento tradizionale fino al punto di ritenere che oggetto del giudizio [...] possano essere solo le interpretazioni e non i testi normativi»: così CARLASSARE, *Le "questioni inammissibili" e la loro riproposizione*, in *Giur. cost.* 1984, I, 753, cui fa cenno L.A. MAZZAROLLI, *ibidem*.

³⁰⁵ In tal senso MEZZETTI, *Manuale breve di diritto costituzionale*, Milano, 2011, 383. Per altra dottrina (MAZZIOTTI DI CELSO-SALERNO, *Manuale di diritto costituzionale*, Padova, 2007, 524), le sentenze in parola sono quelle che permettono alla Corte di dichiarare «l'illegittimità costituzionale

Secondo autorevole dottrina, tale tipologia di decisioni trova la propria ragione di essere nell'inerzia del legislatore che spesso si palesa in seguito ad una pronuncia di accoglimento della Corte. Per prevenire una tale eventualità³⁰⁶, il Giudice delle leggi ha ritenuto opportuno, sin dall'inizio del suo operare: "non limitarsi alla sola pronuncia di incostituzionalità della disposizione sottopostale, preferendo spesso fare uso di pronunce che sono state denominate «atipiche» proprio perché non risolvono la questione solo con il suo accoglimento o con il suo rigetto, ma – nel logico presupposto di un'attività interpretativa della Corte stessa – danno particolare rilievo all'aspetto interpretativo, facendolo assurgere a momento principale [...], anziché valersene soltanto come mezzo ai fini dell'esplicazione di quell'unica attività che, in forza dell'art. 136 Cost., sembra costituire l'esclusiva competenza della Corte: quella cioè di dichiarare, ove ne sussistano i presupposti, l'illegittimità costituzionale di una norma di legge o di un atto avente forza di legge"³⁰⁷.

di una parte del tutto peculiare della disposizione impugnata, esattamente di quella parte in cui, secondo l'interpretazione della Corte, omette una determinata disciplina normativa che invece deve considerarsi come costituzionalmente necessaria. Così operando, il risultato è sostanzialmente quello di aggiungere la norma mancante al testo vigente, senza tuttavia modificare testualmente quest'ultimo». Per MARTINES (*Diritto costituzionale*, Milano, 2007, 331), le pronunce additive sono quelle decisioni «con le quali la Corte dichiara l'illegittimità di un testo nella parte in cui non contiene una previsione normativa, che deve necessariamente esserci [...]; senza che ciò significhi che la norma immessa sia creata dalla Corte, essendo essa già implicita nel sistema. Le sentenze additive possono essere *di garanzia* quando riconoscono un diritto fondamentale negato dalla norma illegittima, o *di prestazione*, quando riconoscono una pretesa patrimoniale tutelata dalla Costituzione e negata dalla norma illegittima». DE VERGOTTINI (*Diritto costituzionale*, Bologna, 2008, 675) definisce le sentenze *de quibus* come «quelle in cui l'incostituzionalità è individuata in quanto la disposizione non prevede qualcosa e la sentenza colpisce pertanto una omissione del legislatore. In questi casi l'illegittimità è dichiarata *nella parte in cui* non si prevede, non si include, non si dispone, qualcosa nel testo contestato».

³⁰⁶ Secondo SILVESTRI (*op. cit.*, 758), il timore di una «lacuna dannosa e protratta nel tempo, a causa della colpevole inerzia del legislatore» non avrebbe fondamento né teorico né pratico. Quanto al primo dei due profili appena indicati, si rimanda alle considerazioni formulate nella nota successiva in tema di principio della conservazione delle leggi; quanto al secondo, l'Autore ritiene che il timore di un vuoto normativo non sarebbe motivato, perché, «lungi dall'evitare il maggiore dei mali, lo provoca, dato che la disposizione assoggettata al sindacato di legittimità è, almeno in una certa prospettiva ermeneutica, incostituzionale e quindi l'intervento della Corte si risolve nell'esonero (spesso insperato, forse sollecitato) delle assemblee legislative dal dovere di provvedere al più presto e in modo conforme alla Costituzione.

³⁰⁷ In questi termini, L.A. MAZZAROLLI, *op. cit.*, 56 e 57.

L'Autore segnala come tale impostazione trovi fondamento nel principio della conservazione delle leggi, a sua volta desunto da quello più antico della conservazione degli atti e dei negozi. Sul punto,

Un'attenta disamina del tema in parola non può tuttavia prescindere dalla esposizione di qualche, seppur breve, cenno in tema di sentenze interpretative³⁰⁸, cui peraltro certa dottrina, come si avrà modo di osservare tra poco, opera richiamo onde qualificare le suddette pronunce additive.

Trattasi, a ben vedere, di decisioni "manipolative", suddivisibili in due distinte categorie: le sentenze interpretative di rigetto e quelle di accoglimento.

Mediante l'utilizzo delle prime, la Corte si era prefissata il fine di indurre i giudici di merito e di legittimità a scegliere un'interpretazione *qualificata* delle disposizioni sottoposte al suo giudizio «siccome l'unica conforme a Costituzione»³⁰⁹.

Tale intento, tuttavia, venne ben presto frustrato dalla reazione negativa della

tuttavia, altra dottrina (SILVESTRI, *op. cit.*, 758) ha ritenuto che l'invocato principio non si paleserebbe in alcuna disposizione, di rango costituzionale o meno, né potrebbe essere invocato in presenza di disposizioni che contrastino con la Costituzione. Ne consegue che qualora fossero preventivabili due ipotesi – pericolo di vuoto normativo e perdurante offesa alla Costituzione –, sarebbe necessario adattarsi alla prima onde scongiurare la seconda (in tal senso cfr. MONTESANO, *Sulle sentenze di incostituzionalità interpretative*, in *Giur. it.* 1969, 2, IV, 98). «Quel che è certo, però, è che, mancante o meno un valido fondamento giuridico, fu proprio al principio di conservazione che la Corte intese rifarsi con la sua preoccupazione di non creare lacune nell'ordinamento e con la conseguente elaborazione delle sentenze cd. 'atipiche' (così L.A. MAZZAROLLI, *op. cit.*, 59; *contra* SILVESTRI, *op. cit.*, 761, secondo cui l'intento della Corte era stato *ab origine* quello di «innovare l'ordinamento positivo» mediante «l'esercizio di una potestà formalmente giurisdizionale, ma sostanzialmente legislativa»).

³⁰⁸ Per SILVESTRI (*op. cit.*, 756), «l'espressione 'sentenza interpretativa' sembra dover conservare una portata abbastanza vasta, da racchiudere quasi tutte le 'sentenze anomale' della Corte costituzionale. In questa categoria infatti rientrano le sentenze interpretative di rigetto, quelle di accoglimento parziale (dette anche interpretative di accoglimento, con qualche riserva di taluno) nonché le additive, le sostitutive e simili. In tutte le pronunce di questo genere è infatti decisiva, ai fini dell'inquadramento concettuale, la considerazione che "l'interpretazione (che è momento imprescindibile e dunque sempre presente *in tutte* le decisioni della Corte) svolge un ruolo essenziale e determinante: non è più un semplice motivo, ma entra a far parte, come suo momento costitutivo e condizionante, *del deciso*. Il quale avrebbe potuto essere opposto, ove l'interpretazione avesse condotto a risultati diversi" ».

³⁰⁹ Così L.A. MAZZAROLLI, *op. cit.*, 57. Sul punto, l'Autore specifica (*Le multiformi sentenze dei giudici delle leggi: fonti di produzione normativa*, 2011, 2. e 3., in corso di pubblicazione in AA.VV., *Quante giurisdizioni, quale Giustizia nell'Europa*, Atti del Convegno tenutosi a Bolzano nei giorni 6-8.10.2010) come le sentenze interpretative di rigetto constino di due *sub*-tipologie, ovvero, da un lato, quella delle cd. pronunce *adeguatrici*, in cui la questione proposta non risulta – per la Corte – fondata perché, a fronte dell'interpretazione proposta dal giudice *a quo* siccome illegittima, ne esiste almeno un'altra costituzionalmente conforme; dall'altro, quella delle pronunce *correttive*, in cui la questione proposta non risulta – per la Corte – fondata, ma perché il giudice *a quo* l'ha sollevata in relazione a una norma che non è quella di diritto vivente (cioè ricavabile seguendo la costante interpretazione delle supreme magistrature) della quale la Corte riconosce, implicitamente, la conformità a Costituzione.

giurisprudenza ordinaria, fondata non tanto sull'argomentazione secondo cui la Corte non avrebbe potuto esercitare un'attività di carattere interpretativo, «quanto piuttosto sul rilievo che l'interpretazione effettuata dal giudice costituzionale non avrebbe mai dovuto travalicare il limite del giudizio e che essa, in ogni caso, non avrebbe dovuto riguardare la legge ordinaria, costituendo, l'interpretazione di quest'ultima, un potere-dovere dei giudici e, quindi, in ultima istanza, con riguardo alla giurisdizione ordinaria, della Corte di Cassazione»³¹⁰.

Di fronte a siffatto rilievo la Corte costituzionale tentò, invano, di rimanere ancorata alle proprie posizioni di partenza³¹¹, salvo poi arrendersi all'evidenza che i giudici ordinari persistevano nell'attribuire ai disposti legislativi anche i significati che il Giudice delle leggi aveva – ma con pronuncia di rigetto – *expressis verbis* ritenuto incostituzionali.

E' in un tale contesto che si svilupparono i presupposti per la nascita del secondo tipo di sentenze interpretative, ovvero quelle di accoglimento, mediante le quali la Corte, ribaltando lo schema logico-giuridico proprio delle pronunce interpretative di rigetto, individuava non già l'interpretazione conforme alla Carta costituzionale, bensì quella da espungere dall'ordinamento.

In tale modo, agendo essa tramite pronunce di accoglimento, le interpretazioni elaborate dalla Corte assurgevano non più a rango di meri suggerimenti, e come tali spesso ignorati, ma a quello di comandi, imperativi per forza propria³¹².

A tale riguardo, invero, appare netto il *discrimen* rispetto alle succitate sentenze interpretative di rigetto: da un lato, infatti, trattandosi di pronunce di accoglimento, la

³¹⁰ In questi termini sempre L.A. MAZZAROLLI, *op. cit.*, 2000, 60 e 61, che sul punto in questione opera tra l'altro richiamo a quanto asserito da Cassazione pen. con sentenza 28.4.1965 (in *Giur. cost.*, 1965, 449 ss.). Secondo il Giudice nomofilattico, «una volta che fosse preventivamente esclusa ogni implicazione di illegittimità costituzionale di norme di legge, la questione interpretativa riguarderebbe solo un'eventuale illegittimità di atti processuali istruttori e quindi rientrerebbe nei normali ed esclusivi poteri di questo Supremo collegio».

³¹¹ *Ex pluribus*, si opera richiamo alla sentenza 19.2.1965 n. 11 (in *Giur. cost.* 1965, 85 ss.), in cui la Corte affermava che «stabilire ... quale sia il contenuto della norma impugnata è inderogabile presupposto del giudizio di legittimità costituzionale; ma esso appartiene al giudizio della Corte non meno della comparazione, che ne consegue, fra la norma interpretata e la norma costituzionale, l'uno e l'altro essendo parti inscindibili del giudizio che è propriamente suo».

³¹² Cfr. L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 63, che sul punto rimanda a PIZZORUSSO, *Le motivazioni delle decisioni della Corte costituzionale: comandi o consigli?*, in *Riv. trim. dir. pubbl.*, 1963, 345 ss.

scelta interpretativa avanzata dalla Corte non vincolava più il solo giudice *a quo*, ma anche ogni giudice chiamato ad applicare la disposizione sindacata; dall'altro, la ritrosia del giudice di merito veniva vinta mediante l'accoglimento dell'opzione interpretativa accreditata presso la stessa giurisprudenza ordinaria³¹³.

La Corte, in sostanza, iniziò ad operare sul dato normativo e solo indirettamente su quello testuale: i testi legislativi, infatti, mantengono la loro consistenza originaria, in tal modo potendo esprimere norme diverse da quelle ritenute incostituzionali³¹⁴.

Sul punto, peraltro, pare opportuno operare richiamo alle osservazioni svolte da quella parte di dottrina³¹⁵ che, seppur minoritaria, appare convincente agli occhi di chi scrive.

Le sentenze interpretative di accoglimento si sostanziano in una duplice operazione: in primo luogo, viene isolata la parte "non sana" del testo legislativo, e ciò al fine di individuare la «proposizione corrispondente a quest'ultima, la quale viene, poi, dichiarata costituzionalmente illegittima»³¹⁶; si tratterebbe, a ben vedere, di una operazione a carattere circolare, mediante la quale l'interprete, partendo dal testo di legge, agisce sul piano normativo per poi tornare al dispositivo testuale, in modo che «si compongano nel modo più soddisfacente possibile le esigenze del caso e quelle del diritto»³¹⁷.

Quanto invece alle sentenze additive, trattasi, come si è già avuto modo di

³¹³ Così, ancora, L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 64 e 65. L'Autore dedica un cenno (ivi, 65, nota 20) alla questione dell'efficacia delle sentenze interpretative di accoglimento in materia di diritto penale; a tal riguardo, si ritiene che «esse dovrebbero limitare i propri effetti in modo tale da non ledere il principio di legalità delle pene e dei reati (art. 25 Cost.) soprattutto tenendo conto che taluni ritengono che la riserva di legge imponga che tutta la fattispecie criminosa sia prevista dalla legge».

³¹⁴ Cfr. SILVESTRI, *op. cit.*, 757, secondo cui la Corte costituzionale si mantiene fedele «al principio del necessario riferimento alla formula legislativa e non alla 'statuizione' (o norma), anche se in questa operazione, in fin dei conti, condannando il significato illegittimo, non fa altro che 'squalificare' statuizioni ritenute incostituzionali, lasciando intatto il testo, in obbedienza al principio di conservazioni delle leggi».

³¹⁵ L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 67.

³¹⁶ L.A. MAZZAROLLI, *ibidem*.

³¹⁷ ZAGREBELSKY, *op. cit.*, 41.

Sul punto, L.A. MAZZAROLLI (*op. ult. cit.*, 67, nota 32) osserva che «la direzione è dal caso al diritto, quindi alla norma, per poi tornare al caso, ma in questo circolo se ne dovrebbe immaginare intersecato un altro: il 'diritto' cui fa riferimento Zagrebelsky non sembra essere lo stesso, prima e dopo l'individuazione della norma».

specificare, di pronunce mediante le quali la Corte sancisce l'illegittimità costituzionale di un'omissione presente nel testo legislativo.

Tale definizione permette di comprendere come le sentenze in parola rappresentino, per loro conformazione, un'evoluzione delle decisioni interpretative³¹⁸: se, infatti, con le seconde la Corte censura una delle interpretazioni possibili di una determinata disposizione, sancendone l'illegittimità costituzionale, con le pronunce additive essa introduce un elemento non evincibile dal testo prima del suo intervento.

Quanto appena posto in rilievo, invero, mette in luce un ulteriore elemento di divergenza esistente tra sentenze interpretative e additive, ovvero la circostanza per cui le prime non permettono di appurare con certezza quale parte della disciplina sindacata sia stata oggetto di annullamento da parte della Corte e quale invece sia stata dalla medesima salvata; tale inconveniente, a ben vedere, viene risolto proprio mediante l'adozione delle pronunce additive che, sul punto, non lasciano alcun margine di incertezza³¹⁹.

Di più difficile e complessa soluzione appare invece la questione inerente alla giustificazione dell'esistenza delle decisioni *de quibus* all'interno del nostro ordinamento.

Il problema è, evidentemente, quello di valutare se il Giudice delle leggi, pronunciando una sentenza di carattere additivo, eserciti o meno una (non ammissibile) funzione «creatrice» di diritto.

Qualora tale interrogativo finisca con il ricevere una risposta positiva, dovrebbe

³¹⁸ Secondo una certa impostazione (cfr. SILVESTRI, *op. cit.*, 762) sia le sentenze interpretative di rigetto sia quelle di accoglimento sarebbero pronunce additive. L'Autore, infatti, ritiene che il primo tipo di sentenze possa essere sintetizzato come segue: «il testo A non è portatore di una norma incostituzionale se viene interpretato in modo che il suo significato non risulti soltanto dalla disposizione in esso contenuta, ma dall'integrazione di questa disposizione con la norma costituzionale B di raffronto, di modo che la norma concreta da applicare alla fattispecie consiste nel risultato della somma algebrica di A e B, che sarà appunto la norma C». Invece, «il ragionamento che conduce alla sentenza (interpretativa) di accoglimento si può brevemente descrivere in questo modo: il testo A messo a confronto con la norma costituzionale B risulta essere portatore di una norma incostituzionale perché in esso manca qualcosa, che si può indicare con ... X, la cui presenza renderebbe legittima la disposizione impugnata mediante la sua restrizione o la sua estensione; di conseguenza la norma legittima è costituita dalla somma algebrica di A e X, che risulterà essere la stessa norma C che si era ottenuta con l'altro procedimento». Per tali ragioni, l'Autore ritiene che «entrambi i tipi di sentenza introducono un *quid novi* nell'ordinamento».

³¹⁹ In tal senso L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 71 e 72.

necessariamente ritenersi che la Corte si ingerisca nel campo riservato al potere legislativo. Secondo certa dottrina, ciò comporterebbe l'abrogazione implicita dell'art. 136 Cost. poiché, «una volta ammessa la possibilità di trasformare il testo legislativo mediante aggiunzioni, non si capisce quale sarebbe l'ostacolo logico o giuridico che impedisca di conseguire lo stesso risultato mediante interpolazioni»³²⁰.

Di opposto avviso rispetto alle considerazioni appena esposte sta la nota teoria, secondo cui il Giudice delle leggi non eserciterebbe affatto una funzione legislativa (... che non gli spetta), sostituendosi agli organi a ciò preposti, limitandosi invece «ad individuare quella (norma) – già implicita nel sistema, e magari addirittura ricavabile dalle stesse disposizioni costituzionali di cui ha fatto applicazione – mediante la quale riempire immediatamente la lacuna». In tal senso, se proprio di legislazione si volesse parlare, si tratterebbe, in sostanza, di «una legislazione a *rime obbligate*» fondata sull'accidentale «circostanza che una certa esclusione od un certo divieto siano rimasti inespressi, anziché venire testualmente previsti dalla legge»³²¹.

In altri termini, secondo Crisafulli, «la dichiarazione di incostituzionalità dell'omissione ha [...] l'effetto di introdurre indirettamente quella disciplina che faceva difetto: traendola, ovviamente non dalla fantasia della Corte, ma, per analogia, da altre norme o principi costituzionali contenuti nel sistema»³²².

A tale riguardo, tuttavia, ciò che lascia perplessi, secondo l'insegnamento della precitata dottrina³²³, è l'assunto in base al quale le norme individuate dalla Corte costituzionale possono essere «magari addirittura ricavabili dalle stesse disposizioni costituzionali», per non dire del rilievo in base al quale la Corte darebbe vita «a norme od a frammenti di norme la cui presenza non era, per l'innanzi, avvertita nell'ordinamento»³²⁴.

Sul punto, infatti, è lecito domandarsi se l'intervento della Corte non risulti maggiormente giustificabile qualora la norma sia ricavabile esclusivamente dalla Costituzione e non già anche in via meramente ipotetica. Del pari, viene spontaneo

³²⁰ In questi termini SILVESTRI, *op. cit.*, 766.

³²¹ CRISAFULLI, *Lezioni di diritto costituzionale*, II, Padova, 1984, 407 e 408.

³²² CRISAFULLI, *op. ult. cit.*, 404, cui opera richiamo ELIA, *Le sentenze additive e la più recente giurisprudenza della Corte costituzionale*, in AA. VV., *Scritti in onore di Vezio Crisafulli cit.*, 303.

³²³ L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 73 e 74.

³²⁴ CRISAFULLI, *op. ult. cit.*, 407 e 408.

chiedersi, per dirla sempre con Mazzarolli, «se il non essere stata "avvertita" la presenza di norme nell'ordinamento sia ragione sufficiente per "dar vita" a queste ultime e, al tempo stesso, se una norma la cui presenza non è "avvertita" sia realmente ricavabile sempre e soltanto a rime obbligate»³²⁵.

Orbene, la risposta a tali interrogativi non può certo prescindere dalla constatazione in forza della quale, per le ragioni suesposte, le sentenze additive o sono a rime obbligate, o sono espressione di una attività illegittima della Corte: *tertium non datur*.

Infatti, tali pronunce risultano giuridicamente concepibili solo ove si ritenga che mettano in luce, senza crearlo arbitrariamente, ciò che già esiste, in modo da non esautorare il legislatore delle funzioni a lui riservate.

Ma se così è, le sentenze additive della Corte altro non producono se non gli effetti che qualsiasi giudice, pur limitandosi alla risoluzione del caso sottoposto alla sua attenzione, avrebbe potuto porre in essere mediante quell'attività interpretativa che costituisce il fulcro del suo agire.

Com'è noto, infatti, sussiste in capo ad ogni giudice l'obbligo di applicare le disposizioni di legge interpretandole in modo conforme alla Carta costituzionale; in particolare, «il giudice [...] ha il potere di interpretare la disposizione ed ha il dovere di farlo individuando in questa una norma che non sia incostituzionale»³²⁶.

A riprova di un tanto, si prenda in esame l'ipotesi in cui il giudice, trovandosi a interpretare la disposizione *Alfa*, ricavi dalla medesima due norme, di cui solo una (*Alfa1*) conforme a Costituzione: viene da sé che l'organo giudicante dovrà necessariamente escludere la scelta della norma incostituzionale (*Alfa2*), propendendo per l'applicazione di quella costituzionalmente legittima, in tal modo evitando di rimettere la questione alla Corte³²⁷.

Infatti, delle due l'una: o il Giudice delle leggi con le sentenze additive crea una disciplina inesistente prima del suo intervento, *ergo* viola il campo riservato al potere

³²⁵ L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 74.

³²⁶ *Idem*, *op. ult. cit.*, 75.

³²⁷ A tal riguardo, L.A. MAZZAROLLI (*op. ult. cit.*, 75 e 76) fa riferimento all'esempio concreto secondo il quale, «di fronte alla disposizione che, prima dell'intervento della Corte costituzionale, prevedeva certe garanzie, in materia di difesa in giudizio, ma in misura 'non sufficiente allo scopo', il giudice ordinario ben avrebbe potuto, anziché rimettere la questione alla Corte, limitarsi ad interpretare la disciplina come se questa avesse fin da sempre compreso *anche* la misura difensiva sufficiente ed adatta allo scopo (poi 'aggiunta' o, meglio, individuata e esplicita dalla Corte)».

legislativo; oppure pone in evidenza quanto, pur non trasparendo dal testo legislativo, era in esso già rinvenibile, nel qual caso egli «non viola alcunché, ma si atteggia, invece, non tanto a *super*-legislatore, quanto piuttosto a *super*-giudice, disponendo una volta per tutte (in virtù del potere di annullamento delle leggi che la Costituzione [gli] attribuisce), la validità e la vigenza di un'interpretazione di una data disposizione e seguendo quindi lo stesso procedimento logico-interpretativo che potrebbe compiere ciascun giudice, seppur limitatamente al caso di cui deve occuparsi»³²⁸.

Le riflessioni appena esposte permettono di ritenere sostanzialmente uniformi l'attività interpretativa svolta dalla giurisprudenza ordinaria e quella operata dalla Corte costituzionale, posto che, proprio come dev'essere, «l'attività interpretativa della Corte costituzionale e quella di qualunque giudice non differiscono»³²⁹.

Rebus sic stantibus, pare irragionevole ritenere che le pronunce additive siano riferibili a un'attività manipolativa del testo legislativo, essendo invece più corretto annoverarle tra le sentenze interpretative di accoglimento, secondo i connotati *supra* delineati.

Trattasi infatti di pronunce – lo si ribadisce – frutto di un'attività interpretativa sostanzialmente equiparabile a quella posta in essere da qualsiasi giudice.

La differenza, a ben vedere, è invece di ordine qualitativo, e va individuata nell'efficacia *erga omnes* delle sentenze della Corte costituzionale, il che ha portato la citata dottrina a osservare come «il vero punto, in definitiva, potrebbe stare non tanto nel sottolineare che si tratta di un'attività che può essere posta in essere solo dalla Corte costituzionale, ma nel rilevare che quando l'interpretazione data come valida è assunta da quest'ultimo organo, la tutela è assicurata istantaneamente, con riguardo alla generalità dei soggetti e per sempre»³³⁰.

Accettando tale chiave di lettura, si giunge necessariamente alla conclusione per cui, nel caso di pronuncia additiva, il giudizio di legittimità costituzionale permette di

³²⁸ L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 76 e 77. Sul punto si segnala altra – ben più diretta – tesi (SILVESTRI, *op. cit.*, 766) secondo la quale mediante le sentenze additive la Corte si atteggerebbe a *super*-legislatore, e ciò «non in senso traslato o metaforico [...] ma in senso proprio e stretto. La Corte avrebbe il potere di aggiungere al testo tutte quelle parole che, a suo parere, lo possono trasformare da illegittimo in legittimo, modificandone il contenuto normativo».

³²⁹ L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 78.

³³⁰ L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 79.

conseguire un risultato che, pur non diverso da quello che potrebbe ottenere un qualsiasi giudice, assicura un grado di efficacia e stabilità che «il qualsiasi giudice preso in considerazione come elemento di raffronto, fosse anche la Cassazione, non sarebbe in grado di assicurare»³³¹.

Le considerazioni sin qui esposte permettono dunque di inquadrare la complessa problematica in esame secondo una prospettiva diversa rispetto a quella usualmente adottata dalla dottrina.

Ciò che rileva, infatti, non è tanto il valutare l'esistenza di un possibile conflitto tra la Corte costituzionale e il potere legislativo, quanto comprendere se la Corte, pur esercitando funzioni sue proprie, possa in qualche modo condizionare le prerogative esclusive dell'Assemblea parlamentare.

Sul punto (avendo già osservato come l'opera interpretativa della Corte, pur non differendo da quella di qualsiasi altro giudice, conduce a risultati profondamente diversi, e ciò in forza sia dell'efficacia *erga omnes* della pronuncia, sia della sua non impugnabilità), si può agevolmente appurare che anche le sentenze additive, che son pur sempre pronunce di accoglimento, spiegano una forza peculiare, e ciò ai sensi degli artt. 136, co. 1, Cost.³³² e 137, co. 3, Cost.³³³.

Ma, lo si è detto poc'anzi, la sentenza additiva è concepibile solo ove sia *a rime obbligate*, poiché, qualora non vi fosse la rima, il Giudice delle leggi eserciterebbe una funzione propria del potere legislativo.

Ma se ciò è vero e viene dato per punto di partenza, si consideri l'esempio che segue, da altri elaborato, ma che, per chiarezza ed incisività, si ritiene opportuno riportare fedelmente in questa sede³³⁴.

L'ipotesi presa in considerazione è quella di una pronuncia additiva che dichiara l'illegittimità costituzionale di una disposizione che prevede un determinato trattamento retributivo per i soggetti appartenenti alle categorie «Alfa» e «Beta», nella

³³¹ Così L.A. MAZZAROLLI, *ibidem*.

³³² Secondo il disposto di cui all'art. 136, co. 1, Cost., quando «la Corte dichiara l'illegittimità costituzionale di una norma di legge o di atto avente forza di legge, la norma cessa di avere efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione».

³³³ Ai sensi dell'art. 137, co. 3, Cost., contro «le decisioni della Corte costituzionale non è ammessa alcuna impugnazione».

³³⁴ L.A. MAZZAROLLI, 82 e 83.

parte in cui non prevede lo stesso trattamento per i soggetti della categoria «Gamma».

La disposizione, dunque, dovrà necessariamente essere interpretata come comprensiva anche dei soggetti appartenenti a «Gamma». Infatti, se le pronunce additive han ragion d'essere in quanto a rime obbligate, sopprimere la categoria «Gamma» significherebbe smentire la rima individuata (*rectius*, fatta trasparire) dalla Corte, di talché verrebbe a configurarsi una revisione della sentenza del tutto arbitraria e costituzionalmente illegittima per violazione dell'art. 137, u.c., Cost. («*Contro le decisioni della Corte costituzionale non è ammessa alcuna impugnazione*»).

Se, quindi, da un lato nessun giudice potrà eliminare quanto dalla sentenza additiva aggiunto, dall'altro anche il Parlamento vedrà fortemente limitata la propria funzione legislativa.

Infatti, seguendo l'impostazione *supra* illustrata, le Camere, pur rimanendo libere di aggiungere all'elenco anche i soggetti appartenenti alle categorie «Delta» e «Epsilon», non potrebbero eliminare la retribuzione per gli appartenenti alla categoria «Gamma», in tal senso rendendosi necessaria l'eliminazione del trattamento retributivo anche per i soggetti delle categorie «Alfa» e «Beta», onde rispettare la rima obbligata stabilita dalla pronuncia additiva.

Tale assunto «dimostra che la disposizione, come interpretata dalla Corte alla luce di principi costituzionali, esce, dal giudizio di quest'ultima, come fonte 'atipica', in quanto dotata, per quella parte, quantomeno di una 'forza passiva peculiare'»³³⁵.

In altri termini, come conclude l'Autore di cui si sta riassuntivamente esponendo il pensiero³³⁶, «il legislatore non è dunque più 'libero' di agire sulla disposizione come meglio crede, ma – per intervenire sull'elemento aggiunto dalla Corte – dovrebbe farlo usando una fonte non solo forte quanto quella che ha imposto la rima, ma anche tanto forte da superare l'efficacia delle pronunce della Corte e l'inammissibilità di ogni forma di impugnazione nei loro confronti».

E' questo, quindi, il vero, possibile terreno di scontro, in tema di pronunce additive, tra Corte e legislatore. Il problema, infatti, non appare tanto quello di imputare al Giudice delle leggi una illegittima attività legislativa, quanto quello di comprendere che, mediante una sentenza additiva, «la legge, fonte del diritto, ne esce trasformata

³³⁵ In questi termini L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 83.

³³⁶ L.A. MAZZAROLLI, *ibidem*.

... come fonte»³³⁷.

Un tanto proprio perché, per le osservazioni sin qui svolte, tali sentenze sono ammissibili solo ove «a rime costituzionalmente obbligate», sicché l'elemento che consente di ipotizzarne l'esistenza costituisce al contempo un limite all'adozione³³⁸.

Ad uscire intaccata da una pronuncia di tipo additivo non è dunque la titolarità – da parte del legislatore – della funzione legislativa, quanto invece la discrezionalità nell'esercitarla; esso, infatti, «resta solo formalmente *dominus* dell'intera fonte di produzione propria [...], ma in realtà non è più libero di disporre di essa nel modo che ritiene più opportuno, risultando privato della possibilità di esercitare parte del potere legislativo»³³⁹.

Da quanto appena detto consegue necessariamente il rilievo per cui il Parlamento, pur rimanendo titolare della funzione attribuitagli *ex art. 70 Cost.*³⁴⁰, rimane vincolato all'interpretazione individuata nella pronuncia additiva, trattandosi, lo si ribadisce, di sentenza «a rime obbligate», che «blinda una porzione ideale desumibile dalla disposizione stessa, rendendola [...] a contenuto costituzionalmente vincolato»³⁴¹.

Sul punto, peraltro, non si dubita che l'impossibilità di legiferare contrariamente al «verso della rima» non discende solo dall'obbligatorietà della stessa, ma anche dal

³³⁷ L.A. MAZZAROLLI, *ibidem*.

Sul punto, l'Autore sviluppa un'interessante riflessione in ordine ai limiti dell'attività interpretativa svolta dalla Corte in tema di sentenze additive. Partendo infatti dal controverso assunto secondo il quale le pronunce di accoglimento della Corte costituzionale sarebbero fonti del diritto (cfr. PIZZORUSSO, *Delle fonti del diritto*, in AA. VV., *Disposizioni sulla legge in generale Artt. 1-9, Commentario del codice civile*, a cura di SCIALOJA-BRANCA, Bologna-Roma 1977, cit. dallo stesso L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 83 e 84, nota 20), è ragionevole ritenere che la Corte non sia perciò legittimata «a porre in essere *questo o quel tipo* di fonte del diritto». Se infatti è possibile sostenere che le sentenze di accoglimento siano annoverabili tra le fonti normative (così PALADIN, *Diritto costituzionale*, Padova, 1998, 787-789, che pur in altra sede mette in dubbio tale assunto: PALADIN, *Le fonti del diritto italiano*, Bologna, 1996, 456), altra questione è il riconoscere che la Corte, senza in ciò essere suffragata dalla Carta costituzionale, possa trasformare «una fonte dotata di forza di legge in una fonte dotata di una forza diversa da quella della legge ordinaria».

³³⁸ Cfr. L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 84.

³³⁹ In questi termini, sempre L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 85.

³⁴⁰ Art. 70 Cost.: «La funzione legislativa è esercitata collettivamente dalle due Camere».

³⁴¹ In questi termini, ancora L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 86, che a tal riguardo rammenta come le leggi a «contenuto costituzionalmente vincolato» non possano essere oggetto di *referendum* abrogativo. Trattasi, a ben vedere, di leggi o disposizioni la cui eliminazione cagionerebbe un *vulnus* all'efficacia e al funzionamento di un principio o di un organo costituzionale di cui la Costituzione garantisce l'esistenza.

divieto per il legislatore di esercitare la funzione legislativa in modo contrastante con la Costituzione, ma un tale assunto non fa altro che confermare quanto si è già detto, ovvero che quella derivante dalla rima è l'unica soluzione costituzionalmente valida.

Parimenti, se risponde a verità la circostanza secondo cui, in tema di additive, il legislatore manterrebbe un qualche libertà di opzione, è altrettanto corretto osservare come tale evenienza non faccia altro che confermare la compressione della funzione legislativa di cui il Parlamento è unico titolare, e ciò per i motivi *supra* esposti.

Concludendo, il potere discrezionale del legislatore verrebbe compromesso solo nell'eventualità in cui la Corte colmasse l'omissione legislativa scegliendo tra una pluralità di soluzioni, tutte costituzionalmente compatibili, poiché tale compito è del Parlamento e non anche della Corte. Quando invece vi è un'unica soluzione possibile, desunta non *anche* ma *necessariamente* da norme o principi di rango costituzionale, la sentenza additiva, concepibile solo se «a rime costituzionalmente obbligate», integra la disposizione di legge che, «pur rimanendo fonte di tipo legislativo, risulta indissolubilmente legata all'interpretazione che emerge dalla sentenza integratrice»³⁴².

La norma desunta dall'interpretazione della Corte, però, non può più atteggiarsi come fonte avente forza di legge, trattandosi invero di una forza di legge quantomeno peculiare, atipica, strettamente connessa alla necessaria obbligatorietà della rima individuata dalla Corte; ne consegue che, come si è già avuto modo di osservare, quanto aggiunto da quest'ultima non potrà essere interpretativamente eliminato da alcun giudice né, tantomeno, dal legislatore.

Il Parlamento, infatti, non è più libero di agire come meglio ritiene sulla disposizione interpretata dalla Corte, ma, per modificare il *quid novi* aggiunto dalla sentenza additiva, dovrebbe utilizzare una fonte «che sia non solo forte quanto quella sulla quale è stata imposta la rima, ma anche tanto forte da superare l'efficacia delle pronunce della Corte e l'inammissibilità di ogni forma di impugnazione / revisione / riforma nei loro confronti, disposta dall'art. 137 Cost. siccome interpretato, *pro domo sua*, dalla Corte cost.»³⁴³.

Logica conseguenza di quanto appena assunto è che il legislatore, di fronte a una disposizione che formalmente rimane ordinaria, vede considerevolmente intaccato il

³⁴² L.A. MAZZAROLLI, *op. cit.* 2011, 10.

³⁴³ Così L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 11.

proprio potere discrezionale: il che non dovrebbe essere, se la disposizione restasse ordinaria anche nella sostanza. Come si è correttamente osservato, infatti, esso «resta solo formalmente *dominus* dell'intera fonte di produzione propria, ma in realtà non è più libero nel disporre di essa nel modo che ritiene più opportuno, risultando privato della possibilità di esercitare parte del potere legislativo e risultando 'aggirato' l'art. 70 Cost. ove, succintamente ma molto chiaramente, dispone che: *La funzione legislativa è esercitata collettivamente dalle due Camere*»³⁴⁴.

A tale riguardo, *nulla quaestio* sul fatto che tutte le sentenze di accoglimento obbligano il Parlamento a legiferare tenendo conto della pronuncia di illegittimità costituzionale, ma le sentenze additive impongono al legislatore un *quid pluris* rispetto a ciò, consistente nel non potersi ignorare che, posto quanto sin qui detto, l'interpretazione offerta dalla Corte blocca una porzione ideale desumibile dalla disposizione sindacata rendendola, lo si ribadisce, a contenuto «costituzionalmente vincolato», di talché il «suo contenuto normativo non può essere alterato o privato di efficacia, senza che risulti lesa la corrispondente e specifica disposizione costituzionale»³⁴⁵.

Quanto all'importanza che tali riflessioni assumono nell'economia del presente lavoro, si rimanda al paragrafo che segue.

5.2. La modifica della parte aeronautica del Codice della navigazione e la contestuale violazione delle «rime obbligate»: conseguenze.

Com'è noto, la decadenza del vettore aereo dal beneficio del limite risarcitorio è riservata, *ex art. 22, paragrafo 5*³⁴⁶, della Convenzione di Montreal del 1999,

³⁴⁴ Cfr. L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 11 e 12.

³⁴⁵ Così SALERNO, *Referendum*, in *Enc. dir.*, XXXIX, Milano, 1988, 241, cui rimanda, ancora una volta, L.A. MAZZAROLLI, *op. ult. cit.*, 11, nota 36.

³⁴⁶ Il testo della disposizione citata recita: le «disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni».

esclusivamente alle ipotesi di ritardo nel trasporto di persone e a tutti i danni relativi al trasporto di bagagli.

Non viene invece fatta alcuna menzione del vettore aereo di merci, sicché appare corretto ritenere, ragionando per via interpretativa, che questi possa sempre giovare della suddetta limitazione.

Tale conclusione suscita peraltro non poche perplessità, in particolar modo con riferimento al "nuovo" testo dell'art. 951 C. nav., come modificato dal d.lgs. 15 marzo 2006, n. 151, e secondo il quale: «Il trasporto aereo di cose, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria. Si applicano inoltre, per quanto non è disposto dalla presente sezione e in quanto compatibili, gli articoli da 425 a 437 e da 451 a 456»³⁴⁷.

A tal riguardo, giova preliminarmente porre nel dovuto risalto come, per stabilire quale sia la normativa applicabile a un determinato contratto di trasporto di merci, sia necessario valutare l'itinerario del trasporto medesimo e, sulla base di questo, stabilire se esso sia soggetto alle disposizioni del sistema di Varsavia, ovvero alla Convenzione di Montreal, ovvero al Codice della navigazione.

Tale operazione, come da taluno³⁴⁸ rilevato, «non è sempre di facile esecuzione e si rende necessaria in ragione del fatto che ognuna delle suddette normative, pur disciplinando in via esclusiva fattispecie concrete riconducibili alla unitaria figura del contratto di trasporto di cose, si differenzia geneticamente tra ... loro [*con*] riguardo ai presupposti che ne delimitano il rispettivo campo di applicazione».

³⁴⁷ Il testo *ante* riforma della disposizione in parola recitava: il «vettore è responsabile della perdita e delle avarie delle cose consegnate... per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna al destinatario, nonché dei danni per il ritardo, almeno che provi che egli e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili secondo la normale diligenza, per evitare la perdita, le avarie o il ritardo. Il vettore non è responsabile anche quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da colpa lieve di pilotaggio, di condotta o di navigazione; ovvero quando provi che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati da qualsiasi causa nel corso di un trasporto per terra o per acqua, effettuato fuori dagli aerodromi nell'esecuzione del contratto di trasporto aereo, per il carico, il trasbordo o lo scarico di merci, salva l'applicazione delle disposizioni che regolano la responsabilità nel trasporto per terra o per acqua».

³⁴⁸ PIRONTI, *La limitazione risarcitoria del vettore nel trasporto aereo internazionale di cose: Costituzione italiana e mancata previsione della decadenza dal beneficio del limite nella Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp.* 2008, 640.

Sul punto, si osserva che sia l'art. 1 della Convenzione di Montreal, sia l'art. 1 della Convenzione di Varsavia stabiliscono che le stesse sono applicabili ai soli «trasporti internazionali», ove con detta espressione si intende fare riferimento a «ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parti o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte».

Nell'ipotesi in cui entrambi gli Stati (quello di partenza e quello di destinazione) siano parte della Convenzione di Montreal, quest'ultima si applicherà con prevalenza rispetto alla Convenzione di Varsavia, in forza di quanto dispone l'art. 55³⁴⁹.

Qualora, invece, entrambi gli Stati (quello di partenza e quello di destinazione) siano parte della sola Convenzione di Varsavia, sarà con tutta evidenza quest'ultima, per così dire *lex specialis*... della *lex specialis*³⁵⁰, a trovare esclusiva applicazione.

Tralasciando l'eventualità – che non appare rilevante in questa sede – della diversa situazione in cui uno solo degli Stati abbia ratificato entrambe le Convenzioni e l'altro sia parte solamente di quella di Varsavia, occorre invece prendere in esame, ai fini che qui più interessano, l'ipotesi del trasporto nazionale, disciplinato dalle sole

³⁴⁹ Tale disposizione pattizia statuisce che la «presente convenzione prevale su ogni altra disposizione in materia di trasporto aereo internazionale: 1) tra gli Stati parti della presente convenzione che siano anche parti dei seguenti strumenti: a) la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (qui appresso denominata convenzione di Varsavia); b) il protocollo che modifica la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, adottato all'Aja il 28 settembre 1955 (qui appresso denominato protocollo dell'Aja); c) la convenzione complementare alla convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata convenzione di Guadalajara); d) il protocollo che modifica la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 così come modificata dal protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955, firmato a Città del Guatemala l'8 marzo 1971 (qui appresso denominato protocollo di Città del Guatemala); e) i protocolli aggiuntivi dal n. 1 al n. 3 e il protocollo n. 4 di Montreal che modificano la convenzione di Varsavia così come modificata dal protocollo dell'Aja o la convenzione di Varsavia così come modificata sia dal protocollo dell'Aja che dal protocollo di Città del Guatemala firmati a Montreal il 25 settembre 1975 (qui appresso denominati protocolli di Montreal); oppure 2) all'interno dei territori di ogni singolo Stato parte della presente convenzione che sia anche parte di uno o più degli strumenti elencati sopra alle lettere da a) a e)».

³⁵⁰ Cfr. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 199, cui opera richiamo PIRONTI, *op. cit.*, 644, nota 9.

disposizioni del Codice della navigazione³⁵¹.

Nel compiere una siffatta operazione, pare meritevole di considerazione particolare il disposto di cui al succitato art. 951 C. nav., in quanto – con riferimento alle norme internazionali che hanno vigore ed esplicano effetti nella Repubblica italiana – v'è da riflettere sia sulle leggi di ratifica degli strumenti del sistema di Varsavia, sia sulla legge n. 12/2004, che ha ratificato la Convenzione di Montreal del 1999: il *punctum dolens* della questione, quindi, è quello di stabilire quali sono le norme internazionali cui l'art. 951 C. nav. effettua rinvio.

Orbene, argomentando dal disposto di cui all'art. 12 disp. prel.³⁵², sembra corretto formulare un'interpretazione dell'art. 951 C. nav. «il più possibile aderente al senso letterale delle parole ed il più rispondente possibile alle intenzioni del legislatore», giungendo così giocoforza alla conclusione di ritenere applicabile la Convenzione di Montreal alle ipotesi di trasporto aereo interno, in quanto il legislatore nazionale, con la riforma della parte aeronautica del «Codice della navigazione», «avrebbe inteso adeguare ai mutuati tempi, e quindi alla Convenzione di Montreal, la normativa in materia di contratto di trasporto aereo»³⁵³.

Alla medesima conclusione, d'altra parte, si giungerebbe qualora si ritenesse che la contemporanea vigenza di differenti norme internazionali all'interno della Repubblica dia semplicemente luogo a un mero conflitto tra le stesse, da risolvere nel modo consueto con cui agisce l'interprete in questi casi e cioè, verificata l'esistenza di una o più incompatibilità tra disposizioni o norme differenti, indagando se la soluzione del contrasto sia, o no, prevista in una delle medesime.

Se dunque, come da taluno³⁵⁴ precisato, «è ... alla volontà del legislatore di diritto uniforme che si dovrà rivolgere l'indagine atta risolvere il conflitto», tale volontà, a

³⁵¹ A tal riguardo, invero, giova osservare come le norme codicistiche siano applicabili anche qualora il trasporto avvenga tra Stati che non siano parte di alcuna delle suindicate convenzioni, sempre che in tale ipotesi sussista la giurisdizione italiana in merito ad un'eventuale controversia ed il contratto sia governato dalla legge italiana.

³⁵² Ai sensi dell'art. 12 disp. prel., nell' «applicare la legge non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse, e dalla intenzione del legislatore. Se una controversia non può essere decisa con una precisa disposizione, si ha riguardo alle disposizioni che regolano casi simili o materie analoghe; se il caso rimane ancora dubbio, si decide secondo i principi generali dell'ordinamento giuridico dello Stato».

³⁵³ Così ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano, 2007, 159.

³⁵⁴ PIRONTI, op. cit. 646.

ben vedere, «emerge con chiarezza laddove, nelle premesse della Convenzione di Montreal, il legislatore internazionale dà atto che la redazione della stessa sia stata dettata dalla necessità di modernizzare e consolidare la Convenzione di Varsavia ed i relativi strumenti», di talché non vi sarebbe alcun dubbio che – in caso di conflitto interpretativo o applicativo - è la prima che ha da prevalere sulla seconda.

Tale assunto, presente nelle premesse del testo pattizio, rappresenta, dunque – ci si passi l'espressione – , una sorta di «clausola abrogativa aperta ed espressa» della precedente normativa internazionale o, perlomeno, manifesta la volontà del legislatore internazionale di regolare la materia già normata dalla Convenzione di Varsavia, «con ciò involontariamente ed espressamente dettando il criterio cui l'interprete, in osservanza del principio *lex posterior derogat priori*, dovrebbe attenersi per stabilire se l'art. 951 C. nav. possa, almeno astrattamente, rinviare alla legge di ratifica degli strumenti di Varsavia ovvero, più correttamente, a quelle successive e riferite al moderno e consolidato strumento di Montreal»³⁵⁵.

Rebus sic stantibus, è dunque corretto ritenere che la Convenzione di Montreal costituisca oggetto del rinvio mobile di cui all'art. 951 C. nav., che pur rimane una norma di diritto nazionale, per mezzo della quale è stata sì realizzata «la completa e definitiva uniformità di regolamentazione fra il trasporto internazionale e quello nazionale uniforme»³⁵⁶, ma senza perciò connotare la norma interna della specialità propria del diritto convenzionale.

Logica conseguenza di quanto appena acclarato è la circostanza per cui, una volta entrato in vigore il citato d.lgs. n. 151/2006, la responsabilità del vettore aereo di cose risulta disciplinata dalla Convenzione di Montreal del 1999, non decadendo quindi il vettore dal limite *ivi* previsto, nemmeno quando abbia cagionato il danno con dolo o colpa grave³⁵⁷.

³⁵⁵ Così PIRONTI, *ibidem*. L'A. (op. cit., 647), a suffragio della tesi secondo cui la Convenzione di Montreal troverebbe applicazione con preferenza rispetto a quella di Varsavia, opera richiamo alla disposizione di cui all'art. 55 della medesima Convenzione di Montreal, «che prevede espressamente, [...] seppur nel diverso ambito di applicazione internazionale della norma, la prevalenza delle disposizioni di Montreal su quelle del sistema di Varsavia».

³⁵⁶ ANTONINI, *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.* 2006, 641 ss.

³⁵⁷ In merito alla nozione della cd. *wilful misconduct*, si rimanda a quanto osservato *supra*, sub paragrafo 3.1; sul punto, meritevoli di menzione sono le osservazioni di ROSAFIO (*Il limite del debito del vettore aereo di cose a seguito della riforma della parte aeronautica del codice della navigazione*,

Ma, a ben vedere, questo costituisce non già un punto d'arrivo, bensì un punto di partenza, posta l'insorgenza di problemi di non poco conto.

Come si è già ampiamente avuto modo di osservare³⁵⁸, infatti, con la sentenza della Corte costituzionale n. 199 del 25 maggio 2005 (in un momento cioè precedente a quello in cui ha visto la luce l'intervento legislativo di riforma della parte aeronautica del C. nav.), è stato dichiarato illegittimo, dopo decenni di acceso dibattito, l'art. 423 C. nav., proprio nella parte in cui non esclude il beneficio della limitazione risarcitoria in caso di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

In tale pronuncia – lo si è già visto³⁵⁹ – la Corte aveva ritenuto che il trasporto aereo nazionale costituisse valido termine di raffronto³⁶⁰ rispetto al trasporto marittimo interno, finendo con il valutare corretta la scelta del *tertium comparationis* operata dal giudice *a quo*.

In quella occasione, inoltre, il Giudice delle leggi non si era limitato ad indicare come valido il *tertium comparationis* prospettato dalla Corte rimettente, ma l'aveva esteso anche ad altri casi di trasporti interni di merci considerati analoghi, quali, lo si rammenta, il trasporto stradale e quello per ferrovia.

Tale multiforme comparazione aveva dunque condotto la Corte ad acclarare che, con la sola esclusione del trasporto marittimo, per ogni tipo di trasporto oggetto di disciplina speciale, il legislatore, nel prevedere un limite risarcitorio, aveva sempre disposto una disciplina puntuale e specifica per il caso in cui la perdita o l'avaria del carico trasportato sia dovuta a dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti, e ciò o per escludere *tout court* l'applicabilità del limite (così nel trasporto aereo e in quello su strada), o per raddoppiare l'importo previsto *ex lege* (nell'ipotesi di trasporto per ferrovia).

In forza di tale assunto, la Corte aveva quindi ritenuto la disciplina di cui all'art. 423, co. 1, C. nav. confliggente con l'art. 3 Cost., e ciò nella parte in cui

in *Resp. civ. e prev.* 2007, II, 1485), secondo cui sussiste la necessità di utilizzare categorie dogmatiche proprie della Convenzione in parola, con le quali, peraltro, "il confronto è ormai d'obbligo".

³⁵⁸ Cfr. *supra*, sub paragrafo 4.5.

³⁵⁹ *Idem*.

³⁶⁰ Come rilevato da attenta dottrina (CELOTTO, *Art. 3/1°*, in *Commentario alla Costituzione*, a cura di BIFULCO-CELOTTO-OLIVETTI, Torino, 2006, I, 78, nota 144), la giurisprudenza utilizza indifferentemente le espressioni «*tertium comparationis*», «termine di raffronto» e «elemento di comparazione».

irragionevolmente ometteva di considerare, assoggettando anch'essa al limite risarcitorio, l'ipotesi di perdita o avaria delle cose trasportate, dovuta a dolo o colpa grave del vettore marittimo, o dei suoi dipendenti e preposti.

Tuttavia, a pochi mesi di distanza dalla pronuncia *de qua*, il legislatore aveva provveduto a modificare la parte aeronautica del Codice della navigazione, *ivi* compreso l'art. 952³⁶¹ che, lo si è visto, era stato utilizzato dalla Corte come termine di raffronto per sancire l'illegittimità costituzionale dell'art. 423, co. 1, dello stesso Codice della navigazione.

In particolare, ciò che maggiormente rileva ai fini del presente lavoro è la circostanza per cui il d.lgs. n. 151/2006, prevedendo l'applicabilità al trasporto aereo nazionale della disciplina dettata dalla Convenzione di Montreal, ha modificato il contenuto della disciplina normativa utilizzata dalla Corte come *tertium comparationis* nella decisione in parola.

Tale evenienza, a ben vedere, non è certo di poco momento se si considera che l'attuale normativa codicistica, richiamando fedelmente quella convenzionale, non prevede la decadenza dal beneficio del limite risarcitorio in caso di dolo o colpa grave del vettore aereo di merci, a differenza di quanto precedentemente statuito dall'art. 952 Cod. nav.

Si giunge dunque, così, alla paradossale situazione in cui una norma (ricavabile dall'art. 423 del Codice della navigazione) è stata dichiarata incostituzionale in forza del raffronto con un *tertium comparationis* (l'art. 952 del Codice stesso) venuto meno in seguito ad un successivo intervento del legislatore.

³⁶¹ Il *vecchio* testo dell'art. 952 C. nav. prevedeva che 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 trentatremila per chilogrammo di merce caricata, o alla maggior 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». In seguito alla riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione, la disposizione in parola statuisce che il «vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto delle cose, almeno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle. Il risarcimento dovuto dal vettore è limitato in conformità della disciplina che la normativa internazionale in vigore nella Repubblica adotta nel regolare la responsabilità per ritardo».

Sul punto, quindi, viene spontaneo chiedersi: ed ora, *quid iuris* ?

La soluzione di una tale, alquanto intricata questione, non può prescindere dalla particolare natura della sentenza n. 199/2005 che, lo si è visto poc' anzi, è annoverabile tra le pronunce additive della Corte costituzionale.

Tali decisioni, come si è poc' anzi cercato di dimostrare³⁶², sono giuridicamente concepibili solamente in quanto a «rime costituzionalmente obbligate».

Infatti, lo si rammenta brevemente, mediante le sentenze additive il Giudice delle leggi non esercita una funzione legislativa che non gli spetta, ma si limita ad individuare quella norma (*quell'unica norma*, altrimenti la questione sarebbe di spettanza del legislatore, tornando in gioco l'esercizio di un potere discrezionale che spetta solo al legislatore stesso esercitare), ricavabile da disposizioni o principi di rango costituzionale, mediante la quale esplicitare ciò che viene inteso come presupposto, seppure non testualmente previsto dalla legge.

Ciò che viene ad essere limitato dalla pronuncia additiva non è (non lo si potrebbe ammettere) la titolarità della funzione legislativa, né la discrezionalità del legislatore nell'*an*, nel *quando* e nel *quomodo* esercitarla.

Ed è solo per questo (perché la norma ricavata per via interpretativa è l'unica possibile siccome direttamente derivante da disposizioni, o da principi di rango costituzionale) che, come è già stato rilevato³⁶³, il Parlamento è necessariamente vincolato all'interpretazione individuata mediante pronuncia additiva, con conseguente impossibilità di legiferare in senso contrario al «verso della rima», stante il combinato disposto di cui agli artt. 136, co. 1, e 137, co. 3, Cost.

Rebus sic stantibus, appare quindi corretto ritenere che, nel caso di specie, il legislatore abbia arbitrariamente forzato le «rime obbligate» individuate dalla sentenza n. 199/2005, con ciò non già esercitando il potere discrezionale che gli è sempre riconosciuto come proprio, bensì una porzione di potere legislativo che non gli pertiene, come conseguenza del contenuto «obbligato» della pronuncia additiva *de qua*.

A riprova di un tanto sta la circostanza per cui, *ex art. 137, u.c., Cost.*, il principio

³⁶² Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 5.1.

³⁶³ *Idem*.

dell'intangibilità del "giudicato costituzionale"³⁶⁴ è un – indiscusso e indiscutibile – principio di rango costituzionale.

L'accertamento dell'incostituzionalità operato dalla Corte ha sia carattere definitivo, sia effetto vincolante per chiunque (giudici e legislatore inclusi).

Ciò di cui si può semmai discutere è la portata del vincolo che il giudicato costituzionale opera nei confronti del legislatore, perché, su ciò, perfino la giurisprudenza costituzionale non è del tutto univoca.

Infatti, secondo una certa impostazione, peraltro sostenuta anche da parte della dottrina³⁶⁵, il principio della «immediata cessazione dell'efficacia» della norma giudicata contraria a Costituzione ai sensi dell'art. 136 Cost., ove riguardato alla luce di ciò che dispone il 137, si riferirebbe a provvedimenti legislativi di carattere confermativo, diretti a ripristinare retroattivamente la disciplina annullata, mentre, in presenza di una disciplina normativa riproduttiva solo *pro futuro* di quella dichiarata illegittima, risulterebbe preferibile una declaratoria di incostituzionalità che ribadisca la violazione dei medesimi parametri posti a fondamento della precedente pronuncia di accoglimento³⁶⁶.

Tale posizione è tuttavia criticata da chi, a ragione, ritiene che l'art. 136 Cost. disciplini l'efficacia delle decisioni di incostituzionalità non solo e soprattutto, per il futuro, ma anche per il passato. E, in tal senso, non sono mancate nella giurisprudenza della Corte pronunce in cui la legge impugnata è stata censurata in riferimento all'art. 136 Cost., anche a prescindere dal rilievo dell'esplicita efficacia retroattiva della disposizione legislativa sindacata³⁶⁷.

Per tornare all'art. 137 Cost., esso garantisce, tra l'altro, l'intangibilità del contenuto delle pronunce costituzionali, e ciò a prescindere dalla circostanza che sia

³⁶⁴ Di tale avviso è, *ex pluribus*, PARODI, *Art. 136*, in *Commentario alla Costituzione* cit., 2260; l'A., nel trattare il tema inerente all'inammissibilità di questioni dirette a censurare precedenti pronunce della Corte costituzionale, opera richiamo a C. cost., ordd. nn. 87/2000 e 63/2003.

³⁶⁵ Cfr. ANZON, *Autorità di precedente ed efficacia di "giudicato" delle sentenze di accoglimento*, in *Strumenti e tecniche di giudizio della Corte costituzionale*, in *Atti del Convegno* tenutosi a Trieste il 26-28.5.1986, Milano, 1988, 283 ss.

³⁶⁶ In tal senso PARODI, *op. cit.*, 2661, che rinviene indizi di questo atteggiamento in Corte cost. nn. 110/1997, 181/1997, 444/1997, 466/2002 e 211/2003.

³⁶⁷ A tale riguardo, cfr., *ex multis*, Corte cost. n. 545/1990.

stato adottato un formale atto di impugnazione³⁶⁸.

Tale assunto, invero, comporta «un obbligo di *natura giuridica* in forza del quale è impedito al legislatore, statale e regionale, di operare la violazione del giudicato costituzionale. Si tratta di un vincolo di tipo negativo, che si sostanzia in un impedimento a riprodurre, attraverso un nuovo esercizio della funzione legislativa, il medesimo «assetto normativo» già dichiarato illegittimo dal Giudice delle leggi»³⁶⁹.

Questa posizione trae fondamento dalla *ratio* stessa del sistema di controllo di costituzionalità delle leggi.

Infatti, il principio di rigidità costituzionale (di cui non solo l'esistenza stessa della Corte, ma anche l'insieme delle attività poste in essere da questa, sono espressione), trova il suo significato originario nell'individuazione di un insieme di valori da sottrarre all'arbitrio delle maggioranze parlamentari³⁷⁰, sicché «il principio del divieto di riproduzione della norma dichiarata incostituzionale appare pienamente conforme alla stessa ragion d'essere del controllo di costituzionalità»³⁷¹, nonché alla «forza» del giudicato costituzionale così come espressamente stabilita direttamente dalla Costituzione e non rimessa alla valutazione del legislatore ordinario.

In tale senso, se, per dirla con Crisafulli, la Corte costituzionale funge da

³⁶⁸ In questi termini DAL CANTO, *Art. 137*, in *Commentario alla Costituzione* cit., 2692.

³⁶⁹ DAL CANTO, *op. cit.*, 2693. L'A., nel sostenere tale tesi, opera richiamo, confutandola, alla minoritaria posizione secondo la quale le pronunce costituzionali di accoglimento non potrebbero, se non *incidenter tantum*, costituire vincolo per le assemblee legislative. Tale impostazione si fonda innanzitutto sulla scorta del dato testuale offerto dall'art. 136, co. 2, Cost., ove si dispone che «la decisione della Corte è pubblicata e comunicata alle Camere ed ai Consigli regionali interessati, affinché, ove lo ritengano necessario, provvedano nelle forme costituzionali», in particolare interpretando l'inciso «ove lo ritengano necessario» come espressione dell'assoluta libertà del legislatore di «superare» il giudicato costituzionale. In secondo luogo, si è sostenuto che l'art. 136 Cost. si riferirebbe esclusivamente al momento dell'applicazione e non anche a quello della produzione delle norme, così non potendo risultare limitato in alcun modo l'esercizio della funzione legislativa. Infine, poiché la riproduzione di una legge comporta pur sempre una nuova efficacia normativa, quest'ultima potrebbe essere rimossa solo a mezzo di una nuova pronuncia caducatoria della Corte. L'A., tuttavia, confuta tale impostazione, sottolineando come (*op. cit.*, 2694) «anche qualora [...] si realizzi la traslazione dell'effetto ablativo dalla norma al testo, l'oggetto del giudicato costituzionale sia sempre rappresentato dalla norma, «costituendo la disposizione soltanto il titolo d'accesso al giudizio di costituzionalità».

³⁷⁰ In tal senso MEZZANOTTE, *Il giudizio sulle leggi. Le ideologie del Costituente*, Milano, 1979, 64.

³⁷¹ Così DAL CANTO, *op. cit.*, 2694.

«controllore rispetto agli orientamenti e indirizzi del controllato»³⁷², risulterebbe del tutto incoerente ritenere sussistente una possibilità, per il secondo, di sottrarsi liberamente agli esiti del giudizio compiuto dalla prima.

In forza di quanto sin qui detto, dunque, è corretto ritenere che il combinato disposto degli artt. 136, co. 1, Cost. e 137, co. 3, Cost. costituisca un limite invalicabile riferibile non solo all'attività dei giudici, ma anche a quella del legislatore.

Orbene, per tali motivi, a parere di chi scrive, la riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione ha contravvenuto al dettato delle disposizioni costituzionali appena citate.

Per ciò di cui ci si sta qui occupando, il legislatore ha palesemente forzato la porzione di norma «blindata» dalla sentenza n. 199/2005 che, quanto alla decadenza dal beneficio del limite risarcitorio in caso di dolo o colpa grave del vettore, aveva individuato una necessaria «parità di trattamento» tra le diverse fattispecie del trasporto nazionale marittimo, aereo e stradale³⁷³.

Secondo l'insegnamento di carattere costituzionalistico che si è deciso di seguire³⁷⁴, quindi, al legislatore non era certo precluso di modificare l'assetto normativo delle discipline in esame, a condizione però di rispettare le «rime obbligate» individuate dalla Corte nella pronuncia che qui si commenta.

In tale senso, il disposto di cui al *nuovo* art. 951 del Codice della navigazione, sarebbe risultato esente da qualsiasi censura di legittimità costituzionale solo ove l'intervento legislativo avesse escluso la decadenza del vettore dal limite risarcitorio anche con riferimento alle ipotesi di trasporto interno marittimo e stradale, il che non è stato.

³⁷² CRISAFULLI, *Giustizia costituzionale e potere legislativo*, in *Diritto e società*, 1978, 53.

³⁷³ Come si è *supra* osservato, la sentenza n. 199/2005 ha preso in considerazione anche l'ipotesi del trasporto ferroviario nazionale, la cui disciplina normativa prevede che, in caso di dolo o colpa grave del vettore, l'importo previsto *ex lege* venga raddoppiato. A parere di chi scrive, tale evenienza è stata richiamata dal Giudice delle leggi al solo fine di palesare la circostanza per cui l'ordinamento prevede sempre una reazione (consistente nella decadenza dal beneficio del limite risarcitorio o nella maggiorazione dell'importo dovuto a titolo di risarcimento) all'ipotesi di danno cagionato da dolo e colpa grave del vettore; tuttavia, fattispecie speculari e quindi raffrontabili quali *tertia comparationis* con l'assetto normativo previsto ex art. 423. C. nav., sembrano ragionevolmente essere esclusivamente quelle inerenti al trasporto nazionale aereo e stradale.

³⁷⁴ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 5.1. quanto riportato del pensiero di L.A. Mazzaroli.

Rebus sic stantibus, quindi, non ci si può esimere dall'osservare come, nel caso *de quo*, il legislatore abbia violato il principio secondo cui il giudicato costituzionale gli preclude «non solo il disporre che la norma dichiarata incostituzionale conservi la propria efficacia, bensì il perseguire e il raggiungere, anche se indirettamente, esiti corrispondenti a quelli già ritenuti lesivi dalla Costituzione»³⁷⁵.

La situazione appena descritta rende pertanto auspicabile un nuovo intervento della Corte, atto a dichiarare l'incostituzionalità dell'art. 951 C. nav., nella parte in cui rinvia all'art. 22, paragrafo 5, della Convenzione di Montreal del 1999.

A parere di chi scrive dovranno assumersi come violati gli artt. 136, co. 1, Cost. e 137, co. 3, Cost., per le ragioni poc'anzi illustrate, mentre un ipotizzabile profilo di violazione *anche* dell'art. 3 Cost. dovrà invece ritenersi assorbito nella questione inerente al mancato rispetto del giudicato costituzionale di cui alla sentenza n. 199/2005.

Sul punto, peraltro, non si può che concludere ricordando che esiste anche una posizione³⁷⁶ per la quale sussisterebbero i presupposti a che la Corte dichiari l'illegittimità costituzionale anche dell'art. 2 della legge n. 12/2004, nella parte in cui dà esecuzione allo stesso art. 22, paragrafo 5, della Convenzione di Montreal.

Ma una tale opinione, a nostro sommo avviso, non persuade, per i motivi che seguono.

La Corte, come si è poc'anzi osservato, prendendo in rassegna gli orientamenti giurisprudenziali in ordine alla legittimità dell'art. 423 del Codice della navigazione, non ha mai ritenuto che l'istituto del limite risarcitorio fosse di per sé incompatibile con la nostra Carta costituzionale.

E a riprova di ciò basta considerare il portato della sentenza n. 132/1985³⁷⁷ che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della normativa nazionale di recepimento della Convenzione di Varsavia non certo per la previsione di un limite risarcitorio a vantaggio del vettore aereo di persone, bensì a causa dell'assenza di adeguate garanzie

³⁷⁵ Così Corte cost. n. 223/1983.

³⁷⁶ ROSAFIO, *op. ult. cit.*, 1488. L'A. ravvisa la pacifica competenza della Corte costituzionale a esercitare il controllo sulle norme pattizie che, in virtù del procedimento di adattamento, abbiano assunto il rango di legge ordinaria, al fine di rendere non più applicabile quella parte del trattato in contrasto con norme di rango costituzionale.

³⁷⁷ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.1.

di certezza e adeguatezza per il ristoro del danno³⁷⁸.

D'altronde, se il beneficio in parola fosse *in re ipsa* costituzionalmente illegittimo, non si comprenderebbero le ragioni per cui solo dopo sessant'anni di acceso dibattito è stata dichiarata l'illegittimità dell'art. 423 C. nav., peraltro con esclusivo riferimento al profilo della (mancata) decadenza dal limite risarcitorio in caso di dolo o colpa grave del vettore.

Si aggiunga che la Convenzione di Montreal del 1999 prevede un complesso sistema di aggiornamento della limitazione in parola: circostanza, questa, che dovrebbe garantire per lo meno la congruità dell'obbligo risarcitorio fissato a norma degli artt. 18 e 22³⁷⁹.

³⁷⁸ Cfr. Corte cost. n. 132/1985, secondo cui si «può intanto precisare che l'aver comunque sancito un limite alla responsabilità del vettore non basta ad integrare la prospettata ipotesi di illegittimità costituzionale, sebbene importi una deroga al principio del risarcimento integrale del danno».

³⁷⁹ L'art. 18 della Convenzione di Montreal del 1999 statuisce che: «1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo. 2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti: a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce; b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati; c) un evento bellico o un conflitto armato; d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce. 3. Il trasporto aereo ai sensi del paragrafo 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore. 4. Il periodo del trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto venga effettuato in esecuzione del contratto di trasporto aereo al fine del carico, della consegna o del trasbordo, si presume, salvo prova contraria, che qualsiasi danno risulti da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo. Se il vettore, senza il consenso del mittente, esegue il trasporto in tutto o in parte con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti, tale trasporto si presume effettuato nel corso del trasporto aereo». Il successivo art. 22 dispone che: «1. Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4150 diritti speciali di prelievo per passeggero. 2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione. 3. Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore

Sul punto, peraltro, v'è chi ritiene³⁸⁰ necessario rimettere alla Corte la valutazione della sussistenza dell'*altro* requisito, ovvero dell'adeguatezza del risarcimento.

Ma tale tesi non convince, sol che si considera che la sentenza n. 132/1985 ha sì individuato negli elementi dell'adeguatezza e della certezza del risarcimento le *condiciones sine qua non* della legittimità costituzionale del limite vettoriale, ma lo ha fatto con riferimento alla disciplina del trasporto aereo di persone, nella quale entrano in gioco, come è noto, valori costituzionalmente garantiti, quali la vita umana e l'integrità fisica, assolutamente estranei alla fattispecie del trasporto di merci.

Inoltre, è necessario significare come, con riferimento all'asserita esistenza di un *favor conventionis*³⁸¹, «la Corte sembra aver elaborato un limite generale consistente nel rispetto dei principi fondamentali dell'ordinamento costituzionale. Questo limite è stato utilizzato con particolare rigore per quanto riguarda i diritti personali

all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione. 4. In caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo di una parte delle merci o di qualsiasi oggetto in esse contenuto, per determinare il limite di responsabilità del vettore si tiene esclusivamente conto del peso totale del collo o dei colli interessati. Tuttavia, allorché la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci, o di un oggetto in esse contenuto, pregiudichi il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo o dalla stessa ricevuta di carico o, qualora tali documenti non siano stati rilasciati, dalla stessa registrazione con altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, ai fini della determinazione del limite di responsabilità si deve altresì tener conto del peso totale di tali altri colli. 5. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni. 6. I limiti previsti dall'articolo 21 e dal presente articolo non ostano alla facoltà del tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi. La disposizione precedente non si applica quando l'ammontare del risarcimento accordato, escluse le spese processuali e gli altri oneri relativi alla controversia, non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva».

³⁸⁰ ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, 187.

³⁸¹ Secondo CANNIZZARO (*Trattati internazionali e giudizio di costituzionalità*, Milano, 1991, 187 e 188) «sulla base del comportamento attuato dalla giurisprudenza non vi è dubbio che le norme che consentono l'osservanza di obblighi internazionali godono di un trattamento diverso e più favorevole di quello riservato alle norme interne aventi il medesimo valore formale. L'attività di armonizzazione operata dalla Corte costituzionale ha quindi prodotto un fenomeno di *favor conventionis* dell'ordinamento costituzionale italiano».

dell'individuo. Maggior flessibilità si è verificata nella tutela dei diritti di carattere patrimoniale. E' infatti in atto una tendenza a ritenere che questi diritti non vincolino l'attività di politica estera, sempre che sussista un rapporto ragionevole fra la loro compressione [e] la realizzazione di finalità internazionali».

Peraltro, è d'uopo rammentare che, per quanto concerne la questione della legittimità del limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale in sé e per sé, la Corte ne aveva già a suo tempo valutato la congruità rispetto al dettato costituzionale, essendo prevista *ex lege* la possibilità – per il caricatore – di esprimere la dichiarazione di valore e quindi di superare, mediante una tale manifestazione di volontà, il limite legale, così ottenendo «un risarcimento congruo al pregiudizio patrimoniale sofferto»³⁸².

Orbene, anche la Convenzione di Montreal del 1999 prevede lo strumento della «dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare»³⁸³, di talché, posto quanto appena esposto con riferimento al regime normativo interno, si deve desumere l'inconsistenza di un preteso contrasto con la Carta costituzionale.

Se, dunque, per i motivi anzidetti, non pare possibile ritenere costituzionalmente illegittimo il limite risarcitorio quale previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999, del pari non appare lesiva della nostra Costituzione la circostanza in virtù della quale l'art. 22, paragrafo 5, del testo pattizio non prevede la decadenza dal suddetto beneficio in caso di dolo o colpa grave del vettore, o dei suoi dipendenti e preposti.

Tale ipotesi di illegittimità costituzionale, infatti, potrebbe trovare fondamento solo con riferimento alla presunta violazione del principio di cui all'art. 3, co. 1, Cost.

Com'è noto, il giudizio di uguaglianza ha carattere sostanzialmente relazionale, riguardando le relazioni di identità/similitudine/diversità tra due o più persone, o cose, in rapporto a un determinato bene, o a un determinato *standard* di misura³⁸⁴.

Il giudizio è, pertanto, essenzialmente ternario.

³⁸² Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.4.

³⁸³ Si veda l'art. 22, n. 3, della suddetta Convenzione.

³⁸⁴ In tal senso CARAVITA, *Art. 3 Cost.*, in *Commentario breve alla Costituzione*, a cura di CRISAFULLI-PALADIN, Padova, 1990, 17.

Non si svolge raffrontando direttamente una norma al parametro costituzionale, essendo invece necessario indicare anche la norma, o il principio dell'ordinamento rispetto ai quali la norma impugnata violerebbe l'art. 3 della Costituzione.

La norma così individuata (il c.d. *tertium comparationis*) costituisce il «parametro da cui un giudizio di eguaglianza ben impostato non dovrebbe mai prescindere»³⁸⁵.

La presenza di un *tertium comparationis* normativo è dunque tendenzialmente riscontrabile in tutti i giudizi fondati sulla pretesa di dimostrare un contrasto con l'art. 3, co. 1, Cost., e ciò a maggior ragione nel caso in cui la doglianza verta su un'ingiustificata diversificazione di situazioni eguali.

Per tali motivi, il giudizio di eguaglianza «può essere separato in due fasi distinte: in una prima, "occorre verificare se sussista o meno omogeneità tra le situazione raffrontate"; solo in un secondo momento, qualora la prima verifica abbia avuto un risultato positivo, si può passare ad esaminare "se sia o meno razionale la diversità di trattamento... riservata (alle due situazioni) dell'ordinamento" »³⁸⁶.

Orbene, nel caso che ne occupa si potrebbe ipotizzare un'ingiustificata disparità di trattamento tra la disciplina stabilita dalla Convenzione di Montreal del 1999 (che, come si è già riportato, prevede l'invalidità del limite risarcitorio anche in caso di dolo o colpa grave del vettore), applicabile *ex art.* 951 del Codice della navigazione anche al trasporto aereo interno, e quella che, regolando le fattispecie del trasporto nazionale marittimo e stradale di merci, prevede invece la decadenza dal beneficio del limite in caso di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti.

Tale assunto, tuttavia, non ha ragion d'essere se si considera l'assenza di omogeneità tra i diversi sottotipi di trasporto appena elencati (fermandosi, cioè, addirittura alla prima fase del giudizio d'eguaglianza).

Sul punto, infatti, la Corte, seppure con riferimento al raffronto tra trasporto marittimo nazionale e internazionale, si è in passato già pronunciata, rifiutando l'idea di una possibile comparazione tra due regimi (di diritto interno e di diritto uniforme) evidentemente diversi anche con riferimento alla fonte della disciplina³⁸⁷.

Un siffatto rilievo porta a ritenere assente l'omogeneità tra la normativa dettata

³⁸⁵ In questi termini Corte cost. n. 1666/1982, cui opera richiamo CARAVITA, *ibidem*.

³⁸⁶ Così CARAVITA, *op. cit.*, 18.

³⁸⁷ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 4.3.

dalla Convenzione di Montereal e la disciplina legislativa inerente ai trasporti interni, con conseguente impossibilità di utilizzare quest'ultima quale *tertium comparationis*, così risultando infondata l'idea di una possibile violazione dell'art. 3, co. 1, Cost.

5.3. Conclusioni.

Le sentenze additive hanno un *diritto di cittadinanza* pieno nel nostro ordinamento ?

E, in caso di risposta affermativa, *quid iuris* per l'ipotesi in cui il legislatore contravvenga a quanto statuito dalla Corte mediante tale tipologia di pronunce ?

Sono queste le due complesse tematiche la cui trattazione ha costituito oggetto del presente lavoro, con riferimento allo specifico tema che s'è deciso di approfondire.

Quanto al primo degli interrogativi testé riportati, la soluzione va ricercata nella particolare natura giuridica delle decisioni in questione.

Infatti, come si è già avuto modo di rilevare³⁸⁸, la sentenza additiva – nonostante non manchi autorevole voce in senso contrario³⁸⁹ – non incide sulla titolarità della funzione legislativa, ma comporta una limitazione della discrezionalità con cui quest'ultima può essere esercitata.

A riprova di un tale assunto stanno le considerazioni di cui sopra, secondo cui tali pronunce hanno ragion d'essere solo in quanto a «rime obbligate», ovvero nell'ipotesi in cui la norma individuata dalla Corte espliciti ciò che, pur non essendo testualmente previsto dalla legge, era desumibile da una lettura «costituzionalmente orientata» della stessa.

Sul punto, si è già avuto modo di sottolineare che la disposizione, quale interpretata dalla Corte alla luce di principi costituzionali, *si trasforma*, a seguito del suo giudizio, in una fonte «atipica», in quanto dotata, per quella parte, quantomeno di una «forza passiva peculiare». Logica conseguenza di ciò è la circostanza per cui il legislatore non è più libero di agire sulla disposizione come meglio crede, dovendo esimersi dall'esercitare le proprie funzioni in senso contrario all'assetto normativo individuato

³⁸⁸ Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 5.1.

³⁸⁹ Si opera richiamo, per tutti, alle conclusioni di SILVESTRI (op. cit., 763), secondo il quale le sentenze additive introdurrebbero «norme giuridiche nuove non imputabili al legislatore».

dalla Corte.

A uscire intaccata da una pronuncia di tipo additivo non è dunque, lo si ribadisce, la titolarità – da parte del legislatore – del potere legislativo, quanto invece la discrezionalità nell'esercitarlo.

Ciò acclarato, le strade percorribili sono all'evidenza due: o si ritiene che le sentenze additive siano legittimamente date, in quanto non concretanti una violazione espressa dell'art. 70 Cost., o si propende per una loro illegittimità costituzionale.

In particolare, quest'ultima impostazione si fonderebbe sulla limitazione della discrezionalità del legislatore in sede di produzione normativa, che costituirebbe un palese ostacolo al libero esercizio delle funzioni riservate all'organo.

Adottando questa prospettiva, dunque, parrebbe possibile ipotizzare l'esistenza di un conflitto interorganico tra Corte costituzionale e Parlamento³⁹⁰.

Sul punto, infatti, *nulla quaestio* sul fatto che la Corte e le due Assemblee legislative costituiscano organi costituzionali dotati di competenze di rilievo costituzionale; ma quanto alla controversa possibilità che una sentenza additiva possa costituire oggetto del suddetto conflitto, si rimanda alla posizione secondo cui «perché sorga conflitto non occorre sia stato emesso un atto (asseritamente lesivo) delle attribuzioni difese; il giudizio, dunque non assume carattere necessariamente impugnatorio. Esso investe direttamente il "rapporto" e solo eventualmente l'atto ...»³⁹¹.

In tale senso, le pronunce in esame comporterebbero un'illegittima interferenza della Corte nell'esercizio (non quanto alla titolarità) della funzione legislativa, di talché verrebbe ad essere lesa una attribuzione di rango costituzionale del Parlamento.

A tal riguardo, tuttavia, va osservato che un conflitto di attribuzione tra poteri dello Stato avente a oggetto una qualsiasi sentenza della Corte costituzionale non potrebbe che concretare una sorta di impugnazione della medesima, con conseguente violazione dell'art. 137, ult. co., Cost.

³⁹⁰ Com'è noto, l'ammissibilità di un conflitto avente ad oggetto atti giurisdizionali sussiste «solo quando sia contestata la riconducibilità della decisione o di statuizioni in essa contenute alla funzione giurisdizionale, o si lamenti il superamento dei limiti, diversi dal generale vincolo del giudice alla legge, anche costituzionale, che essa incontra nell'ordinamento a garanzia di altre attribuzioni costituzionali» (cfr. Corte cost., ord. n. 359 del 1999).

³⁹¹ CERRI, *Corso di giustizia costituzionale*, Milano, 2008, 410 e 411.

Per tali ragioni, sembra corretto ritenere che le pronunce additive, pur non essendo auspicabili in quanto limitative della discrezionalità delle Camere nell'esercizio della funzione loro devoluta *ex art. 70 Cost.*, non possano costituire oggetto di un conflitto interorganico quale disciplinato dalla Costituzione e dagli artt. 37 e 38 della l. n. 87/1953.

Quanto invece al secondo interrogativo precedentemente formulato, si è già ampiamente trattata l'esistenza, per il legislatore così come per i giudici, dell'obbligo di rispettare il c.d. «giudicato costituzionale», siccome desumibile ai sensi dell'art. 137, co. 3, Cost. (con il senso che assume se riguardato anche alla luce dell'art. 136, co. 1, Cost.)

A tale riguardo, seppure con riferimento al solo art. 136 Cost., illustre (e maggioritaria) dottrina ritiene che l'accertamento dell'invalidità contenuto nelle sentenze di accoglimento della Corte abbia portata generale e si imponga indistintamente a tutti gli operatori giuridici³⁹². In altri termini, la disposizione costituzionale citata «pone un divieto che non può non operare *erga omnes*: essa, infatti, non solo comporta che la norma dichiarata illegittima non venga assunta a criterio di qualificazione di fatti, atti, o situazioni, ma impedisce anche, e necessariamente, che attraverso una legge si imponga che fatti, atti o situazioni siano valutati come se la dichiarazione di illegittimità costituzionale non fosse intervenuta»³⁹³.

Tali osservazioni portano quindi a ritenere – sempre ove, chiaramente, si ritenga la legittimità delle pronunce additive – che la riforma della parte aeronautica del Codice della navigazione abbia comportato, con riferimento al “nuovo” art. 951 C. nav., la violazione, per i motivi *supra* illustrati, del principio secondo cui il giudicato costituzionale preclude al legislatore «non solo il disporre che la norma dichiarata incostituzionale conservi la propria efficacia, bensì il perseguire e il raggiungere, anche se indirettamente, esiti corrispondenti a quelli già ritenuti lesivi dalla Costituzione»³⁹⁴.

³⁹² CRISAFULLI, “Riproduzione” o “conferma” di norme dichiarate incostituzionali, in *Giur. cost.* 1966, 1110.

³⁹³ Cfr. Corte cost. n. 88/1966.

³⁹⁴ Vedi *supra*, sub paragrafo 5.2.

Rebus sic stantibus, risulta in definitiva auspicabile un intervento della Corte costituzionale che dichiari l’illegittimità costituzionale dell’art. 951 C. nav., nella parte in cui rinvia all’art. 22, paragrafo 5, della Convenzione di Montreal del 1999.

Bibliografia

- ABBATE, *Osservazioni in tema di polizza di carico*, in *Riv dir. nav.* 1962.
- ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008.
- ANTONINI, *I contratti di utilizzazione dell'aeromobile*, in *Dir. mar.* 2006, 641 ss.
- ANZON, *Autorità di precedente ed efficacia di "giudicato" delle sentenze di accoglimento*, in AA.VV., *Strumenti e tecniche di giudizio della Corte costituzionale, Atti del Convegno, Trieste 26-28.5.1986*, Milano, 1988.
- ARENA, *L'abbandono della nave ai creditori*, Milano, 1939.
- ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in AA.VV., *Codice di commercio commentato*, VI, 2, Torino, 1935.
- AULETTA, *Limitazione di responsabilità del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1952.
- BALLARINO, *La limitazione del debito del vettore marittimo e aereo*, in AA.VV., *Il Cinquantenario del codice della navigazione*, Cagliari, 1992, pp. 254 ss.
- BARILE, *Diritti dell'uomo e libertà fondamentali*, Bologna, 1984.
- BASEDOW, *Passegierschiffahrt*, in *Zeitschrift fur das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht*, 1984.
- F. BERLINGIERI, *I concetti di "unit" e "package" della Convenzione di Bruxelles e di "unità di carico" dell'art. 423 cod. nav.*, in *Dir. mar.* 1952.
- F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978.
- F. BERLINGIERI, *Legittimità costituzionale dell'art. 423 cod. nav.*, in *Dir. mar.* 1988.
- F. BERLINGIERI, *Limite del debito del vettore: modalità di calcolo*, in *Dir. mar.* 1986.

- G. BERLINGIERI, *La validità della clausola: "Il valore di ciascun collo non eccede la somma di cento dollari, salvo patti in contrario stabiliti nella presente, sulla quale base deve essere regolato il tasso del nolo" di fronte all'Harter Act*, in *Dir. mar.* 1911.
- G. BERLINGIERI, *Note sull'applicabilità della limitazione del debito del vettore marittimo in caso di dolo o colpa grave*, in *Dir. mar.* 1960.
- BONOLIS, *Il diritto marittimo medioevale dell'Adriatico*, Pisa, 1921.
- BRASIELLO, *La responsabilità del vettore*, in *Giur. compl. Cass. civ.* 1955.
- BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in AA.VV., *Comm. al cod. comm.*, Milano, 1920.
- BRUNETTI, *Diritto marittimo privato*, Torino 1935.
- BRUNETTI, *Il sistema delle clausole d'esonero*, in *Dir. comm.* 1916.
- BRUNETTI, *Sulla struttura del contratto di noleggio*, in *Riv. Dir. comm.* 1915.
- BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in AA.VV., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, Milano, 1994.
- BUSTI, *Recenti orientamenti in tema di interpretazione giurisprudenziale dell'art. XIII Protocollo dell'Aja (Responsabilità illimitata del vettore aereo internazionale)*, in *Trasp.* 1976.
- CANNIZZARO, *Trattati internazionali e giudizio di costituzionalità*, Milano, 1991.
- CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1988.
- CARBONE, *Definizione di "trasporto marittimo di merci" ed applicazione necessaria della normativa di diritto uniforme*, in *Dir. mar.* 1987.
- CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo*, Milano, 1984.
- CARBONE, *La responsabilità del vettore marittimo: i principi e la loro continuità (tra passato e prospettive di sviluppo)*, in *Dir. mar.* 1987.
- CARLASSARE, *Le "questioni inammissibili" e la loro riproposizione*, in *Giur. cost.* 1984.
- CARAVITA, *Art. 3 Cost.*, in AA.VV., *Commentario breve alla Costituzione*, a cura di

- CRISAFULLI – PALADIN, Padova, 1990.
- CECCHERINI, *Clausole di esonero tra principi giuridici e regole di mercato*, in *Studi di diritto privato*, Pisa, 2003.
- CECCHERINI, *Salta il limite di responsabilità del vettore marittimo per le cose trasportate*, in *Danno e resp.*, XI, 2005, pp. 1066 ss.
- CELOTTO, *Art. 3/1°*, in AA.VV., *Commentario alla Costituzione*, a cura di BIFULCO – CELOTTO – OLIVETTI, Torino, 2006.
- CHIARELLI, *Relazioni di sintesi*, in AA.VV., *La Corte costituzionale tra norma giuridica e realtà sociale. Bilancio di vent'anni di attività*, Bologna, 1978.
- CHIEREGATO, *La fine del sistema tariffario a forcilla ex lege 298/74. Le novità di cui al D. Lgs. 21.11.2005, n. 286*, in *www.altalex.com* (12.4.2006).
- COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*, in *Dir. trasp.* 1988, pp. 196 ss.
- COMENALE PINTO, *L'epilogo della querelle sulla rilevanza di dolo e colpa grave nella limitazione del vettore marittimo di cose*, in *Dir. Turismo* 2005, pp. 369 ss.
- COMENALE PINTO, *Ripensamenti del quarto circuito in tema di fair opportunity*, in *Dir. trasp.* 1993.
- CRISAFULLI, *"Riproduzione" o "conferma" di norme dichiarate incostituzionali*, in *Giur. cost.* 1966, pp. 1108 ss.
- CRISAFULLI, *Disposizione e norma*, in *Enc. dir.*, XIII, Milano, 1964.
- CRISAFULLI, *Giustizia costituzionale e potere legislativo*, in *Diritto e società* 1978.
- CRISAFULLI, *Lezioni di diritto costituzionale*, II, Padova, 1984.
- CUSMAI, *La giusta opportunità per l'utente caricatore di esprimere liberamente la dichiarazione di valore come presupposto della legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. trasp.* 2004, pp. 123 ss.
- D'ONOFRIO, *La "sentenza legge" sulle emittenti locali: il difficile equilibrio tra libertà e potere*, in *Il diritto delle radiodiffusioni e delle telecomunicazioni* 976.

- DE VERGOTTINI, *Diritto costituzionale*, Bologna, 2008.
- DE VITA, *Il concetto di “package” nella dottrina e giurisprudenza nord americana*, in *Riv. dir. nav.*, 1960.
- DAL CANTO, *Art. 137*, in AA.VV., *Commentario alla Costituzione*, a cura di BIFULCO – CELOTTO – OLIVETTI, Torino, 2006.
- DOMINEDÒ, *Considerazione sulla disciplina dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Studi per la codificazione del diritto della navigazione*, Roma, 1940.
- DOMINEDÒ, *Le clausole di esonero di responsabilità del vettore e l’art. 416 cod. comm.*, in *Foro it.* 1938.
- DOMINEDÒ, *Sviluppi sulla teoria del noleggio*, in *Riv. Dir. comm.* 1939.
- ELIA, *Le sentenze additive e la più recente giurisprudenza della Corte costituzionale*, in AA.VV., *Scritti in onore di Vezio Crisafulli*, I, Padova, 1985, pp. 299 ss.
- FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile*, Roma, 1947.
- FOGLIANI, *Incostituzionale il limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale di merci nel caso di dolo o colpa grave*, in *Dir. trasp.* 2005, pp. 964 ss.
- FOGLIANI, *La dichiarazione di valore, questa sconosciuta*, in *Dir. trasp.* 1998.
- FRAIKIN, *Traité de la responsabilité du transporteur maritime*, Parigi, 1957.
- GAETA, *Il nuovo codice della navigazione. I precedenti legislativi*, in *Dir. prat. comm.* 1941.
- GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 1998.
- GOILLOUD, *Droit maritime*, Parigi, 1988.
- GRECO, *Appunti sulle clausole di irresponsabilità nei trasporti marittimi*, in *Annuario dir. comp. e studi. leg.* 1931.
- GRIGOLI, *Profili del diritto dei trasporti nell’attuale realtà normativa*, Bologna, 2003.
- GRISOLIA, *Alcune osservazioni sulle “sentenze comando” ovvero sul*

"potere monitorio" della Corte costituzionale, in *Giur. cost.* 1982.

GROSSI, *Introduzione ad uno studio sui diritti inviolabili nella Costituzione italiana*, Padova, 1972.

LATTES, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane*, Milano, 1884.

LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'art. 416 cod. comm. e la validità delle clausole di esonero nei trasporti marittimi*, in *Riv. dir. comm.* 1938.

LEFEBVRE D'OVIDIO, *Sulla validità delle clausole di esonero e delle clausole limitative nel trasporto marittimo di cose*, in *Foro it.* 1943.

LEFEBVRE D'OVIDIO – PESCATORE – TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008.

MANCA, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, Milano, 1974.

MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, Milano, 1961.

MARTINES, *Diritto costituzionale*, Milano, 2007.

L.A. MAZZAROLLI, *Il Giudice delle leggi tra predeterminazione costituzionale e creatività*, Padova, 2000.

L.A. MAZZAROLLI, *Le multiformi sentenze dei giudici delle leggi: fonti di produzione normativa*, 2011, in corso di pubblicazione in AA.VV., *Quante giurisdizioni, quale Giustizia nell'Europa*, Atti del Convegno tenutosi a Bolzano nei giorni 6-8.10.2010.

MAZZIOTTI DI CELSO – SALERNO, *Manuale di diritto costituzionale*, Padova, 2007.

MEDINA, *Ancora sulla costituzionalità del limite del debito risarcitorio del vettore marittimo*, in *Dir. mar.* 2004, pp. 89 ss.

MEDINA, *Incostituzionale la limitazione della responsabilità del vettore aereo?*, in *Dir. mar.*, 1980.

MEZZANOTTE, *Il giudizio sulle leggi. Le ideologie del Costituente*, Milano, 1979.

MEZZETTI, *Manuale breve di diritto costituzionale*, Milano, 2011.

MODUGNO, *Ancora sui controversi rapporti tra Corte costituzionale e potere*

- legislativo*, in *Giur. cost.* 1988.
- MODUGNO, *Corte costituzionale e potere legislativo*, in AA.VV., *Corte costituzionale e sviluppo della forma di governo in Italia*, a cura di BARILE – CHELI – GRASSI, Bologna, 1982.
- MODUGNO, *La giurisprudenza costituzionale*, in *Giur. cost.* 1978.
- MONTESANO, *Sulle sentenze di incostituzionalità interpretative*, in *Giur. it.* 1969.
- MORDIGLIA, *La limitazione legale della responsabilità del vettore e gli effetti del dolo e della colpa grave*, in *Dir. mar.* 1950.
- MORRONE, *Corte costituzionale e principio generale di ragionevolezza*, in www.giuri.unibo.it.
- MORTATI, *Istituzioni di diritto pubblico*, Padova, 1978.
- OCCHIOCUPO, *La Corte costituzionale come giudice di opportunità delle leggi*, in AA.VV., *La Corte costituzionale tra norma giuridica e realtà sociale. Bilancio di vent'anni di attività*, Bologna, 1978.
- OLIVELLI, *Sulla validità dell'esonero contrattuale della responsabilità indiretta del vettore marittimo*, in *Dir. prat. comm.* 1931.
- ORLANDO, *Il contratto di trasporto marittimo moderno e la figura giuridica del raccomandatario di navi*, Palermo, 1914.
- PACE, *Problematica delle libertà costituzionali*, Padova, 1983.
- PALADIN, *Diritto costituzionale*, Padova, 1998.
- PALADIN, *Le fonti del diritto italiano*, Bologna, 1996.
- PARDOLESI, *Nota a Corte cost. n. 401 del 1987*, in *Foro it.* 1987.
- PARODI, *Art. 136*, in AA.VV., *Commentario alla Costituzione*, a cura di BIFULCO – CELOTTO – OLIVETTI, Torino, 2006.
- PERSICO, *Dieci lustri di applicazione della convenzione internazionale di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.* 1971.
- PESCATORE, *In tema di limitazione della responsabilità del vettore marittimo*, in *Foro Pad.* 1950.

- PESCATORE, *Riflessi costituzionali della limitazione della responsabilità del vettore nautico*, in *Dir. trasp.* 1988, pp. 1 ss.
- PIRONTI, *La limitazione risarcitoria del vettore nel trasporto aereo internazionale di cose: Costituzione italiana e mancata previsione della decadenza dal beneficio del limite nella Convenzione di Montreal*, in *Dir. trasp.* 2008, pp. 639 ss.
- PIZZORUSSO, *Delle fonti del diritto*, in AA.VV., *Disposizioni sulla legge in generale Artt. 1-9, Commentario del codice civile*, a cura di SCIALOJA – BRANCA, Bologna-Roma, 1977.
- PIZZORUSSO, *Le motivazioni delle decisioni della Corte costituzionale: comandi o consigli?*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 1963.
- PIZZORUSSO, *Lezioni di diritto costituzionale*, Roma, 1981.
- PONZANELLI, *Le clausole di esonero dalla responsabilità civile*, Milano, 1984.
- PREDIERI, *Parlamento 1975*, in AA.VV., *Il parlamento nel sistema politico italiano*, Milano, 1975.
- PUTZEYES, *Responsabilité du transporteur pour les dommages causés aux tiers dans le différents modes de transport*, in *European Transport Law*, XXVI, 1991.
- RICCARDELLI, *Sul concetto di "colis" nell'art. 4, n. 5 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico*, in *Giur. it.* 1969.
- RIGHETTI, *Decadenza dal diritto al risarcimento dei danni*, in *Dir mar.* 1986.
- RIGUZZI, *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da ANTONINI, Milano, 2008, pp. 225 ss.
- RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993.
- ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1975.
- ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959.
- ROSAFIO, *Il limite del debito del vettore aereo di cose a seguito della riforma della*

- parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Resp. civ. e prev.*, II, 2007, pp. 1084 ss.
- ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano, 2007.
- SCIALOJA, *Origini della limitazione della responsabilità dell'armatore per abbandono della nave*, in *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946.
- SELVIG, *Unit limitation of carrier's liability*, Oslo-London, 1961.
- SERGES, *Questione di legittimità costituzionale alla stregua del principio di eguaglianza ed individuazione del "tertium comparationis"*, in *Giur. it.* 1989, pp. 378 ss.
- SANTORO, *A proposito degli effetti della sentenza n. 225 del 1974 della Corte costituzionale sulla riserva allo Stato del servizio radiotelevisivo*, in *Il diritto delle radiodiffusioni e delle telecomunicazioni*, Milano, 1974.
- SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità e autonomia delle parti*, in *Dir. trasp.* 1992, pp. 345 ss.
- SILVESTRI, *Le sentenze normative della Corte costituzionale*, in AA.VV., *Scritti in onore di V. Crisafulli*, I, Padova, 1985, pp. 755 ss.
- SISTO, *Diritto marittimo italiano*, Milano, 1906.
- TINCANI, *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da ANTONINI, Milano, 2008, pp. 225 ss.
- TULLIO, *Ancora sull'inapplicabilità del limite del debito del vettore marittimo in caso di colpa grave*, in *Dir. trasp.* 2001, pp. 807 ss.
- TULLIO, *Confini di applicabilità della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.* 1970.
- TULLIO, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. trasp.* 1992, pp. 485 ss.
- TULLIO, *L'insuccesso delle Regole d'Amburgo: approccio di analisi economica*, in *Dir. trasp.* 2007.

- TULLIO, *Profili attuali della limitazione del debito del vettore marittimo*, in *Dir. trasp.* 1994.
- TULLIO, *Sull'applicabilità della limitazione del vettore marittimo in caso di colpa grave*, in *Riv. giur. sarda* 1986.
- TURCO BULGHERINI, *Eguaglianza dei cittadini, solidarietà sociale e limitazione della responsabilità del vettore aereo di persone*, in *Dir. prat. av. civ.* 1979.
- VERNIZZI, *Le (future) "Regole di Rotterdam": alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare*, in *Resp. civ. e prev* 2009.
- ZAGREBELSKY, *La giustizia costituzionale*, Bologna, 1988.
- ZAMPONE, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999.
- ZAMPONE, *La limitazione del debito del vettore*, in AA.VV., *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, pp. 206 ss.
- ZENO, *Storia del diritto marittimo del Mediterraneo*, Roma, 1915.
- ZUNARELLI, *Lezioni di diritto della navigazione*, Bologna, 2001.