

ENZIO VOLLI

*Prof. di Diritto della navigazione  
nell'Università degli Studi di Trieste*

## SULL'ART. 423 CODICE NAVIGAZIONE

1. L'attenzione della giurisprudenza rivolge - dopo molti anni - spinta dalla inadeguatezza del limite posto - la sua attenzione alla possibile incostituzionalità dell'art. 423 cod. nav.<sup>1</sup>

Se il Tribunale di Genova, con la ordinanza sopra riportata, ha prospettato taluni profili di possibile incostituzionalità, cui ha risposto la Corte Costituzionale con la sentenza n. 71/03, ove ha precisato che non può assumersi a raffronto il diverso limite e la diversa disciplina nel trasporto internazionale, come fissato dalla convenzione del 1924 e dalle regole di "Visby", in cui il limite non viene eluso da colpa grave, ma solo da una omissione caratterizzata dalla precisa volontà di danno o dovuta a temerarietà, o, comunque, in ipotesi di colpa "con previsione" (art. 4, 5 co., lett. e).

La sentenza 71/03 ha ritenuto confermare i precedenti giudizi di costituzionalità<sup>2</sup> posta la espressa possibilità di derogare al limite con dichiarazione di valore, significando per tale ragione la irrilevanza che il caricatore fosse "occasionale" o meno.

1. Cass. 23 aprile 1969, n. 1278 in *Dir. Mar.*, 1969, 72; App. Trieste 16 gennaio 1982 in *Dir. Mar.* 1982, 448; Trib. Livorno 20 settembre 1997, in *Dir. Mar.* 1999, 814; in dottrina: Bonelli in *Dir. Mar.* 1974, 30; Spasiano in *Dir. Mar.* 1986, 593; Bonelli in *Dir. Mar.* 1986, 541; F.Berlingieri in *Dir. Mar.*, 1986, 556; Carbone in *Dir. Mar.* 1988, 321; F.Berlingieri in *Dir. Mar.* 1990, 47; F.Berlingieri in *Dir. Mar.* 1991, 334.

2. Corte Cost. s. 19.11.1987 n. 401 in *Foro It.* 1988,1,18 con nota Cosentino e in *Dir. Mar.* 1988,59 con nota F.Berlingieri; Corte Cost. Ord. 8, 10.1.1991 in *Dir. Mar.* 1991, 334, con nota di F.Berlingieri.

Ancora ha ritenuto la sentenza che l'aggiornamento del limite che auspica (come stabilito già per il trasporto aereo) sia compito riservato al legislatore, incensurabile la norma attuale in sede di legittimità. La sentenza ha anche messo in evidenza la necessità ex art. 1469 quater c.c. che il testo contrattuale debba far constare chiaramente l'eventuale maggior costo del trasporto, in relazione alla effettuata dichiarazione di valore.

Contemporaneamente, e nello stesso giorno della pubblicazione della sentenza della corte Costituzionale, la Corte di Cassazione ha deciso, con ordinanza di rimettere alla consulta nuovamente l'esame della costituzionalità dell'art. 423 cod. nav., in particolare con riferimento alla difformità di disciplina del limite del debito vettoriale nel trasporto marittimo e di quello aereo.

L'ordinanza, nella sua ultima parte, adduce argomentazioni anche a contrastare le motivazioni della sentenza della Corte Costituzionale.

2. Giova, con riferimento all'ordinanza di rimessione, rilevare che, secondo quel giudice si porrebbe un problema di legittimità perché l'art. 423 cod. nav. non contiene una disposizione secondo cui il limite della responsabilità (*rectius* del debito) del vettore marittimo debba venire periodicamente aggiornato ed, in ogni caso, adeguato a garantire la effettività del risarcimento per perdite o avaria delle cose trasportate. Del pari, si ravvisava un profilo di costituzionalità perchè la norma non escludeva che il limite non fosse opponibile in ipotesi di dolo o colpa grave del vettore marittimo, dei suoi dipendenti o preposti; ancora perchè non prevedeva che detto limite fosse periodicamente aggiornato e, comunque, almeno in questa ipotesi, tale da adeguatamente garantire il risarcimento.

La questione della legittimità costituzionale nell'ordinamento italiano dell'art. 423 Codice della Navigazione ed in genere dei limiti posti legislativamente al risarcimento dei danni, è stata ripetutamente esaminata dalla Corte di legittimità - così come la

parallela, (ma non del tutto identica ed omogenea) questione nel trasporto aereo<sup>3</sup> ed in genere in ipotesi simili o analoghe<sup>4</sup>, come, del resto, ampiamente richiamato nella ordinanza di remissione che cita ben sei decisioni.

La sentenza 71/03 ha esaminato la questione di valenza analogica, della legittimità costituzionale, dell'art. 423 cod. nav., ma con riferimento ai limiti posti nelle Convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto di merci (marittimo, aereo, terrestre).

3. Per meglio inquadrare e dare giustificazione completa della valenza (anche costituzionale) dell'istituto della limitazione e per giustificare la non perfetta analogia con l'analogo istituto del trasporto aereo, varrà brevemente ricordare che i regolamenti pattizi nel trasporto marittimo tra il vettore ed i caricatori, risalenti agli anni nei quali aveva trovato particolare sviluppo la navigazione a vapore, intorno al 1880, prevedevano nel mercato internazionale e, soprattutto, in quello angloamericano, clausole di (quasi) totale esonero della responsabilità del vettore marittimo anche nella ipotesi di "colpa commerciale" (esonero il vettore in ogni caso in ipotesi di colpa nautica).

Quando le condizioni economiche del mercato lo consentirono, da parte del ceto mercantile si ottennero man mano restrizioni a questo esonero, che trovarono espressione del Harter Act, del 1883 e successivamente nel COGSA del 1924<sup>5</sup>.

3. Trib. Milano, 19 giugno 1972 in *Dir.Mar.* 1974, 157; Corte Cost. 29 aprile 1982, n. 81 in *Dir.Mar.* 1983, 244; Corte Cost. 6 maggio 1985, n. 132 in *Dir.Mar.* 1985, 751; Corte Cost. 6 giugno 1989, n. 323 in *Dir.Mar.* 1990, 47; App. Napoli 8 ottobre 1990 in *Dir.Mar.* 1991, 1020; Cass. Sez. III 21 marzo 1994, n. 2652 in *Dir.Mar.* 1996, 990; in dottrina: Medina in *Dir.Mar.* 1980, 544.

4. Corte Cost. 1991 n. 420 (Responsabilità vettore stradale); 1988 n. 497 (Indennità di disoccupazione); 1987 n. 560 (Fondo garanzia vittime stradali); 1997 n. 463 (Responsabilità postale); 1988 n. 303 (idem); 1992 n. 74 (idem).

5. D'altro canto, l'armatore, per conto suo, nell'esercizio nautico aveva imposto, sempre nell'ambito dell'ordinamento marittimo internazionale, la limitazione del debito armatoriale (c.d. "limitazione globale") trasfusa poi non solo in numerose convenzioni internazionali ma anche in norme che si ritrovano in tutti gli ordinamenti marittimi (nel cod. nav. all. art. 295 cod. nav.)

Tale contrasto tra vettore ed aventi diritto alle merci trovò il suo contemperamento nelle c.d. "regole dell'Aja" che si trasfusero nella Convenzione internazionale sulla polizza di carico del 1924, che non solo fissava all'articolo IV n. 5 una limitazione del debito per il risarcimento dei danni dovuti a causa di perdita e avaria in 100 sterline per unità, ma anche stabiliva la nullità di qualsiasi pattuizione contraria a favore del vettore.

Il limite, in allora, (sterline oro e successivamente in franchi Poincarè) era fisso, ma con i Protocolli Bruxelles (Visby) del 1968 e del 1974 fu adeguato e parametrato sui "diritti di prelievo", per loro natura variabili.

La ragione per la quale sono stati fissati normativamente (convenzioni internazionali e leggi interne di quasi tutti gli ordinamenti giuridici) dei limiti non tanto alla "responsabilità", quanto al "debito" di risarcimento, è di natura essenzialmente economica, e tende a contemperare gli interessi dei vettori e quello dei "mercanti", perchè consente di mantenere un equilibrio nel mercato dei noli; mercato e determinazione del relativo prezzo sempre più importante e che sempre più interessano la generalità dei cittadini dell'intero pianeta, posto che è interesse di tutti mantenere bassi i noli marittimi<sup>6</sup> ad un livello tale che si imponga una stabilità dei prezzi.

Se il vettore marittimo fosse tenuto a rispondere illimitatamente in caso di perdita o avaria, per certo, a fronte della massa dei trasporti - anche "occasionalni" come taluni di essi vengono definiti - non potrebbe che considerare statisticamente tale rischio e, quindi, applicare ai noli un corrispondente aumento. La apposizione di un tetto al debito risarcitorio del vettore marittimo è, quindi, ispirata ad una legge di mercato e, soprattutto, a ragionevolezza.

Tale profilo limitativo trova, a sua volta, due contempera-

6. Basti pensare che circa il 75% delle materie prime o merci utilizzate in Italia giunge per mare.

menti che rendono il sistema ragionevole e compatibile con la normativa costituzionale non solo italiana ma anche con quelle che dettano norme in tema di mercato e di commercio anche più liberali; da un lato è previsto nello stesso art. 423 cod. nav., nel capoverso, che la limitazione non valga in caso di dichiarazione di valore attuata dal caricatore (cui consegue una pattuizione specifica sul corrispettivo nolo da praticare che deve coprire il rischio anche di un maggior esborso). La dichiarazione di valore è di estrema semplicità anche nei c.d. trasporti occasionali, al momento della prenotazione dello spazio (c.d. booking) si dà rilievo del valore della merce che si carica.

Altro contemperamento è quello della facile possibilità per il caricatore di una stipulazione assicurativa che lo copra dei danni per perdita ed avaria. È, ad esempio, prassi assolutamente e comunemente diffusa nel commercio internazionale e nazionale quello della vendita CIF, nella quale, appunto, è espressamente prevista, (ma ciò a seguito di usi e consuetudini generali) la copertura assicurativa della merce trasportata.

4. L'esame, quindi, del precetto di cui l'art. 423 cod. nav. va portato tenendo conto delle ragioni storiche, della ragionevolezza del limite, della possibilità per il caricatore, che di tale limite può dolersi, di evitarlo facilmente, vuoi con la dichiarazione di valore, vuoi con il perfezionamento di una copertura assicurativa che lo tenga indenne da ogni perdita.

Prima ancora di enucleare le ragioni dei dubbi sollevati nella ordinanza della Cassazione (cui, per il vero, per molti profili dà risposta esaustiva nella sentenza la Corte Costituzionale, va ancora richiamata l'attenzione sulla circostanza che non si tratta di un limite pattizio, ma di **limite legale**, ove la norma non distingue in alcun modo tra perdita o avaria dovuta a "colpa" o a "dolo" o "colpa grave". Ove il legislatore non abbia distinto non è ammissibile una interpretazione della norma che voglia introdurre siffatta distinzione, ciò non è consentito in sede ermeneuti-

ca come già aveva da tempo autorevolmente stabilito la Corte Suprema<sup>7</sup>.

Nei trasporti internazionali il n. 5 dell'art. IV della Convenzione di Bruxelles del 1924 stabiliva il limite in cento sterline e non distingueva, in alcun modo, tra dolo e colpa grave da un lato e semplice "colpa" dall'altro. E' stato il "Protocollo" del 23.2.1968 che ha sostituito le 100 sterline oro con 10.000 franchi per unità, che ha introdotto all'art. 2, lett. e), il precetto di non operatività della limitazione nella ipotesi in cui il danno risulti da un atto o da una omissione del vettore che sia affetta da dolo (vorremmo dire così "specifico"), caratterizzato dalla "intenzione di provocare il danno", oppure, quando si fosse trattato di un atto temerario attuato "con la coscienza che ne potesse risultare con probabilità l'insorgere di un danno".

Quindi, in regime di trasporto internazionale, la limitazione è pur sempre operante anche in caso di colpa grave o dolo, salvo che il comportamento colposo del vettore sia stato "temerario" caratterizzato dalla coscienza che il danno potesse essere conseguente a questo suo comportamento (si potrebbe utilizzare la espressione "colpa con previsione"), o anche in ipotesi di "dolo specifico", come più sopra indicato.

L'art. 2 del Protocollo di Bruxelles del 21.12.1979 ha sostituito la misura della limitazione da franchi in quella 166,67 unità di conto, ma senza in alcun modo ampliare i casi di esonero della limitazione.

5. La disciplina del trasporto aereo non può vantare una lunga e consolidata tradizione commerciale e giuridica, come quella, più che centenaria del trasporto marittimo (statuti comunali, primo quello dell'isola di Curzola nel 1217; regole D'Oleron: Consolato del mare; Ordinance de la Marine di Colbert del 1681; leggi dei porti anseatici, e da ultimo, prima della codificazione

7. Cass. 23.4.1969 n. 1728 in *Dir. Mar.* 1969, 72,88.

napoleonica, il Codice della marina mercantile veneta promulgato di soli pochi anni prima della caduta della Serenissima, a non dire di tutte le legislazioni europee e sudamericane che trovano radice nel "code de commerce").

Per quanto riguarda il trasporto aereo l'istituto venne in Italia legislativamente disciplinato con il R.D.L. 28 settembre 1933 n. 1733 (art. 11 e 38) che poneva il limite di L. 190/Kg, salvo la dichiarazione di valore. La normativa era influenzata dalla allora recentissima Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929<sup>8</sup>, soprattutto per quanto riguarda i ben diversi elementi costitutivi ed esonerativi della responsabilità del vettore aereo (art. 36 R.D.L. 1733/33): esonero in ipotesi di piena diligenza nell'aver assunto tutte le misure necessarie per evitare il danno, in analogia con l'art. 20 della Convenzione di Varsavia<sup>9</sup>.

La ordinanza della Cassazione per mettere in evidenza la disomogeneità delle limitazioni nel trasporto marittimo ed in quello aereo, rileva che la L. 13.5.1983 n. 213 avrebbe disposto un sistema di aggiornamento periodico del limite di responsabilità del vettore aereo, commisurato al peso della merce (ex art. 952, come modificato dal D.P.R. 7.3.1987 n. 201). Poche righe più oltre (e con espresso riferimento alla quasi contemporanea sentenza di questa Corte n. 71/2003, ed alla espressa e dichiarata ragione di negare che la problematica fosse stata ivi affrontata e risolta), la ordinanza argomenta rilevando che il legislatore aveva previsto il periodico aggiornamento del limite nel trasporto aereo nazionale (ma non per il trasporto marittimo).

L'esame della normativa indica, invece, che la legge 13.5.1983 n. 213 non ha direttamente modificato l'art. 952 cod. nav. nè vi ha introdotto un meccanismo di periodico aggiornamento. La legge

8. Approvata dall'Italia il 19.5.1932, entrata in vigore per l'Italia il 15.5.1933.

9. La Convenzione limitava la responsabilità, facendo salva l'ipotesi dichiarazione di valore, a 150 Franchi/Kg successivamente modificata dal Protocollo di Montreal del 25.9.1975 (in Italia L. 6.2.1981 n. 431), passando dai Franchi oro ai diritti di prelievo.

richiamata in rubrica è titolata "modifiche al codice della navigazione relative alla navigazione aerea" ma il testo come promulgato (all'art. 19<sup>10</sup> riguarda tutti i limiti di responsabilità previsti dal codice della navigazione (e così non solo quello del vettore aereo).

Tale rilievo non può essere contrastato dalla titolazione della rubrica "relativa alla navigazione aerea" non essendo riprodotta nel corpo della legge.

Nè sembra aver peso la affermata necessità di tener conto dei livelli assicurativi in materia di aviazione civile, che può agevolmente essere sostituita da quelli delle assicurazioni marittime.

La legge richiamata in motivazione dalle ordinanze istituisce solo una delega all'atto esecutivo. È, così, una potestà che il Governo ha ritenuto, nella sua scelta discrezionale (non irragionevole), di esercitare, col D.P.R. 201/87, solo con riferimento all'art. 952 cod. nav. aumentando il limite (originario 1942 Lire 300/Kg, poi, nel 1954 Lire 10.000/Kg e Lire 30.000/kg). Posto che la delega abbraccia tutte le limitazioni fissate nel codice, è evidente che gli organi esecutivi non hanno ritenuto necessario provvedere per il trasporto marittimo (e neppure il legislatore, che pur ne ha sempre facoltà). Ma la sentenza cost. 71/2003<sup>11</sup> ha rilevato e chiarito che *il mancato aggiornamento dell'entità del limite di responsabilità ... non è censurabile per esser l' "entità del risarcimento in funzione del costo dell'operazione di trasporto"*.

6. Il divario nella disciplina nazionale ed internazionale del trasporto aereo e rispettivamente di quello marittimo è più signi-

10. "All'aggiornamento dei limiti di responsabilità attualmente previsti dal codice della navigazione si provvede con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei Trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato, tenuto conto delle convenzioni internazionali in materia, dell'indice generale dei prezzi di mercato e di quello delle retribuzioni desunti dalla rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica, nonché dei livelli assicurativi praticati nei vari Stati in materia di aviazione civile".

11. Richiamando l'insegnamento della sentenza 401/87.



ficativo di quanto la ordinanza abbia considerato e ritenuto presupposto di uno dei profili di incostituzionalità: è sufficiente, come più sopra enunciato, aver mente che la responsabilità e la limitazione del debito del vettore marittimo sono stati consacrati dopo una lunga gestazione e di una consolidata tradizione di una consuetudine marittima frutto della "lex mercatoria" cui da sempre, soprattutto in campo marittimo, è seguita la produzione della norma<sup>12</sup>; mentre invece la disciplina e la normativa del trasporto aereo, tanto per quanto riguarda il regime di responsabilità, quanto per ciò che attiene al limite, è pensata e dettata a tavolino, quasi a freddo, e precede qualsiasi consuetudine, che nei pochi decenni dall'affermarsi dei voli commerciali non aveva avuto ancora tempo e possibilità di consolidarsi.

La disciplina dettata dal codice della navigazione in tema di responsabilità del vettore aereo e del suo limite legislativamente posto, nasce esclusivamente dalla Convenzione di Varsavia (cui si ispira quella del decreto del 1933) ne sono certa ed ampia testimonianza i lavori preparatori<sup>13</sup>.

Non vale quindi l'argomento della ordinanza sulla difformità tra le due discipline quale significazione di una disuguaglianza non ragionevole a fronte di una tendenza generale alla uniformità<sup>14</sup> senza tener conto dell'origine e del consolidarsi delle diversità in un ambiente commerciale economico, e così giuridico, improntato a tradizioni ed esigenze completamente diverse.

Il legislatore del 1942, ha quindi operato la sua scelta, dettando - in aderenza alle tradizioni ed alle Convenzioni internazionali allora in essere - disciplina diversa per quanto riguardava la

12. Ad es. la norma dell'art. 1447 c.c. (Rescissione) trova la sua origine nella legge 14.6.1925 n. 938 sull'assistenza e salvataggio marittimi.

13. V. Fragali: *"Appunti per la parte aeronautica del codice della navigazione"*. Lefebvre D'Ovidio *"Contratti di utilizzazione dell'aeromobile con particolare riguardo alla responsabilità del vettore aereo"* in Studi per la Codificazione.

14. Anche se non sono mancati sforzi in tal senso, ad es. la convenzione di Amburgo, ma significativamente non operativa, perché "rifiutata" nel mondo dello shipping.

limitazione della responsabilità (*rectius* si ripete del debito) del vettore marittimo e di quello aereo, fissando per il primo una somma determinata per ciascuna unità di carico<sup>15</sup> - salvo la dichiarazione di valore - senza alcuna deroga per il caso di dolo o colpa grave; per l'altro del pari una somma determinata<sup>16</sup> ma, invece, limite non operante per l'ipotesi di dolo o colpa grave.

La ratio della differenza risiede nelle ben diverse storie dell'istituto, come abbiamo messo in luce e come risulta ampiamente giustificato dalla "Relazione" al codice rispettivamente ai nn. 252 e al n. 596<sup>17</sup>.

Lo schema di decreto di legge delegata a chiusura dei lavori della commissione per la revisione del codice, cui si fa cenno nella ordinanza della Cassazione, ha indicato in termini significativamente non uniformi la necessità di adeguamento dei limiti<sup>18</sup>.

Appare così evidente la sostanziale e perdurante, e certamente significativa, differenza nella attuazione concreta, della configurazione e della disciplina del trasporto aereo rispetto a quello marittimo, sicchè appare ispirata a ragionevolezza la scelta del

15. Lit 5000, elevata a 200.000 con L. 18.4.1954 n. 208.

16. 30.000 per Kg - D.P.R. 7.3.1987 n. 201.

17. Ove si mette in evidenza come nel trasporto aereo il limite nei trasporti nazionali possa essere derogato anche a favore del vettore (art. 953 cod. nav.), ma non per il vettore marittimo! (Differenza totalmente pretermessa dalla ordinanza della Cassazione).

18. Prescrivendo per la responsabilità del vettore marittimo all'art. 6 n. 38 che il "legislatore dovrà: adeguare il limite di responsabilità del vettore nel trasporto di cose e di persone in modo da garantire la congruità del risarcimento e l'adeguamento di esso alla somma fissata" mentre invece per quanto riguarda il vettore aereo, all'art. 7 n. 26, "a garantire l'adeguamento della limitazione della responsabilità, provvedendo per la determinazione della somma limite il ricorso a provvedimenti amministrativi in conformità alla prassi internazionale in modo che ne sia più agevole il processo di adeguamento" (v. anche la relativa relazione a n. 21 (p. 5) e rispettivamente al n. 38 (p. 81), ove si dà ampia spiegazione della non omogeneità della disciplina propsta. Va però evidenziato che l'articolato per la parte marittima, già dalla detta Commissione predisposto, si basava espressamente sulla ritenuta prossima entrata in vigore della Convenzione di Amburgo, ma, invece, non divenuta operativa per l'Italia nei principali Paesi marittimi.

legislatore di adottare dettati distinti anche con riferimento al limite risarcitorio. Non sempre è consentito inferire dall'una all'altra per dedurre una violazione del precetto di uguaglianza (art. 3 Cost.), in un dettato che, pertanto, risulta pienamente aderente al disposto dell'art. 41 Cost..

7. La ordinanza della Cassazione prospetta la disparità di trattamento fra il danneggiato da trasporto aereo e quello marittimo in conseguenza del sistema di adeguamento periodico nel primo, apportato con la legge 2.3.1983. Ma questa disposizione, nel suo testo consente, ma non dispone direttamente, la elevazione di tutti i limiti posti nel Codice della Navigazione, anche quelli della parte marittima<sup>19</sup>. Ciò non irrazionalmente è stato disposto solo per la parte aerea, stante le ragioni di tradizione, di svolgimento storico dell'istituto, e i presupposti economici e quantitativi (in tonnellate di merci trasportate) che distinguono il trasporto marittimo dal trasporto aereo<sup>20</sup>.

Le argomentazioni della sentenza 71/03 Cortè Cost. sul raffronto tra il diritto marittimo interno (cabotaggio) ed il diritto internazionale, hanno piena valenza anche nel raffronto tra il limite posto nel trasporto aereo e nel trasporto marittimo. Anche in questo caso (vale la "evidente diversità" non tanto e solo della fonte, quanto del contenuto della norma. La argomentazione, sempre della stessa decisione, (punto 2.2.), ricorda come la questione della legittimità, in sè, del limite era già stata ritenuta dalla

19. In ogni caso, poi, spettava all'"esecutivo", in virtù della delega contenuta in quella legge, attivarsi per provvedere un decreto presidenziale.

20. L'aumento dei noli aerei incide su una infinitesima percentuale della merce globalmente trasportata (mare, terra, aria), per lo più deperibile, di costo e valore maggiore, tale da poter facilmente sopportare il pagamento di un nolo superiore a quello che sarebbe dovuto in presenza di un limite fisso ed il cui aumento si ripercuote debolmente nel mercato e non influenza, se non in misura irrilevante, l'aumento del costo vita e gli indici Istat; invece, un aumento dei noli marittimi (si ripete almeno il 75%) della materia prima in Italia viene importata via mare ma anche il cabotaggio è imponente) può ripercuotersi in modo negativo nella economia del Paese (da ciò il differente regime).

sentenza 401/87 non contrastante con la Costituzione<sup>21</sup>. La sentenza evidenzia che non vi è contrasto con il precetto costituzionale posto che è prevista "la facoltà dell'utente di dichiarare il valore della merce trasportata", con la conseguenza che "la operatività del limite è rimessa alla scelta unilaterale dell'utente stesso, alla quale il vettore deve conformarsi".

L'affermazione, nell'ordinanza, tradisce una non attenta valutazione dei parametri della economia marittima, del meccanismo della formazione dei noli e della incidenza di queste nella economia nazionale, che, in sostanza la scelta politica di mantenere i noli ad un certo livello, volta al contenimento delle tariffe del trasporto per mare (ma mal si parla di "tariffe" perchè queste presuppongono "prezzi amministrati") sarebbe perseguibile con un adeguamento periodico da determinarsi in funzione delle diverse opzioni che solo al legislatore competono.

Ma quando il legislatore (o l'esecutivo delegato), ha ritenuto di adeguare il limite per il vettore aereo e non di quello marittimo, ha esercitato l'opzione che l'ordinanza gli riserva. Il mantenimento del limite non può essere ascritto ad una "inerzia" del legislatore (o dell'esecutivo) che, invece, ha operato una precisa scelta a fronte dell'intervento attuato sulle tariffe aeree delle conclusioni della Commissione per la revisione del Codice e dell'intervenuta modificazione con i "protocolli" di Bruxelles sul limite nel trasporto internazionale.

Tale "inerzia", argomenta la Cassazione, finirebbe con l'addossare esclusivamente sul danneggiato l'ipotetico vantaggio sociale del limite fisso ed "immutabile", ma va puntualizzato che il danneggiato è, al tempo stesso, l'avente diritto al carico che ha potuto pagare un nolo più basso, perchè esiste il limite risarcitorio. È così indubbio, invece, il vantaggio "sociale" di cui fruisce il "danneggiato", vantaggio sociale che si ripercuote nel (minor) prezzo generale delle merci.

21. Così come era stato, del pari, statuito per quanto riguardava il trasporto terrestre dalla sentenza 64/93.

Per l'ordinanza il vantaggio di fruire di "tariffe" più basse, viene aritmeticamente assorbito sul piano economico dall'aumento del costo finale delle merci, connesso con le esigenze del caricatore di assicurarsi per proprio conto, dimenticando che, comunque, l'assicurazione danni calcolata statisticamente su tutta la quantità delle merci globalmente trasportate è, in realtà, sempre di costo molto più basso di quello che potrebbe essere l'aumento di noli e, conseguentemente, si ripercuote sul prezzo della merce in misura infinitamente minore dell'eventuale aumento dei noli, a seguito della eliminazione di un limite o alla dichiarazione di valore. Quando, poi, si afferma che l'unico autentico "effetto" della situazione normativa si concreterebbe nella traslazione dal vettore al caricatore delle perdite economiche, dell'avaria alle merci, si tiene poco conto della diversa disciplina della responsabilità nel trasporto marittimo e nel trasporto aereo; basta raffrontare estremamente l'art. 422 cod. nav. con il corrispondente art. 951 per il trasporto aereo, avendo ben presente che il vettore marittimo non è responsabile non solo in caso di colpa nautica, ma anche a fronte di tutta la serie dei c.d. "pericoli eccettuati". Tale disciplina comporta che in sostanza nel trasporto marittimo, così come è attualmente disciplinato (forse dopo "Amburgo" la situazione si sarebbe evoluta diversamente), si addossa all'avente diritto alle merci il rischio dei danni e delle avarie; pertanto in ogni caso, un "buon caricatore" diligente e professionale, dovrebbe assicurare la merce, perchè sa a priori che in tutta una gamma di situazioni non ha diritto, in alcun caso, di rivalersi nei confronti del vettore.

La cartina al tornasole è data dall'esame dell'eventuale possibile ristoro a seguito di danno "da causa ignota". Non è dubbio che nel trasporto marittimo, a fronte di un pericolo eccettuato, "casus" ricada ("sentit") sulla merce ("creditor"); situazione peggiore che, invece, può essere coperta assicurativamente.

Non aver tenuto conto di queste situazioni comporta concludentemente la dichiarazione (per il vero in tema della connessa

questione del dolo e della colpa grave) “di non saper apprezzare come dirimente il vantaggio del vettore”.

Non può, però, non rilevarsi con riferimento alla discussione del limite in caso di dolo o colpa grave, come, appunto, la Corte Costituzionale abbia messo in evidenza che sta nella facoltà del caricatore di evitare il limite con la dichiarazione di valore. Si tratta di posizione giuridica che si riscontra nel trasporto aereo. Invece nella gran parte delle normative nazionali richiamate dalla ordinanza e delle altre fattispecie esaminate altre volte da Corte Costituzionale, non si riscontra tale possibilità (ad esempio responsabilità “postale”). Non in tutti i tipi di trasporto (e non in tutti i casi di limitazione del debito o della responsabilità di parte obbligata) si consente alla parte che “rischia” il danno e (futura) creditrice, di superare il divieto mediante una dichiarazione di valore e corrispondendo un prezzo, un nolo, una tariffa, un corrispettivo maggiore. Pertanto, molte delle fattispecie richiamate nella ordinanza e molte delle sentenze assunte a supporto della tesi prospettata, non hanno, in realtà, pregio nell’esame (così, ad esempio, responsabilità civile del vettore stradale, indennità di disoccupazione, disposizioni in materia postale e telecomunicazioni, ecc.).

Per quanto riguarda la disparità di trattamento a seguito della mancata previsione nell’art. 423 cod. nav. della incidenza di eventuali responsabilità da dolo e colpa grave, così come sarebbe stabilito invece nell’art. 952 cod. nav. nell’ordinanza si notano richiama fattispecie non sempre pertinenti o corrispondenti<sup>22</sup>.

L’art. 423 cod. nav. pone un limite legale (e non pattizio); la apposizione di un limite è da ritenersi, per quanto si è detto, non irragionevole; il limite può essere evitato dalla dichiarazione di valore; l’art. 424 cod. nav. consente, espressamente, la deroga a favore del caricatore. Una pattuizione quindi, conseguente ad

22. Si afferma ritenersi irragionevole il mantenere il limite anche quando la colpa del vettore sia connotata “da macroscopica violazione di elementari regole di diligenza e prudenza”, ovvero, “nel caso di dolo contrattuale”.

una dichiarazione di valore e la fissazione del (sovra) nolo, è sempre ammissibile. D'altra parte, l'art. 952 cod. nav., come oggi formulato, prevede pur sempre un limite fisso per l'ipotesi di responsabilità non determinata da dolo e colpa grave. La lettera del precetto è diversa da quella marittima ma è conseguente alla diversa disciplina sostanziale nella configurazione della responsabilità del vettore aereo e di quello marittimo. Per il vero, l'art. 951 cod. nav. sancisce la responsabilità del vettore aereo "a meno che provi che ha preso tutte le misure necessarie e possibili seguendo la normale diligenza per evitare la perdita, le avarie, o il ritardo"; comunque, non vi ha responsabilità in caso di colpa lieve, di condotta di navigazione (*id est* colpa nautica). Invece d'altro lato l'art. 422 fissa la responsabilità del vettore marittimo *ex recepto* anche per colpa lieve, ma non quando sia dovuta a colpa nautica, con onere della prova, in questo caso, a suo carico; mentre, invece, l'onere della prova, nella ipotesi dei "pericoli eccettuati" di cui al capoverso, incombe sull'avente diritto alla merce.

A questa diversa disciplina sostanziale corrisponde, non irragionevolmente e non irrazionalmente una diversa considerazione da parte del legislatore del limite del debito risarcitorio. Basta ricordare che i danni da causa ignota (come abbiamo detto cartina di tornasole per il navigazionista) in caso di trasporto aereo ricadono sul vettore, mentre invece nel trasporto marittimo, a fronte di una situazione di pericolo eccettuato, incombono invece sul caricatore, altrimenti sul vettore.

Anche il trasporto marittimo internazionale comporta, ma solo in specifiche determinate e ben limitate situazioni ("colpa con previsione" o "dolo specifico") - ben oltre la colpa grave ed il dolo - la "rottura" del limite, altrimenti questo non è superabile.

La ordinanza richiama il "dolo contrattuale", concetto, nella specie, improprio, posto che non si tratta del dolo di cui gli artt. 1439 e 1440 c.c. (che riguardano la stipulazione contrattuale, e non la sua esecuzione).

Né deve dirsi irragionevole la apposizione di un limite legale (non pattizio) fisso, né vale il richiamo alla Legge 450/95 anche se ripetutamente modificata, posto che, dove non può tenersi conto che il trasporto di merci è stato legislativamente "monopolizzato", consentendo solo ad una determinata categoria di operatori economici di attuarlo, ed a fronte di quella situazione non poteva essere del pari fissato un limite, anche nei casi di dolo e colpa grave, anche perché non è ammessa la dichiarazione di valore.