

CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **199/2005** (ECLI:IT:COST:2005:199)

Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALI**

Presidente: **CAPOTOSTI** - Redattore: **VACCARELLA**

Udienza Pubblica del ; Decisione del **23/05/2005**

Deposito del **26/05/2005**; Pubblicazione in G. U. **01/06/2005**

Norme impugnate:

Massime: **29402**

Atti decisi:

SENTENZA N. 199 ANNO 2005

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Fernanda CONTRI; Giudici: Guido NEPPI MODONA, Piero Alberto CAPOTOSTI, Annibale MARINI, Franco BILE, Giovanni Maria FLICK, Francesco AMIRANTE, Ugo DE SIERVO, Romano VACCARELLA, Paolo MADDALENA, Alfio FINOCCHIARO, Alfonso QUARANTA, Franco GALLO,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 423, comma primo, del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (codice della navigazione), promosso con ordinanza dell'8 aprile 2003 dalla Corte di cassazione nel procedimento civile vertente tra la Cooperativa Agricola La Torre s.r.l. e la Navigazione Tirrenia s.p.a., iscritta al n. 664 del registro ordinanze 2003 e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 36, prima serie speciale, dell'anno 2003.

Visto l'atto di costituzione della Navigazione Tirrenia s.p.a.;

udito nell'udienza pubblica dell'8 febbraio 2005 il Giudice relatore Romano Vaccarella;

udito l'avvocato Enzo Volli per la Navigazione Tirrenia s.p.a.

1.- Nel corso di un giudizio civile, la Corte di cassazione - investita di un ricorso, proposto dalla Cooperativa Agricola La Torre s.r.l. nei confronti della Navigazione Tirrenia s.p.a. avverso la sentenza della Corte di appello di Napoli n. 1788/99, depositata in data 14 luglio 1999 - ha sollevato, con ordinanza dell'8 aprile 2003, questioni di legittimità costituzionale, in riferimento agli articoli 3 e 41 della Costituzione, dell'art. 423, comma primo, del codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327), «anche in relazione alla diversa disciplina dettata per il trasporto aereo di cose dall'art. 952, primo comma», del medesimo codice, *a*) 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; *b*) nella parte in cui non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti; *c*) subordinatamente, 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 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 o preposti.

1.1.- In punto di fatto, il giudice *a quo* premette che, durante una traversata da Palermo a Napoli della nave "Vomero" della Tirrenia Navigazione s.p.a., nella notte fra il 4 e il 5 febbraio 1992, un autocarro della Cooperativa Agricola La Torre s.r.l., imbarcato su detta nave con un carico di arance, si ribaltò a causa del mare mosso e del fatto che i dipendenti del vettore lo avevano malamente bloccato, agganciandolo con un cavo al paraurti anziché all'apposito anello.

Il Tribunale di Napoli, adito dalla Cooperativa per ottenere il risarcimento dei danni conseguenti al danneggiamento dell'autocarro e alla perdita del carico (danni quantificati in lire trentamiliioni), con sentenza del 21 luglio 1997, riconosciuta la responsabilità del vettore, contenne il risarcimento da questo dovuto nel limite di lire duecentomila stabilito dall'art. 423 cod. nav., così liquidandolo in lire duecentocinquantomila in moneta attuale, oltre agli interessi legali.

La Corte di appello di Napoli rigettò il gravame proposto dalla Cooperativa, disattendendo, fra l'altro, l'eccezione di illegittimità costituzionale dell'art. 423 cod. nav. sollevata dall'appellante.

Quest'ultima ha, quindi, proposto ricorso per cassazione, articolando cinque motivi di impugnazione e reiterando da ultimo l'eccezione di incostituzionalità.

1.2.- In ordine alla rilevanza delle questioni, la Corte rimettente osserva che il ricorso andrebbe accolto solo se l'art. 423 cod. nav. fosse dichiarato costituzionalmente illegittimo sotto taluno dei profili prospettati, essendo il danno notevolmente superiore al limite di risarcibilità stabilito dalla citata norma e non apparendo fondata alcuna delle diverse censure mosse alla sentenza impugnata.

1.3.- Quanto alla non manifesta infondatezza delle questioni, il giudice *a quo*, innanzitutto, ricorda che la Corte costituzionale, con la sentenza n. 401 del 1987, nel giudicare non fondata analoga questione di legittimità costituzionale della norma in esame, in ragione della facoltà del caricatore di dichiarare il valore delle cose trasportate, sottraendosi così al limite del risarcimento dovuto dal vettore, richiamò «l'attenzione del legislatore sul problema del "limite" da imporre all'autonomia privata (art. 1322, primo comma, cod. civ.), alla quale è rimessa, in sostanza, [...] la determinazione dell'entità del risarcimento»; rilevò che era stato legislativamente sancito il principio del periodico aggiornamento del debito risarcitorio del

vettore aereo, «debito per tanti aspetti omogeneo a quello in esame»; ritenne che «la fattispecie normativa aeronautica corrisponde integralmente a quella marittima»; richiamò il progetto di legge delega per il nuovo codice della navigazione, «che fissa come principio direttivo quello dell'“adeguatezza” del limite di responsabilità del vettore marittimo, in modo da garantire la congruità del risarcimento»; ravvisò un «complesso di elementi, normativi e giurisprudenziali, concordi nello stabilire l'attualità della linea evolutiva, diretta a inserire nel nostro ordinamento un automatico meccanismo di adeguamento, riferibile anche all'obbligazione risarcitoria del vettore nel trasporto marittimo di cose».

Poiché l'auspicato adeguamento non v'è stato, si è verificata una progressiva, pressoché totale erosione del diritto del danneggiato al risarcimento, tutte le volte in cui manchi la dichiarazione di valore, com'è tipico del trasporto occasionale (qual era quello del caso di specie).

1.3.1.- Sottolineata la omogeneità, negli aspetti riguardanti la responsabilità del vettore, fra il trasporto aereo e quello marittimo, già riconosciuta dal giudice delle leggi, la Corte rimettente rileva che il mancato intervento del legislatore ha esaltato la disparità di trattamento fra il danneggiato nel trasporto aereo di cose e il danneggiato nel trasporto marittimo: infatti, a favore del primo è previsto - dalla legge 13 maggio 1983, n. 213 (Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea) - un sistema di aggiornamento periodico del limite di responsabilità del vettore stabilito dall'art. 952 cod. nav.; il secondo, invece, deve accontentarsi, sempre e comunque, della somma di lire duecentomila (ora, della equivalente somma in euro), costituente un valore pecuniario nominale, fissato circa mezzo secolo fa - dalla legge 16 aprile 1954, n. 202 (Modificazioni ai limiti di somma stabiliti dal Codice della navigazione in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazione e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati dall'aeromobile) -, sempre più inadeguato a rappresentare il metro di riferimento di un tipico debito di valore, qual è l'obbligazione risarcitoria, che finisce così per non assolvere più la sua funzione reintegratrice del patrimonio del creditore.

1.3.2.- Constatato, poi, che tale somma risulta oggi spesso addirittura inferiore al costo del trasporto, osserva che la norma censurata è in contrasto con la “linea evolutiva” (indicata dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 401 del 1987), che postula un collegamento fra l'aumento delle tariffe e il limite del debito risarcitorio del vettore. Tanto è vero che per il trasporto di merci su strada il limite di risarcibilità è periodicamente adeguato con decreto ministeriale alla variazione di valore della moneta, tenendo conto anche degli aumenti tariffari avvenuti nel periodo considerato, come disposto dall'art. 1, comma 4, della legge 22 agosto 1985, n. 450 (Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate); mentre un vero e proprio adeguamento automatico è previsto per il limite della responsabilità dell'albergatore per le cose portate in albergo dal cliente, fissato dall'art. 1783 del codice civile - come sostituito dall'art. 3 della legge 10 giugno 1978, n. 316 (Ratifica ed esecuzione della convenzione europea sulla responsabilità degli albergatori per le cose portate dai clienti in albergo, con allegato, firmata a Parigi il 17 dicembre 1962) - nell'«equivalente di cento volte il prezzo di locazione dell'alloggio per giornata».

Ciò rende evidente - sostiene il giudice *a quo* - che non corrisponde a criteri di ragionevolezza né l'assenza di qualsiasi adeguamento del limite di responsabilità del vettore marittimo, né la diversità di disciplina al riguardo del trasporto marittimo rispetto al trasporto aereo.

1.3.3.- A conforto dell'assunto, la Corte rimettente richiama la sentenza della Corte costituzionale n. 420 del 1991, la quale, nel dichiarare l'illegittimità costituzionale, per violazione degli artt. 3 e 41 Cost., dell'art. 1, primo comma, della legge n. 450 del 1985, nella parte in cui non prevede un meccanismo di aggiornamento del massimale prescritto per l'ammontare del risarcimento dovuto dal vettore stradale per la perdita o avaria delle cose

trasportate, ha ritenuto che «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».

Agli stessi criteri - rileva ancora il giudice *a quo* - la Corte costituzionale si è ispirata nelle sentenze n. 497 del 1988 e n. 560 del 1987, in tema, rispettivamente, di indennità di disoccupazione e di risarcimento alle vittime della strada, nelle quali si è affermata la necessità di un adeguamento monetario, quale componente essenziale della tutela risarcitoria; come pure nelle sentenze (numeri 303 e 1104 del 1988, n. 74 del 1992, n. 463 del 1997, n. 254 del 2002), con le quali è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale degli artt. 6, 28, 48 e 93 del d.P.R. 29 maggio 1973, n. 156 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni), nelle parti in cui prevedevano esclusioni o limitazioni di responsabilità nei servizi postali e telefonici.

1.3.4.- Sotto altro profilo, la Corte rimettente osserva che la disparità di trattamento fra caricatore marittimo e caricatore aereo è aggravata dalla mancata previsione nell'art. 423 cod. nav. della esclusione del limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità «determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti», com'è, invece, stabilito per il trasporto aereo dall'art. 952, primo comma, cod. nav. (oltre che da numerose disposizioni omologhe, fra le quali l'art. 1, comma 3, della legge n. 450 del 1985, in materia di trasporto stradale). Il limite di sole lire duecentomila vale, dunque, anche in caso di «macroscopiche violazioni di elementari regole di diligenza e prudenza, ovvero in caso di dolo contrattuale»; il che alimenta il dubbio di costituzionalità anche sotto il profilo della violazione del canone della ragionevolezza.

A tal proposito, il giudice *a quo* richiama ancora la sentenza della Corte costituzionale n. 420 del 1991, la quale, nel dichiarare l'illegittimità costituzionale, per violazione degli artt. 3 e 41 Cost., dell'art. 1, primo comma, della legge n. 450 del 1985, anche nella parte in cui non eccettua dalla limitazione della responsabilità del vettore stradale per i danni derivanti da perdita o avaria delle cose trasportate il caso di dolo o colpa grave, ha fatto riferimento al parametro dell'art. 3 Cost. «sotto l'aspetto del principio di ragionevolezza e della connessa esigenza di equo temperamento dell'interesse degli autotrasportatori con l'interesse delle imprese utenti tutelato dall'art. 41 Cost.», affermando che «il limite di responsabilità del vettore, specialmente quando è configurato come invalicabile anche nell'ipotesi di dolo o colpa grave, deve essere compensato da idonee garanzie di adeguatezza del risarcimento del danno». E ha osservato che, se è vero «che la limitazione di responsabilità del vettore (la quale trasforma il rischio delle imprese di autotrasporto per la perdita o avaria delle merci in costi assicurativi) comporta un contenimento dei prezzi del servizio, con benefica ricaduta sui prezzi di mercato delle merci trasportate e quindi sull'interesse generale, è vero altresì che, ove la somma-limite non rappresenti un risarcimento adeguato (seppure non integrale), il detto vantaggio è annullato dal costo supplementare che l'impresa utente deve accollarsi per assicurare per proprio conto il carico almeno nella misura occorrente per garantirsi un congruo indennizzo in caso di perdita o di avaria delle merci. Questo costo assicurativo, aggravato dall'estensione del limite di responsabilità del vettore all'ipotesi di dolo o colpa grave, incide sulla programmazione dei costi delle imprese utenti e sulla correlativa politica dei prezzi, comprimendo la libertà di organizzazione e di gestione dell'impresa secondo criteri di economicità, la quale è un elemento della libertà di iniziativa economica tutelata dall'art. 41 Cost. Ne risultano in pari tempo compromessi gli scopi di utilità sociale che la legge si propone in termini di contenimento dei prezzi di mercato attraverso il calmieramento dei costi di trasporto delle merci».

1.3.5.- La Corte rimettente, poi, ribadisce che il *tertium comparationis* è costituito dall'art. 952 cod. nav. e non anche dalla normativa del trasporto marittimo internazionale di merci,

come, invece, nel caso della questione di costituzionalità dello stesso art. 423 cod. nav. dichiarata infondata dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 71 del 2003.

Con tale pronuncia il giudice delle leggi ha ritenuto che la norma censurata non viola l'art. 3 Cost., «in quanto al caricatore è data la possibilità di non sottostare al limite, usufruendo del diritto potestativo di rendere la dichiarazione del valore della merce affidata al vettore, senza che quest'ultimo - se il titolo in base al quale esercita la sua attività lo obbliga a contrarre - possa rifiutare di prendere atto della dichiarazione stessa».

Il giudice *a quo* osserva che la questione da esso sollevata è diversa da quella decisa dalla or citata sentenza, giacché pone a raffronto la disciplina del trasporto marittimo nazionale non già con quella del trasporto marittimo internazionale, bensì con quella del trasporto aereo nazionale, la quale pure prevede la possibilità della dichiarazione di valore delle cose trasportate e, tuttavia, stabilisce il periodico aggiornamento del limite della responsabilità del vettore aereo.

1.3.6.- La medesima Corte rimettente precisa che non sfugge ad essa «la differenza tra il trasporto marittimo e quello aereo (di cui si assume peraltro l'omogeneità con il primo sulla scorta delle osservazioni della stessa Corte costituzionale) e la possibilità che la fissazione di limiti molto bassi della responsabilità del vettore marittimo sia in funzione di scelte politiche volte al contenimento delle tariffe del trasporto per mare»; rileva, però, «come tale scopo sia perfettamente perseguibile con un adeguamento periodico (la cui entità sarebbe ovviamente determinata in funzione delle diverse opzioni che solo al legislatore competono)». Invece, il mantenimento di un limite fisso e immutabile, qual è quello previsto dalla norma denunciata, ha il solo effetto di «spostare dal vettore al caricatore le conseguenze economiche della perdita o dell'avaria delle merci», senza che ne derivi un effettivo vantaggio sociale: il minor costo del trasporto, infatti, verrebbe economicamente neutralizzato dall'esigenza del caricatore di assicurare per proprio conto il carico, con conseguente aumento del costo finale delle merci trasportate.

Ciò dimostra - conclude il giudice *a quo* - l'irragionevolezza della scelta sottesa alla norma denunciata, che è ancor più evidente in relazione ai casi di dolo o colpa grave e che determina una compressione della libertà di organizzazione e di gestione dell'impresa secondo criteri di economicità, quale «elemento della libertà di iniziativa economica tutelata dall'art. 41 Cost.», come già osservava la Corte costituzionale nella citata sentenza n. 420 del 1991.

2.- La Navigazione Tirrenia s.p.a. si è ritualmente costituita in giudizio, deducendo l'infondatezza delle questioni di legittimità costituzionale.

2.1.- Essa obietta, innanzitutto, che ai prospettati dubbi di costituzionalità dell'art. 423 cod. nav. ha già dato esauriente risposta la recente sentenza della Corte costituzionale n. 71 del 2003, che ha dichiarato infondata analoga questione, sollevata in riferimento all'art. 3 Cost.

2.2.- Si sofferma, poi, sulla limitazione del risarcimento dovuto dal vettore marittimo, disciplinata per i trasporti nazionali dall'art. 423 cod. nav. e per quelli internazionali dalla normativa uniforme dettata dalla Convenzione internazionale di Bruxelles del 1924, concernente "l'unificazione di alcune regole in tema di polizza di carico", come modificata dai Protocolli di Visby del 1968 e di Bruxelles del 1979.

Osserva che i limiti *de quibus*, fissati sia nell'ordinamento interno che in quello internazionale, hanno una giustificazione prettamente economica: essi mirano a mantenere un equilibrio nel mercato dei noli marittimi, contemperando i contrapposti interessi dei vettori e dei "mercanti", e, così, a realizzare l'interesse generale a tenere bassi tali noli al fine di contenere i prezzi delle merci trasportate.

Il regime limitativo del debito del vettore - prosegue la deducente - trova nel sistema due contemperamenti: da un lato, la facoltà, prevista dallo stesso art. 423 cod. nav., per il caricatore, di fare la dichiarazione di valore delle cose trasportate, con l'effetto di rendere inoperante il limite di risarcibilità; dall'altro, la possibilità, per il caricatore medesimo, di stipulare una polizza assicurativa, a copertura dei danni per la perdita o avaria della merce. Con tali contemperamenti la disciplina in esame è del tutto ragionevole e conforme ai precetti costituzionali.

2.3.- Quanto alla norma assunta quale *tertium comparationis*, la deducente osserva che la legge n. 213 del 1983 non ha direttamente modificato l'art. 952 cod. nav., né vi ha introdotto un meccanismo di periodico aggiornamento del limite di responsabilità del vettore aereo. Infatti, l'art. 19 della citata legge stabilisce che «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 dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica, nonché dei livelli assicurativi praticati nei vari Stati in materia di aviazione civile».

Sostiene la deducente che tale disposizione, così come formulata, riguarda tutti i limiti di responsabilità previsti dal codice della navigazione, quindi non solo quello del vettore aereo, benché il titolo della legge citata si riferisca alle sole «disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea».

Dando seguito alla previsione legislativa, il 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 nel trasporto aereo), ha elevato il limite del debito risarcitorio del vettore aereo, previsto dall'art. 952, primo comma, cod. nav., a «lire trentatremila per chilogrammo di merce caricata».

Ma ben avrebbe potuto l'esecutivo adeguare il limite di risarcibilità anche per il trasporto marittimo. Non intervenendo al riguardo, esso ha fatto una precisa scelta politica sulla base di una valutazione dei meccanismi di formazione dei noli marittimi e della loro incidenza sull'economia nazionale.

La deducente, perciò, critica l'affermazione del giudice rimettente, secondo cui la scelta politica volta al contenimento delle tariffe del trasporto per mare sarebbe perseguibile con un adeguamento periodico del limite di risarcibilità da determinarsi «in funzione delle diverse opzioni che solo al legislatore competono»: tale affermazione appare contraddittoria, poiché il mancato adeguamento non è ascrivibile ad una "inerzia" del legislatore (o dell'esecutivo, da esso delegato), bensì proprio all'esercizio di un'opzione riservata al legislatore medesimo (o, su sua delega, all'esecutivo).

2.4.- La deducente passa, poi, a confutare la affermata omogeneità delle fattispecie esaminate nell'ordinanza di rimessione, relative l'una alla responsabilità del vettore marittimo e l'altra a quella del vettore aereo.

Premesso che la disciplina della responsabilità del vettore marittimo proviene da una lunga gestazione e dal consolidarsi di antiche consuetudini marittime, mentre la disciplina della responsabilità del vettore aereo non ha avuto precedenti consuetudinari, osserva che il legislatore del 1942, ispirandosi alle convenzioni internazionali all'epoca vigenti (la Convenzione di Bruxelles del 1924 per il trasporto marittimo, la Convenzione di Varsavia del 1929 per il trasporto aereo), ha dettato regole diverse, in considerazione delle diversità di ambiente commerciale, economico e giuridico.

In particolare, rileva che, ai sensi dell'art. 951 cod. nav., il vettore aereo è responsabile «a meno 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»; comunque, non ha responsabilità in caso di «colpa lieve di pilotaggio, di condotta o di navigazione» (*id est* «colpa nautica»); invece, a norma dell'art. 422 cod. nav., il vettore marittimo è responsabile del danno «anche per colpa lieve, ma non quando non ne sia stata causa la colpa nautica dei suoi dipendenti, con onere della prova, in questo caso, a suo carico; mentre l'onere della prova, nella ipotesi dei «pericoli eccezionali» di cui all'art. 422 cod. nav. capoverso, incombe sull'avente diritto alla merce». E prosegue, sottolineando che «la disciplina sostanziale, quindi, mentre eleva a rilevanza nel caso di trasporto aereo quale esimente l'adozione della «normale diligenza», è ben più severa nel trasporto marittimo dove la responsabilità paradigmatica è quella dettata dal primo capoverso, ossia una normale e propria responsabilità *ex recepto*, incombando sul vettore l'onere della prova dei fatti esonerativi e solo in determinate situazioni (ancorché frequenti nel trasporto marittimo) l'onere della prova sull'eziologia del danno ricade sull'avente diritto alla merce». Ne consegue che i danni da causa ignota «in caso di trasporto aereo ricadono sul vettore, mentre nel trasporto marittimo, ma solo a fronte di una situazione di pericolo eccezionale, incombono, invece, sul caricatore, altrimenti sul vettore».

Rileva, inoltre, che nel trasporto aereo, a differenza che nel trasporto marittimo, il limite di risarcibilità è derogabile anche a favore del vettore (art. 953 cod. nav.).

Concludendo sul punto, afferma che alla diversa disciplina sostanziale della responsabilità del vettore, nell'uno e nell'altro tipo di trasporto, «corrisponde, non irragionevolmente e non irrazionalmente, una diversa considerazione da parte del legislatore del limite del debito risarcitorio».

2.5.- La deducente osserva, ancora, che l'adeguamento del limite del debito risarcitorio del vettore solo nel trasporto aereo (come previsto dalla legge n. 213 del 1983) e non anche nel trasporto marittimo si giustifica, oltre che per ragioni di tradizione, di svolgimento storico e di disciplina giuridica dell'istituto, per i differenti presupposti economici e quantitativi: infatti, essendo le merci trasportate per aria in quantità di gran lunga inferiore e solitamente di valore superiore a quelle trasportate per mare, l'aumento dei noli aerei incide in misura del tutto irrilevante sui mercati rispetto all'aumento dei noli marittimi.

2.6.- Contesta, poi, la fondatezza dell'argomentazione contenuta nell'ordinanza di rimessione, per la quale il vantaggio del minor costo del trasporto marittimo (connesso al limite di risarcibilità da parte del vettore) verrebbe economicamente assorbito dai costi assicurativi, sussistendo per il caricatore (a fronte di quel limite) l'esigenza di procurarsi congrua copertura dai rischi di perdita o avaria del carico.

Osserva, infatti, che i premi assicurativi, calcolati statisticamente su tutta la quantità delle merci trasportate, sarebbero sempre di gran lunga inferiori all'aumento dei noli e si ripercuoterebbero, quindi, in misura minore sui prezzi delle merci.

2.7.- Né è esatta - a suo avviso - l'affermazione del giudice *a quo*, secondo cui il limite del debito del vettore marittimo avrebbe il solo effetto di «spostare dal vettore al caricatore le conseguenze economiche della perdita o dell'avaria delle merci». Infatti, il vettore marittimo non è responsabile non solo in caso di «colpa nautica», ma anche nei casi dei cosiddetti «pericoli eccezionali» (art. 422 cod. nav.), a differenza del vettore aereo (art. 951 cod. nav.), sicché nel trasporto marittimo il «danno da causa ignota», ricorrendo un «pericolo eccezionale», ricade sul caricatore. Il che comporta che le imprese utenti, se diligenti, non possono fare a meno di assicurarsi per tutte quelle situazioni nelle quali il vettore non è comunque responsabile. Ove dette imprese a ciò provvedano, il maggior costo tariffario di una più estesa copertura assicurativa («*all risks*») sarebbe poco significativo.

2.8.- Quanto alla rilevanza del dolo e della colpa grave, la deducente osserva che nella normativa uniforme della Convenzione di Bruxelles, come modificata dal Protocollo di Visby del 1968, è prevista, all'art. 4, comma 5, lettera e), la non operatività del limite di risarcibilità nella ipotesi in cui «il danno è risultato da un atto o da una omissione del vettore 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», ossia in caso di dolo o di “colpa con previsione”. Orbene, volendo applicare simile regola anche al trasporto interno, risulterebbe nella concreta fattispecie in esame un difetto di rilevanza della questione di costituzionalità, posto che in corso di causa non è mai stato provato, né è stato chiesto di provare che il danno lamentato fosse stato causato da un comportamento connotato da dolo o “colpa con previsione”; che la sentenza di primo grado, pur qualificando colposo il comportamento dei dipendenti del vettore, non ha precisato il grado della colpa, e che tale omissione non è stata censurata col ricorso per cassazione.

2.9.- Infine, la deducente osserva che non ha valore il richiamo alla legge n. 450 del 1995, relativa al trasporto su strada, considerato che tale trasporto è stato «di diritto monopolizzato, consentendo solo ad una determinata categoria di operatori economici di attuarlo», sicché non poteva giustificarsi per detti operatori una limitazione di responsabilità anche in caso di dolo o colpa grave, anche perché la disciplina dettata da tale legge non prevede la possibilità della dichiarazione di valore delle merci trasportate.

Considerato in diritto

1.- La Corte di cassazione dubita della legittimità costituzionale, in riferimento agli articoli 3 e 41 della Costituzione, dell'art. 423, comma primo, del codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327) - a tenore del quale «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» -, a) 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; b) nella parte in cui non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti; c) subordinatamente, 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 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 o preposti.

2.- La questione è fondata nei limiti di seguito precisati.

3.- Va premesso che la Corte rimettente indica quale *tertium comparationis* la disciplina non già del trasporto marittimo internazionale, bensì del trasporto aereo interno, e cioè 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.

Non solo questa Corte fin dalla sentenza n. 401 del 1987 ha rilevato la sostanziale “omogeneità” - quanto al tema della responsabilità del vettore - dei problemi relativi al trasporto interno quale che sia il mezzo usato (cfr. anche, a proposito di quello su strada, la sentenza n. 64 del 1993), ma ha anche sottolineato (sentenza n. 71 del 2003) «l'evidente diversità - anche quanto alla fonte della disciplina - delle due situazioni» relative al trasporto internazionale marittimo e a quello interno.

È appena il caso di rilevare, infatti, che nel disciplinare la responsabilità del vettore, il

legislatore nazionale deve affrontare, quale che sia il mezzo di trasporto, problemi sostanzialmente omogenei di politica economica (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 ricezione della disciplina pattizia sia integrale.

L'adozione da parte della Corte rimettente, pertanto, del *tertium comparationis* costituito dal trasporto aereo interno è conforme a quanto questa Corte ha già avuto modo di statuire - con riguardo al problema del limite del risarcimento - con le sentenze appena ricordate.

4.- Questa Corte è stata ripetutamente investita dei problemi che, in relazione alla Costituzione, pone la limitazione del risarcimento dovuto dal vettore nel trasporto marittimo, ferroviario e su strada.

4.1.1.- In particolare, la sentenza n. 401 del 1987 ha escluso che l'art. 423 cod. nav. contrasti con gli artt. 3 e 42 Cost. a causa dell'esiguità del risarcimento fissato (nel 1954) dalla legge, in quanto tale rigido limite è "equilibrato" dalla facoltà, accordata al caricatore, di dichiarare prima dell'imbarco il valore delle cose da trasportare; la norma sul limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo - «per tanti aspetti omogenea» a quella, in tema di responsabilità del vettore aereo, di cui all'art. 952 cod. nav. - alla pari di quest'ultima «prevede la facoltà del caricatore di ovviare all'applicazione del limite legale del debito del vettore con la dichiarazione di valore, anteriormente alla caricazione».

Sotto questo profilo, questa Corte ritenne che «la norma attribuisce un efficace strumento di tutela al soggetto del rapporto considerato più debole (caricatore)» perché «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 cod. nav. (con conseguente minor incidenza del corrispettivo)»; e, pur auspicando un intervento legislativo (analogo a quello che era stato appena operato sull'art. 952 cod. nav.) volto ad adeguare il limite del risarcimento invariato (all'epoca) da oltre trent'anni, la Corte concluse che, poiché «l'entità del risarcimento è in funzione del costo dell'operazione di trasporto», il limite del risarcimento non era in sé costituzionalmente illegittimo.

4.1.2.- Con ordinanza n. 8 del 1991, questa Corte dichiarò manifestamente inammissibile, per carenza di motivazione sulla rilevanza nel giudizio *a quo*, la questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 cod. nav. sollevata, in riferimento all'art. 3 Cost., con riguardo alla particolare difficoltà per un utente privato occasionale di evitare l'applicazione del limite legale mediante la dichiarazione di valore e, inoltre, con riguardo al trattamento deteriore riservato all'utente dalla disciplina del trasporto interno rispetto a quello della normativa convenzionale uniforme di cui alla Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, come modificata dai Protocolli di Visby del 23 febbraio 1968 e di Bruxelles del 21 dicembre 1979.

4.1.3.- Investita della questione di legittimità costituzionale sollevata, in riferimento all'art. 3 Cost., per il deteriore trattamento riservato all'utente privato occasionale dall'art. 423 cod. nav. rispetto a quanto previsto dalla normativa convenzionale uniforme in punto di irrilevanza della colpa grave, di entità del risarcimento e di suo mancato aggiornamento, questa Corte, con la sentenza n. 71 del 2003, l'ha dichiarata non fondata.

Esclusa la omogeneità, per la diversità della fonte della disciplina, del trasporto marittimo interno ed internazionale, la Corte ha, altresì, escluso che la colpa rilevante per la normativa internazionale uniforme corrisponda alla colpa grave, la cui assenza nella previsione dell'art. 423 cod. nav. determinerebbe l'incostituzionalità della norma medesima.

Quanto alla legittimità in sé del limite legale di risarcibilità, la Corte, pur auspicando ancora una volta l'intervento "adeguatore" del legislatore, ha ribadito quanto statuito nella sentenza n. 401 del 1987, e cioè che, «prevedendo la legge la facoltà dell'utente di dichiarare il valore della merce trasportata, l'operatività del limite è rimessa a una scelta unilaterale dell'utente stesso alla quale il vettore deve conformarsi», senza che sia rilevante «la circostanza che il caricatore sia un utente occasionale».

4.2.- In relazione alla disciplina del trasporto di cose per ferrovia, questa Corte, con la sentenza n. 90 del 1982, ha rigettato la questione di legittimità costituzionale delle norme - artt. 50 e 52 del d.P.R. 30 marzo 1961, n. 197 (Revisione delle condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato) - che, da un lato, fissano un limite per il risarcimento della perdita, anche parziale, delle cose trasportate e che, dall'altro lato, raddoppiano l'importo nel caso di dolo o colpa grave del vettore, argomentando, in relazione alla dedotta difformità con il regime dei servizi pubblici di linea, dalla specialità del complesso normativo che disciplina il trasporto per ferrovia.

4.3.- Relativamente al trasporto su strada, questa Corte ha affrontato le questioni di legittimità costituzionale concernenti la legge 22 agosto 1985, n. 450 (Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate), sia nella parte (art. 1, primo comma) in cui stabiliva, per i trasporti soggetti al sistema di tariffe a forcella, che «l'ammontare del risarcimento [...] non può superare il massimo previsto dall'art. 13, n. 4» della legge 6 giugno 1974, n. 298 (Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada), sia nella parte (art. 1, secondo comma) in cui, per i trasporti esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella, stabiliva che «l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato».

4.3.1.- Con la sentenza n. 420 del 1991 questa Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della prima norma, in quanto, da un lato, «non eccettua dalla limitazione della responsabilità del vettore [...] il caso di dolo o colpa grave» e, dall'altro lato, «non prevede un meccanismo di aggiornamento del massimale».

Premesso che nell'ordinamento è rinvenibile il principio (espresso, come vincolo per l'autonomia privata, dall'art. 1229 del codice civile) per cui il debitore non può avvalersi di limiti alla sua responsabilità, quando questa scaturisca da un suo comportamento connotato da dolo o colpa grave, la Corte ritenne incostituzionale la deroga a tale principio recata dal citato art. 1, primo comma, della legge n. 450 del 1985, osservando che «il parametro dell'art. 3 Cost. viene in considerazione sotto l'aspetto del principio di ragionevolezza e della connessa esigenza di equo temperamento dell'interesse degli autotrasportatori con l'interesse delle imprese utenti tutelato dall'art. 41 Cost.» e che, «se è vero che la limitazione di responsabilità del vettore [...] comporta un contenimento dei prezzi del servizio, con benefica ricaduta sui prezzi di mercato delle merci trasportate e quindi sull'interesse generale, è vero altresì che, ove la somma-limite non rappresenti un risarcimento adeguato (seppure non integrale), il detto vantaggio è annullato dal costo supplementare che l'impresa utente deve accollarsi per assicurare per proprio conto il carico almeno nella misura occorrente per garantirsi un congruo indennizzo in caso di perdita o di avaria delle merci»; con la conseguenza che, ove il risarcimento non sia adeguato, «ne risultano in pari tempo compromessi gli scopi di utilità sociale che la legge si propone in termini di contenimento dei prezzi di mercato attraverso il calmieramento dei costi di trasporto delle merci».

Del pari contraria agli artt. 3 e 41 Cost. fu ritenuta l'assenza di un meccanismo - analogo a quello previsto, per il trasporto aereo, dall'art. 19 della legge 19 maggio 1983, n. 213 (Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea) -

di aggiornamento del massimale, in quanto «la prescrizione del periodico aggiornamento del limite di responsabilità [...] rientra tra le garanzie di adeguatezza del risarcimento, che devono essere predisposte dalla legge affinché il limite sia ragionevolmente contemperato con gli interessi degli utenti» (ancora sentenza n. 420 del 1991).

4.3.2.- Con la sentenza n. 64 del 1993 questa Corte ha dichiarato infondata la questione di legittimità costituzionale sollevata nei confronti dell'art. 1, secondo comma, della legge n. 450 del 1985 (trasporti esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella), «nella parte in cui non prevede un meccanismo di aggiornamento del massimale prescritto per l'ammontare del risarcimento».

La norma censurata, infatti, divergeva profondamente da quella oggetto della pronuncia di incostituzionalità (n. 420 del 1991), perché il limite legale «è derogabile dalle parti in senso più favorevole all'utente»; «la natura dispositiva del limite avvicina la norma denunciata al modello dell'art. 423 cod. nav.», già ritenuto non confliggente con la Costituzione dalla sentenza n. 401 del 1987.

Quanto al meccanismo in sé di aggiornamento periodico, la Corte ne ha ribadito - sulle orme della sentenza n. 401 del 1987, seguita successivamente dall'ordinanza n. 272 del 1993 - l'opportunità e la conformità ad una linea evolutiva dell'ordinamento, ma ha negato che esso possa costituire «una condizione *sine qua non* di legittimità, rispetto all'art. 3 Cost., del limite legale di responsabilità risarcitoria del vettore. Il mancato intervento del legislatore, che comunque comporterebbe un congruo aumento del prezzo del servizio, può sempre essere supplito dall'autonomia privata mediante patti di deroga al massimale legale».

5.- Dalla giurisprudenza di questa Corte appena ricordata emerge chiaramente l'infondatezza della censura con la quale il giudice rimettente si duole del mancato adeguamento ovvero della mancata previsione di un meccanismo di adeguamento, automatico o non, del massimale.

L'esigenza costituzionale di un tale meccanismo è stata, infatti, affermata (sentenza n. 420 del 1991) nel solo caso del trasporto su strada governato dalla necessaria applicazione delle tariffe a forcella, e cioè in un'ipotesi in cui la norma - poi integralmente sostituita: art. 7 del decreto-legge 29 marzo 1993, n. 82 (Misure urgenti per il settore dell'autotrasporto di cose per conto di terzi), come modificato dalla legge di conversione 27 maggio 1993, n. 162 - non solo prevedeva un rigido ed invalicabile massimale, senza contemplare alcuna possibilità di deroga contrattuale ad esso, ma inequivocabilmente escludeva tale possibilità, essendo il carattere obbligatorio delle tariffe a forcella incompatibile con l'aumento del prezzo del trasporto conseguente alla deroga stessa. In sintesi, 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.

Al di fuori di tale peculiare ipotesi, questa Corte ha sempre affermato (sentenze n. 401 del 1987, n. 64 del 1993, n. 71 del 2003) che l'adeguamento del limite legale di risarcimento è certamente auspicabile, ma ha costantemente escluso che esso sia costituzionalmente necessario quando la norma espressamente prevede - come nel caso dell'art. 423 cod. nav. - che le parti possano derogarvi.

Quando l'operatività del limite legale di responsabilità - quale che sia l'entità del limite stesso - «è in funzione di un atto di autonomia rimesso al libero gioco della domanda e dell'offerta del servizio» e «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)» (così la sentenza n. 64 del 1993), deve escludersi che l'assenza di un meccanismo di adeguamento contrasti con

precetti costituzionali, e ciò anche quando il caricatore sia un utente occasionale.

La circostanza che, per il trasporto aereo, il legislatore abbia previsto un meccanismo di adeguamento del limite - col 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 nel trasporto aereo) -, e così pure per il trasporto su strada, anche non soggetto alle obbligatorie tariffe a forcina (art. 7 del d.l. n. 82 del 1993), è indice dell'opportunità - già sottolineata dalla sentenza n. 401 del 1987 - che a tanto il legislatore provveda anche a proposito del trasporto marittimo, ma non è tale da rendere manifestamente irragionevole la diversa disciplina tuttora riservata dall'art. 423 cod. nav. al trasporto marittimo; come si è ripetutamente sottolineato, «l'entità del risarcimento è in funzione del costo dell'operazione di trasporto» e ben può il legislatore, nella sua discrezionalità, 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 trasportate, purché - come questa Corte ha ripetutamente statuito (sentenze n. 401 del 1987, n. 64 del 1993, n. 71 del 2003) - «al caricatore sia data la possibilità di non sottostare al limite, usufruendo del diritto potestativo di rendere la dichiarazione del valore della merce affidata al vettore, senza che quest'ultimo - se il titolo in base al quale esercita la sua attività lo obbliga a contrarre - possa rifiutare di prendere atto della dichiarazione stessa».

Né, ai fini dell'effettività della tutela garantita all'utente occasionale dal diritto potestativo di cui si è detto, può trascurarsi la circostanza (sottolineata dalla sentenza n. 71 del 2003) che l'art. 1469-*quater* cod. civ. impone una adeguata informazione (la "*fair opportunity*", che la giurisprudenza nord-americana costruisce come presupposto di efficacia del limite legale) dell'utente in ordine a tutte le clausole "vessatorie" del contratto, anche se tali clausole sono meramente riprodotte di norme di legge.

6.- L'infondatezza della questione appena esaminata comporta di per sé l'infondatezza della questione - prospettata come subordinata dalla Corte rimettente - sollevata con riguardo alla non congruità, in sé ovvero per l'assenza di un meccanismo di adeguamento, del limite di risarcimento nel particolare caso in cui la perdita o l'avaria delle cose trasportate sia stata determinata da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti.

7.- La questione di legittimità costituzionale dell'art. 423 cod. nav., nella parte in cui non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti, è fondata.

7.1.- Preliminarmente, va osservato che - contrariamente a quanto sostiene la parte privata intervenuta nel giudizio di legittimità costituzionale - la questione è rilevante nel giudizio *a quo*: la descrizione della fattispecie che vi ha dato origine è più che sufficiente per constatare che l'esito del giudizio *a quo* dipende, come osserva la Corte rimettente, dalla decisione di quello di legittimità costituzionale, essendo del tutto evidente che il comportamento imputato ai dipendenti del vettore (errato ancoraggio dell'autocarro trasportato) è tale da integrare gli estremi della imperizia o della negligenza e che la radicale esclusione - sancita dall'art. 423 cod. nav. - di ogni rilevanza del grado di colpa rendeva inutile, nel giudizio *a quo*, ogni determinazione riguardo al carattere grave o non della colpa medesima.

In sintesi, la norma censurata preclude al giudice ogni indagine sulla colpa, e solo la auspicata dichiarazione di illegittimità costituzionale può consentire alla Corte di cassazione - in accoglimento, riferisce l'ordinanza di rimessione, di un apposito motivo, con il quale, tra l'altro, la parte ricorrente ripropone l'eccezione (già avanzata in sede di merito) di incostituzionalità dell'art. 423 cod. nav. - di investire di tale indagine o se stessa (*ex art. 384*, comma primo, del codice di procedura civile) ovvero il giudice di rinvio, dopo che, nei precedenti gradi di merito, ad essa non si è proceduto perché preclusa dalla norma.

7.2.- La Corte rimettente solleva la questione in esame in riferimento all'art. 3 Cost., sia perché la disciplina censurata sarebbe manifestamente irragionevole, sia perché essa discriminerebbe irragionevolmente il caricatore marittimo rispetto a quello aereo.

7.2.1.- Sotto tale ultimo profilo, deve osservarsi che l'art. 952 cod. nav. esclude l'operatività del limite in caso di dolo o colpa grave e che la vigente disciplina del trasporto su strada (radicalmente modificata dopo le sentenze n. 420 del 1991 e n. 64 del 1993) espressamente prevede che «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 del servizio ad altro vettore, i limiti di risarcibilità di cui ai commi 1 e 2» (relativi, rispettivamente, al trasporto soggetto ovvero non alle tariffe obbligatorie a forcella) «non si applicano»; mentre, si è visto, l'art. 52, primo comma, del d.P.R. n. 197 del 1961 stabilisce, per il trasporto per ferrovia, che il massimale è raddoppiato.

Da quanto appena esposto emerge che, con la sola esclusione del trasporto marittimo, per ogni tipo di trasporto oggetto di disciplina speciale (rispetto a quella codicistica) il legislatore - nel derogare, con la previsione del limite del risarcimento del vettore, alla regola, di cui all'art. 1693 cod. civ., della responsabilità *ex recepto* - ha sempre fatto oggetto di espressa e distinta disciplina l'ipotesi in cui la perdita o l'avarìa delle cose trasportate dipenda da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti: ipotesi considerata ora per escludere *tout court* l'applicabilità del limite (trasporto aereo e trasporto su strada), ora per raddoppiare l'importo di quel limite (trasporto per ferrovia).

Quest'ultima modalità (raddoppio del massimale) - va rilevato - era stata scelta (art. 7, comma 3, del d.l. n. 82 del 1993) anche per disciplinare il trasporto su strada unitamente ad un meccanismo di periodico adeguamento del limite di responsabilità, il quale faceva sì che anche il massimale del risarcimento previsto per comportamenti dolosi o gravemente colposi fosse di riflesso adeguato, laddove in sede di legge di conversione (n. 162 del 1993) fu scelta - fermo il meccanismo di adeguamento - la soluzione della esclusione in tale ipotesi del limite del risarcimento.

Attualmente, dunque, la tecnica dell'incremento del massimale del risarcimento in caso di dolo o colpa grave risulta adottata - senza la previsione di alcun meccanismo di adeguamento del limite del risarcimento - soltanto per il trasporto per ferrovia; al quale proposito deve osservarsi che, se è vero che, con la sentenza n. 90 del 1982, questa Corte ha ritenuto infondata la questione di legittimità costituzionale di tale disciplina, è anche vero che quella pronuncia si è basata, in aderenza alla questione sollevata, esclusivamente sulla circostanza che «il regime del trasporto per ferrovia (...) forma un corpo normativo che costituisce, ai sensi dell'art. 1689 del codice civile, una legge speciale».

Ciò merita di essere ricordato perché successivamente questa Corte - pur riconoscendo che tale disciplina «si dimostra sensibile, in una certa misura che qui non occorre valutare, all'esigenza di ragionevole bilanciamento degli interessi in gioco» - ha sottolineato, in termini generali, che «il limite della responsabilità del vettore, specialmente quando è considerato invalicabile anche nell'ipotesi di dolo o colpa grave, deve essere compensato da idonee garanzie di adeguatezza del risarcimento del danno» (sentenza n. 420 del 1991).

7.2.2.- Dalle numerose pronunce dedicate da questa Corte alla disciplina del limite di risarcimento del vettore per perdita o avaria delle cose trasportate in relazione all'ipotesi di dolo o colpa grave, si desume, da un lato, che il legislatore ben può, nella sua discrezionalità, optare o per l'esclusione *sic et simpliciter* dell'operatività del limite stesso ovvero per una congrua elevazione del massimale e, dall'altro lato, che tale seconda soluzione presuppone «idonee garanzie di adeguatezza del risarcimento del danno», quali può fornire, sempre che l'importo-base sia fissato in misura congrua dalla legge, un meccanismo di periodico

adeguamento.

7.2.3.- La disciplina di cui all'art. 423, comma primo, cod. nav., pertanto, confligge con l'art. 3 Cost., nella parte in cui - a differenza di quanto previsto per ogni altro tipo di trasporto - irragionevolmente omette di considerare, assoggettando anch'essa al limite di risarcimento, l'ipotesi di perdita o avaria delle cose trasportate dovuta a dolo o colpa grave del vettore marittimo o di suoi dipendenti o preposti.

A confutazione dell'irragionevolezza di tale disparità di trattamento non può invocarsi, come tenta di fare la parte privata, il carattere risalente e peculiare della disciplina interna del trasporto marittimo in quanto mutuata da quella pattizia internazionale, dal momento che, se è vero che l'art. 423, comma primo, cod. 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 di colpa con previsione; il che, fermo quanto si è osservato (n. 3) circa la disomogeneità - in virtù proprio della fonte della disciplina - del trasporto marittimo interno e internazionale, rende vieppiù manifesta l'irragionevolezza, sotto il profilo qui considerato, dell'esclusione della rilevanza del dolo e della colpa grave sul limite del risarcimento nel solo trasporto marittimo interno.

Né la disciplina della responsabilità del vettore marittimo può dirsi talmente peculiare, e gravosa per il vettore, da giustificare per sé l'assoggettamento al limite di risarcimento anche dell'ipotesi di dolo o colpa grave: non occorre occuparsi della fondatezza o non di tale assunto (argomentando, ad esempio, dalle numerose ipotesi di cosiddetti «pericoli eccezionali», di cui all'art. 422, comma secondo, cod. nav., nelle quali l'onere della prova grava sull'utente), essendo sufficiente constatare come il profilo *de quo* sia estraneo alla questione qui in esame, attenendo questa al *quantum*, laddove quel profilo attiene all'*an debeatur*.

Superfluo rilevare, da ultimo, che la possibilità di ovviare al limite attraverso la dichiarazione del valore ovvero attraverso la stipula di una assicurazione è inconferente: non solo sussistono tali possibilità anche nelle altre ipotesi di trasporto per le quali, tuttavia, in caso di dolo o colpa grave si è visto essere esclusa l'operatività del limite ovvero essere prevista la sua maggiorazione, ma va osservato che la questione di legittimità costituzionale ora in esame non investe la previsione in sé del limite del risarcimento, ma la sua operatività - proprio in assenza della dichiarazione del valore - quando si tratti di comportamenti dolosi o gravemente colposi.

7.2.4.- Constatata, in linea di principio, l'irragionevolezza della norma censurata nella parte in cui disciplina come irrilevante, ai fini del limite del risarcimento, l'ipotesi di dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti, a ciò potrebbe in tesi ovviarsi (come si è rilevato *sub* 7.2.2) sia esentando *sic et simpliciter* tale ipotesi dal limite sia prevedendo un congruo aumento del limite stesso.

La circostanza, peraltro, che il limite fissato (nel 1954) dall'art. 423, comma primo, cod. nav. sia (divenuto) manifestamente inadeguato (come questa Corte ha sottolineato fin dalla sentenza n. 401 del 1987) comporta che, in assenza di «idonee garanzie di adeguatezza del risarcimento» (cfr. sentenza n. 420 del 1991), la dichiarazione di incostituzionalità deve consistere - così come previsto dall'art. 952, comma primo, cod. nav. (correttamente indicato dalla Corte rimettente quale *tertium comparationis*) e dalla disciplina del trasporto su strada - nell'esclusione dell'operatività del limite del risarcimento in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti.

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 423, comma primo, del codice della navigazione (regio decreto 30 marzo 1942, n. 327), nella parte in cui non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 23 maggio 2005.

F.to:

Fernanda CONTRI, Presidente

Romano VACCARELLA, Redattore

Giuseppe DI PAOLA, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 26 maggio 2005.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: DI PAOLA

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.