CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **323/1989** (ECLI:IT:COST:1989:323)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALE**
Presidente: **SAJA** - Redattore: - Relatore: **FERRI**
Udienza Pubblica del **07/03/1989**; Decisione del **18/05/1989**
Deposito del **06/06/1989**; Pubblicazione in G. U. **14/06/1989**
Norme impugnate:
Massime: **11869 12186 12190**
Atti decisi:

N. 323

SENTENZA 18 MAGGIO-6 GIUGNO 1989

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: dott. Francesco SAJA; Giudici: prof. Giovanni CONSO, prof. Ettore GALLO, dott. Aldo CORASANITI, prof. Giuseppe BORZELLINO, prof. Renato DELL'ANDRO, prof. Gabriele PESCATORE, avv. Ugo SPAGNOLI, prof. Francesco Paolo CASAVOLA, prof. Antonio BALDASSARRE, prof. Vincenzo CAIANIELLO, avv. Mauro FERRI, prof. Luigi MENGONI, prof. Enzo CHELI;

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 3 della legge 26 marzo 1983, n. 84 (Sostituzione del franco oro Poincaré, adottato dalla Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale e dal Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955, con i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale), promosso con ordinanza emessa il 7 luglio 1988 dal Tribunale di Genova nel procedimento civile vertente tra la Ditta Sibram di Canestri e C. e l'Alitalia s.p.a., iscritta al n. 673 del registro ordinanze 1988 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica n. 48, prima serie speciale, dell'anno 1988.

Visti gli atti di costituzione della Ditta Sibram e dell'Alitalia s.p.a. nonché l'atto di intervento del Presidente del Consiglio dei ministri;

Udito nell'udienza pubblica del 7 marzo 1989 il Giudice relatore Mauro Ferri;

Uditi gli avv. Miro Sorrentino per la Ditta Sibram, Gustavo Romanelli per l'Alitalia s.p.a. e l'Avvocato dello Stato Antonio Bruno per il Presidente del Consiglio dei ministri.

Ritenuto in fatto

1. - La Società SIBRAM di Canestri e C. conveniva dinanzi al Tribunale di Genova l'Alitalia - Linee aeree italiane s.p.a., chiedendone la condanna al risarcimento del danno subito a causa della perdita di merce di cui era destinataria (in particolare, camicette), avvenuta nel corso di un trasporto aereo dalla Cina all'Italia.

Il Tribunale adito, premesso che la natura internazionale del trasporto in questione comporta l'applicabilità della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 (ratificata sia dall'Italia che dalla Cina), e disattese alcune eccezioni preliminari sollevate dalla convenuta, rileva che non vi è dubbio né sulla verificazione dell'evento, né sulla responsabilità del vettore e che ciò comporterebbe la condanna della convenuta al risarcimento del danno, che andrebbe quantificato in dollari USA 4365,2. Senonché, l'Alitalia ha eccepito il limite di responsabilità del vettore aereo ai sensi dell'art. 22 della Convenzione di Varsavia, modificato per l'Italia dalla legge 26 marzo 1983, n. 84: quest'ultima legge deve trovare, afferma il giudice remittente, necessaria applicazione nel caso di specie, in quanto la legge che dà esecuzione interna ad un trattato internazionale non pare godere di una posizione privilegiata rispetto ad una qualsiasi norma successiva introdotta con legge ordinaria.

A questo punto, però, il Tribunale, accogliendo l'istanza della società attrice, ritiene non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale della citata legge n. 84 del 1983, per violazione degli artt. 10 e 3 della Costituzione, e svolge al riguardo le seguenti considerazioni.

La legge impugnata, la quale ha sostituito al franco-oro Poincaré i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale, ha indubbiamente comportato una sicura e drastica riduzione (per i casi in cui è applicabile il diritto italiano) del diritto al risarcimento derivante dai contratti di trasporto aereo; nel caso di specie, infatti, si passa da un risarcimento di lire 2.652.840, liquidabile applicando il franco Poincaré, ad uno di lire 263.925, basandosi sui diritti speciali di prelievo.

Tale limitazione appare in contrasto, innanzitutto, con l'art. 10, primo comma, della Costituzione. Premesso che la materia non è di facile approccio, poiché involge il problema fondamentale intorno al quale si fondano tutte le teorie del diritto internazionale, cioè la derivazione della vincolatività dei trattati per gli Stati sovrani, interessa accertare se sia un principio internazionalmente accettato e rispettato quello dell'obbligatorietà dei patti internazionali e se pertanto uno Stato possa unilateralmente modificare in senso deteriore per taluno le previsioni di una norma pattizia.

Nel caso di specie, la giustificazione addotta in sede di approvazione del testo legislativo del 1983 è quella di anticipare per l'Italia l'introduzione degli accordi di Montreal del 1975: ma tali accordi, prosegue il giudice remittente, probabilmente non entreranno mai in vigore per il mancato raggiungimento del numero minimo di adesioni, per cui l'emanazione della legge censurata non può considerarsi quale adempimento di un patto assunto dall'Italia in sede internazionale.

Al contrario, occorre considerare che lo Stato italiano migliorò nel complesso la posizione soggettiva dei propri cittadini aderendo alla Convenzione di Varsavia del 1929, sì che la successiva compressione della sfera di diritto ad essi riconosciuta, ed in misura così rilevante, poteva derivare solo da un ulteriore patto; la limitazione di sovranità dello Stato, una volta attuata nei modi di legge, non appare possa essere più messa in discussione, soprattutto se la modificazione viene a conculcare in misura così grave i diritti che si fondavano sulla cennata limitazione.

La legge del 1983 violerebbe, poi, anche l'art. 3 della Costituzione.

Essa sottopone, ad avviso del giudice a quo, ad un trattamento differente gli utenti del medesimo servizio (il trasporto da parte dell'Alitalia), a seconda che si applichi la legge italiana oppure che la stessa non sia applicabile. Al caso, infatti, di un ricevitore non italiano di merci trasportate (dall'Alitalia) dal Brasile all'Argentina che scopra un ammanco a destino non si applicherà verosimilmente la legge italiana, ai sensi dell'art. 25 delle preleggi e delle norme del codice della navigazione sulla legge della bandiera, con la conseguenza della integrale applicazione della Convenzione di Varsavia e quindi di una disparità di trattamento non giustificata se non in base alla cittadinanza del contraente. Tuttavia, conclude il giudice a quo, quando lo Stato italiano limitò la propria sovranità aderendo alla Convenzione di Varsavia aumentò i diritti dei propri cittadini e non si capisce in base a quale ragionevole criterio essi possano ora essere pregiudicati a fronte del trattamento che riceve lo straniero che contratta con l'Alitalia.

2. - Si sono costituite dinanzi a questa Corte entrambe le parti del giudizio a quo.

La società SIBRAM svolge argomentazioni adesive all'ordinanza di rimessione, sottolineando in particolare che il cittadino italiano che agisca dinanzi al giudice italiano invece che avanti al giudice di uno degli altri fori competenti ex art. 28 della Convenzione di Varsavia riceve una tutela minore, ed è quindi costretto ad adire il giudice straniero; ne consegue una disparità di trattamento tra il cittadino e lo straniero, per il quale è più agevole adire il giudice del proprio paese, presso il quale trova più completa tutela dei propri diritti, in relazione ad un medesimo rapporto, regolato da una medesima norma di diritto uniforme. Tutto ciò avviene a seguito della legge n. 84 del 1983, che ha violato l'art. 10 della Costituzione, il quale avrebbe recepito nella nostra Carta costituzionale il principio pacta sunt servanda.

L'Alitalia - Linee aeree italiane s.p.a. conclude, invece, per l'inammissibilità o, in subordine, per l'infondatezza della questione.

La questione sarebbe, innanzitutto, irrilevante perché la legge censurata attiene solo al quantum dell'obbligazione risarcitoria del vettore aereo, mentre nel caso di specie sono contestati i presupposti stessi della responsabilità e l'ordinanza collegiale non costituirebbe strumento idoneo a disattendere le eccezioni di rito e di merito sollevate dalla convenuta, attenendo per sua natura all'attività istruttoria del giudizio ed essendo sempre revocabile.

Nel merito, l'Alitalia osserva:

a) quanto alla dedotta violazione dell'art. 10 della Costituzione, la questione appare ictu oculi destituita di fondamento.

Premesso che la legge del 1983 non solo non sovverte, ma anzi rende concretamente applicabile, nelle nuove condizioni economiche internazionali, il limite risarcitorio introdotto dalla Convenzione di Varsavia, essa comunque non viola l'invocato parametro costituzionale in quanto l'autorevole, ma isolata opinione secondo cui tra le "norme del diritto internazionale generalmente riconosciute" andrebbe compreso il principio pacta sunt servanda è stata da

sempre vivacemente contestata dalla dottrina largamente maggioritaria. È stata, poi, la giurisprudenza della Corte costituzionale a rendere ius receptum il principio secondo cui il primo comma dell'art. 10 Cost. ha riguardo solamente alle norme di diritto internazionale consuetudinario e non si estende a quelle convenzionali, vale a dire ai singoli impegni assunti in campo internazionale dallo Stato.

b) Quanto alla presunta violazione dell'art. 3 della Costituzione, non è chiaro, afferma la società Alitalia, se l'ordinanza di rimessione abbia inteso fare riferimento al caso di vertenza portata dinanzi al giudice italiano o a quello di vertenza portata dinanzi al giudice straniero.

Nella prima ipotesi la disparità di trattamento certamente non sussiste, in quanto il giudice italiano, anche se si tratti di trasporto con punti di partenza e di arrivo entrambi all'estero, ma cui si applichi la Convenzione di Varsavia, applicherà tale Convenzione quale vigente in Italia, quindi nel testo modificato dalla legge del 1983.

Nella seconda ipotesi, la violazione dell'art. 3 non è neppure ipotizzabile, in quanto non è configurabile una lesione del principio di eguaglianza con riferimento a soggetti che, in paesi diversi e nell'ambito di ordinamenti giuridici diversi, certamente non si trovano in situazioni giuridiche oggettivamente uguali.

A prescindere da ciò, prosegue la difesa dell'Alitalia, il problema non è neppure correttamente posto in punto di fatto, in quanto in diversi ordinamenti stranieri la scomparsa del prezzo ufficiale dell'oro ha posto l'esigenza di superare gli inconvenienti connessi al sistema di limitazione di responsabilità basato sulla conversione in moneta nazionale del valore dell'oro sul libero mercato, ricorrendo a concreti rimedi finalizzati al conseguimento di risultati più corrispondenti al fine di conformità perseguito dalla Convenzione di Varsavia.

Il legislatore italiano del 1983 ha provveduto ad innestare nel corpo della disciplina uniforme del sistema di Varsavia quelle stesse unità di conto (diritti speciali di prelievo) previste dai Protocolli di Montreal del 1975, ratificati dall'Italia con la legge 6 febbraio 1981, n. 43.

Infine, conclude l'Alitalia, il trattamento dell'utente del servizio aereo non è affatto deteriore di quello dell'utente degli altri servizi di trasporto di merci, anch'essi sottoposti a precisi limiti di responsabilità del vettore.

3. - È intervenuto in giudizio il Presidente del Consiglio dei ministri, il quale conclude per l'inammissibilità o l'infondatezza della questione.

L'Avvocatura dello Stato premette che con la legge impugnata lo Stato italiano ha ritenuto di intervenire per porre fine alla situazione di incertezza determinatasi sia per il formarsi di un doppio mercato dell'oro, con prezzi divergenti dal mercato libero rispetto al corso ufficiale, sia per la perdurante mancata entrata in vigore dei Protocolli di Montreal del 1975; sostituendo il riferimento al franco Poincaré con i diritti speciali di prelievo l'Italia si è del resto adeguata ad analoghe iniziative adottate da altri Stati aderenti alla Convenzione di Varsavia.

Ciò premesso, l'Avvocatura rileva, quanto all'art. 10 della Costituzione, che esso, come è ormai pacifico, non è applicabile alle norme pattizie, con la conseguenza che non è prospettabile una questione di legittimità costituzionale per contrasto di una legge con disposizioni di convenzioni internazionali (diverse dai trattati istitutivi delle Comunità europee). Quanto, poi, alla censura riferita all'art. 3 della Costituzione, a parte che si basa su un presupposto di fatto errato, essa è comunque infondata in quanto le garanzie di equilibrio e razionalità di cui alla citata norma costituzionale operano esclusivamente nell'ambito delle relazioni tra norme o sistemi normativi interni all'ordinamento nazionale.

4. - Nell'imminenza dell'udienza ha depositato memoria aggiuntiva la società Alitalia,

ribadendo sostanzialmente le argomentazioni svolte nella comparsa di costituzione. Aggiunge, poi, la difesa della società che il trasporto aereo internazionale risulta disciplinato nella sua regolamentazione uniforme da diversi testi succedutisi nel tempo (si parla, infatti, comunemente di "sistema di Varsavia"), ciascuno dei quali vincola i soli paesi da cui ogni testo è stato ratificato, con la conseguenza che ne risulta un quadro normativo che necessariamente presenta numerose variabili e soluzioni diverse. Quanto ai Protocolli di Montreal, è estremamente verosimile una prossima entrata in vigore quanto meno di quelli n. 1 e 2, già ratificati da ventidue Stati su trenta.

Considerato in diritto

1. - Il Tribunale di Genova ha sollevato questione di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2 e 3 della legge 26 marzo 1983 n. 84 (e cioè dei tre articoli di cui consta la legge), in riferimento agli artt. 10 e 3 della Costituzione. Il primo parametro è invocato in quanto la legge denunciata "ha apportato una modifica unilaterale ad un patto internazionale liberamente sottoscritto dall'Italia", vale a dire la Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 resa esecutiva in Italia con legge 19 maggio 1932 n. 841; il secondo in quanto "la norma sospettata d'incostituzionalità sottopone ad un differente trattamento gli utenti del medesimo servizio (il trasporto da parte dell'Alitalia) a seconda che si applichi la legge italiana oppure che la stessa non sia applicabile".

2. - Ai fini dell'esatta individuazione del thema decidendum è opportuno premettere brevi cenni sulle vicende da cui trae origine la legge censurata.

La Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale ha disciplinato, fra l'altro, i limiti di responsabilità del vettore aereo per danni a persone, bagagli o merci durante il trasporto, determinandone l'importo (art. 22 n. 4) in franchi francesi dell'epoca, (il cosiddetto franco Poincaré), corrispondenti a 65,5 milligrammi di oro fino al titolo di 900 millesimi. Il Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955, reso esecutivo in Italia con legge 3 dicembre 1962 n. 1832, ha modificato la Convenzione di Varsavia in alcune sue parti, stabilendo, per quel che qui interessa (emendamento XI sostitutivo dell'art. 22), che le somme indicate in franchi sono considerate come riferite ad una unità monetaria costituita da 65 milligrammi e mezzo d'oro al titolo di 900 millesimi di fino. Le somme potevano essere convertite in ciascuna moneta nazionale e la conversione doveva effettuarsi in caso di controversia giudiziaria secondo il valore oro della moneta alla data del giudizio.

Ulteriori modifiche al testo così emendato della Convenzione di Varsavia furono apportate dal Protocollo del Guatemala dell'8 marzo 1971, reso esecutivo in Italia dalla legge 6 febbraio 1981, n. 43; ma detto accordo, essendo stato ratificato da pochi Stati, non è entrato in vigore, e comunque esso non incideva sulla parte concernente la determinazione ed il calcolo delle somme relative ai limiti di responsabilità del vettore per le merci ed i bagagli.

Le successive vicende monetarie internazionali, la formazione di un doppio mercato dell'oro, la denuncia degli accordi di Bretton Woods, determinavano il venir meno di un sistema uniforme e soddisfacente di calcolo delle somme anzidette nelle diverse monete nazionali. I Protocolli di Montreal del 25 settembre 1975, resi esecutivi in Italia dalla legge 6 febbraio 1981 n. 43, hanno inteso porre rimedio a tale stato di incertezza rapportando la quantificazione dei limiti previsti per la responsabilità del vettore ai diritti speciali di prelievo introdotti, come è noto, dal Fondo monetario internazionale quale unità internazionale di pagamento. I Protocolli di Montreal non sono però ancora entrati in vigore, poiché non si è verificata la condizione richiesta della loro ratifica da parte di almeno trenta Stati.

A questo punto il legislatore nazionale ha ritenuto opportuno anticipare unilateralmente l'applicazione della nuova normativa introdotta dai Protocolli anzidetti; con la legge n. 84 del 1983 viene infatti stabilito che le somme previste dall'art. 22 della Convenzione di Varsavia quali limiti della responsabilità del vettore aereo sono sostituite da nuovi importi calcolati in diritti speciali di prelievo; in particolare, per quanto riguarda la controversia di cui è investito il giudice a quo, la somma di 250 franchi oro Poincaré per Kg. di merce è convertita in 17 diritti speciali di prelievo.

Questa Corte è pertanto chiamata a decidere se la citata legge n. 84 del 1983 non contrasti con l'art. 10 della Costituzione, in quanto, modificando unilateralmente un trattato internazionale, avrebbe violato il principio, generalmente accettato e rispettato, dell'obbligatorietà dei patti internazionali, ed altresì con l'art. 3 della Costituzione, in quanto verrebbe a creare una ingiustificata disparità di trattamento fra utenti del trasporto aereo ai quali si applichi la legge italiana e utenti cui si debba ancora applicare la Convenzione di Varsavia.

3. - La difesa dell'Alitalia e l'Avvocatura dello Stato eccepiscono innanzitutto l'inammissibilità della questione.

Sostiene la difesa della parte privata che, mentre la proposta questione concerne esclusivamente il quantum della obbligazione risarcitoria dedotta in giudizio, il giudice a quo, con la ordinanza di rimessione ha preliminarmente disatteso le eccezioni di rito e di merito sollevate dalla convenuta; poiché la decisione su tali punti può sempre essere modificata nel prosieguo del giudizio, ed è ovviamente pregiudiziale all'accertamento del quantum, la questione risulterebbe inammissibile per irrilevanza.

L'eccezione va disattesa.

La giurisprudenza di questa Corte ha costantemente ritenuto che la valutazione della rilevanza della questione debba essere compiuta, da parte del giudice remittente, allo stato degli atti; delibando cioè, con idonea e sufficiente motivazione, le questioni pregiudiziali e preliminari per giungere alla conclusione che il giudizio non possa prevedibilmente essere deciso indipendentemente dalla risoluzione della questione di legittimità costituzionale.

Poiché nel caso in esame l'ordinanza di rimessione risponde pienamente a tali requisiti, tanto basta perché la questione sia ritenuta ammissibile.

Deve parimenti essere disattesa l'eccezione di inammissibilità prospettata dall'Avvocatura dello Stato nelle conclusioni dell'atto di intervento, giacché essa non è suffragata da alcuna specifica motivazione, dato che tutte le argomentazioni addotte riguardano il merito della questione.

4. - In ordine logico va esaminata in primo luogo l'ipotesi di contrasto della legge impugnata con l'art. 10 della Costituzione.

La questione è infondata.

Emerge in modo inequivocabile dai lavori dell'Assemblea costituente - e dottrina e giurisprudenza sono concordi - che l'art. 10, primo comma, della Costituzione prevede l'adattamento automatico del nostro ordinamento esclusivamente alle "norme del diritto internazionale generalmente riconosciute", intendendosi per tali le norme consuetudinarie.

L'adattamento alle norme internazionali pattizie avviene invece per ogni singolo trattato con un atto ad hoc consistente nell'ordine di esecuzione adottato di regola con legge ordinaria. Ne consegue che i trattati internazionali vengono ad assumere nell'ordinamento la medesima posizione dell'atto che ha dato loro esecuzione. Quando l'esecuzione è avvenuta mediante

legge ordinaria, essi acquistano pertanto la forza ed il rango di legge ordinaria che può essere abrogata o modificata da una legge ordinaria successiva. È rimasta minoritaria in dottrina, e non è mai stata condivisa dalla giurisprudenza della Corte di cassazione, né di questa Corte, la tesi secondo la quale i trattati internazionali, pur introdotti nel nostro ordinamento da legge ordinaria, assumerebbero un rango costituzionale o comunque superiore, così da non poter essere abrogati o modificati da legge ordinaria in forza del principio del rispetto dei trattati (pacta sunt servanda), norma di diritto internazionale generalmente riconosciuta. In tal modo si verrebbe a ricondurre le norme internazionali pattizie sotto l'impero dell'art. 10, primo comma, della Costituzione, mentre - come si è detto - esso è stato così formulato proprio per limitarlo alle norme generali materiali ed escludere dalla sua sfera di applicazione i trattati, in quanto la norma generale "pacta sunt servanda" è norma strumentale non suscettibile di applicazione nell'ordinamento interno.

Questa Corte non può quindi non confermare la propria costante giurisprudenza che esclude le norme internazionali pattizie, ancorché generali, dall'ambito di operatività dell'art. 10 della Costituzione (sentt. nn. 153 del 1987, 96 del 1982, 188 del 1980, 48 del 1979, 104 del 1969, 32 del 1960).

Il parametro dell'art. 10 della Costituzione è stato perciò a torto invocato dal giudice remittente, poiché non confligge con esso la legge che abroghi o modifichi un trattato internazionale reso esecutivo con la normale legge ordinaria.

Può anche osservarsi in questa sede che nel caso in esame non varrebbe nemmeno appellarsi al cosiddetto principio di "specialità dei trattati", sostenuto da una parte della dottrina. È evidente che l'eventuale applicazione di tale principio non darebbe luogo ad una questione di legittimità costituzionale, ma sarebbe rimessa alla funzione di interprete delle leggi demandata al giudice ordinario; comunque, sia dalla formulazione testuale della legge 26 marzo 1983, n. 84, sia dai lavori preparatori, emerge chiaramente la espressa volontà del legislatore di modificare la Convenzione di Varsavia in alcune sue clausole contenute nell'art. 22, e quindi di sospendere in tali parti l'esecuzione del trattato stesso.

5. - La questione è parimenti infondata sotto il profilo dell'altro parametro invocato, vale a dire l'art. 3 della Costituzione.

Su questo punto il giudice a quo formula sostanzialmente una duplice censura, prospettando sia una ingiustificata disparità di trattamento che potrebbe verificarsi fra "utenti del medesimo servizio (il trasporto da parte dell'Alitalia) a seconda che si applichi la legge italiana oppure che la stessa non sia applicabile", sia la irragionevolezza della compressione del diritto al risarcimento liquidabile all'utente del trasporto merci, in quanto il passaggio dalla disciplina della Convenzione di Varsavia a quella della legge impugnata comporta una riduzione di oltre dieci volte del limite prefissato per la responsabilità del vettore. Quali che siano i presupposti sui quali il giudice remittente fonda le sue ipotesi, le due censure devono essere disattese.

È pacifico che non sussiste disparità di trattamento riconducibile ad una violazione dell'art. 3 della Costituzione quando vengano paragonate due situazioni, una delle quali regolata dalla legge italiana e l'altra invece da un ordinamento straniero; tale è infatti il raffronto ipotizzato dall'ordinanza di remissione, tanto nel caso che siano presi in considerazione un utente italiano e un utente straniero, quanto nel caso che la controversia sia portata dinanzi ad un giudice italiano o dinanzi ad un giudice di altro paese. Trattandosi sempre di situazioni non omogenee, esse non sono paragonabili, e comunque non può mai invocarsi l'art. 3 della Costituzione che opera esclusivamente, - come rileva l'Avvocatura dello Stato -, "nell'ambito delle relazioni fra norme o sistemi normativi interni all'ordinamento nazionale".

Altrettanto evidente è la insussistenza sotto il profilo costituzionale della lamentata

irragionevolezza dei nuovi limiti fortemente ridotti rispetto a quelli precedentemente in vigore. È appena il caso di ricordare che questa Corte ebbe ad occuparsi della limitazione della responsabilità del vettore aereo nell'ipotesi di risarcimento danni per morte di un congiunto. In tale occasione con la sentenza n. 132 del 1985 fu dichiarata la illegittimità della norma (l'art. 22 n. 1 della Convenzione di Varsavia come sostituito dall'art. XI del Protocollo dell'Aja) che stabiliva una limitazione non giustificata dalla predisposizione di "adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno". Ma trattavasi di danno alla persona, per di più nell'ipotesi estrema della morte, ed il parametro invocato era l'art. 2 della Costituzione, "garanzia eretta a presidio inviolabile della persona". La predeterminazione di una limitazione alla responsabilità del vettore per trasporto di merci non è condizionata da un parametro costituzionale che limiti la discrezionalità del legislatore al di fuori del rispetto del principio di ragionevolezza. Ora, seppure con la legge n. 84 del 1983 si è effettivamente attuata una drastica riduzione dei valori precedentemente in vigore, se ne potrà discutere l'opportunità, ma non si può dire che il principio di ragionevolezza sia stato violato, ove si consideri che il legislatore ha adottato i nuovi valori uniformandosi a quelli previsti dai Protocolli di Montreal i quali, seppure non entrati in vigore per il mancato raggiungimento del numero di ratifiche richiesto, sono stati sottoscritti e ratificati da molti paesi; tra questi - come si è detto innanzi - l'Italia, essendo stata disposta l'autorizzazione alla ratifica con legge 6 febbraio 1981 n. 43.

Va ricordato infine che questa Corte con la sentenza n. 401 del 1987 ha già riconosciuto la legittimità costituzionale dei limiti previsti per la responsabilità del vettore marittimo di cose: anche nel caso in esame è importante il rilievo che l'utente rimane tutelato dallo strumento costituito dalla dichiarazione speciale di valore prevista dall'art. 22 n. 2 della Convenzione di Varsavia, che sul punto non ha subito modifiche.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

Dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale della legge 26 marzo 1983 n. 84 (Sostituzione del franco oro Poincaré, adottato dalla Convenzione di Varsavia del 1929 sulla disciplina del trasporto aereo internazionale e dal Protocollo di modifica dell'Aja del 28 settembre 1955, con i diritti speciali di prelievo del Fondo monetario internazionale), sollevata in riferimento agli artt. 3 e 10 della Costituzione dal Tribunale di Genova con l'ordinanza in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 18 maggio 1989.

Il Presidente: SAJA

Il redattore: FERRI

Il cancelliere: MINELLI

Depositata in cancelleria il 6 giugno 1989.

Il direttore della cancelleria: MINELLI

Le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale sono pubblicate nella prima serie speciale della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a norma degli artt. 3 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092) e nella Raccolta Ufficiale delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale (a norma dell'art. 29 delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale, approvate dalla Corte costituzionale il 16 marzo 1956).

Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale fa interamente fede e prevale in caso di divergenza.