

Scritto sottoposto a doppio referaggio anonimo – This writing has been submitted to double blind peer review

LA LIMITAZIONE IN FAVORE DEL VETTORE
NEI SOTTOTIPI DI TRASPORTO:
PRINCIPI COMUNI E PROFILI DI DISOMOGENEITÀ (*)

ELISABETTA GIOVANNA ROSAFIO (**)

SOMMARIO: 1. La limitazione in favore del vettore nei sottotipi di trasporto. – 2. L'introduzione delle limitazioni risarcitorie del vettore nel codice della navigazione. – 3. L'introduzione delle limitazioni risarcitorie del vettore nel codice civile. Brevi cenni. – 4. Considerazioni conclusive.

1. *La limitazione in favore del vettore nei sottotipi di trasporto.*

Il tema della limitazione in favore del vettore è strettamente colle-

(*) Il presente lavoro è stato realizzato sulla base e nell'ambito degli studi del Programma di ricerca scientifica di rilevante interesse nazionale (prot. 20208JFB98) fra le Università di Catanzaro, Udine, Sassari, Teramo, Genova sul tema «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims?*» e sviluppa parte di una relazione svolta dall'autrice nel convegno di Udine del 3-24 marzo 2023 «Dalla responsabilità illimitata del debitore alle limitazioni della responsabilità e del debito: il ruolo trainante del diritto commerciale e del diritto della navigazione».

(**) Ordinario di Diritto della navigazione e dei trasporti nell'Università degli studi di Teramo.

gato alle tematiche inerenti al trasporto e rappresenta un filo conduttore che unisce le differenti modalità (marittima, aerea, terrestre e ferroviaria), caratterizzate da fonti normative di natura internazional-uniforme ed europea, cui sia aggiungono, nel diritto interno, nel rispetto del criterio di specialità che contraddistingue i relativi ambiti di applicazione, il codice della navigazione, il codice civile ⁽¹⁾ e le leggi speciali ⁽²⁾.

(1) Cfr.r. min. al codice civile, ove al n. 706: «Il contratto di trasporto è regolato con norme di portata generale e cioè con norme che, pur dettate con particolare riguardo ai trasporti terrestri, si applicano anche ai trasporti per via d'acqua e per via d'aria, in quanto non derogate dal codice della navigazione (art. 1680). // Anche i trasporti ferroviari e postali traggono norma dal codice civile; ma questo non si sovrappone alla legislazione speciale che, in materia, è, sotto molti riguardi, assorbente (art. 1680). Però rimane chiaro che le norme del codice civile non possono essere derogate con provvedimenti amministrativi non aventi autorità di legge e non emanati sulla base di un potere delegato dalla legge [...]».

(2) Sui rapporti tra codice della navigazione e codice civile con riguardo al contratto di trasporto e al ruolo rivestito dall'art. 1680 c.c. (per il quale «Le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali») sono stati molti gli interventi dottrinari. In particolare, cfr. S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, 70 s., il quale classifica l'art. 1680 c.c. tra le fonti del diritto della navigazione; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, Napoli, 1959, 75, secondo cui: «Le norme del codice civile sul contratto di trasporto sono norme immediatamente e direttamente applicabili al trasporto marittimo»; M. STOLFI, *Appalto, Trasporto*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da P. Grosso, F. Santoro Passarelli, Napoli, 1961, 88, nt. 31; S. M. CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, 55, scrive come «i limiti e la naturale forza espansiva dei principi previsti nel codice civile a proposito del trasporto possono provenire solamente da altre norme aventi almeno pari efficacia di legge formale, e non già da norme regolamentari consuetudinarie o ricavabili analogicamente come invece sembrerebbe risultare dall'art. 1 cod. nav.». Sull'argomento si è espresso anche G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 295, 300; D. GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 1 ss., per il quale le norme non derogate dal diritto speciale hanno il rango di norme di portata generale, mentre quelle derogate «conservano la loro originaria destinazione, che è esclusivamente del trasporto terrestre» (*ivi*, 8). Tale ultima osservazione era stata già espressa da L. TULLIO, *I contratti di charter party*, Padova, 1981, 253, nt. 135, il quale considera l'art. 1680 c.c. norma del diritto della navigazione, suscettibile di esser trattata «come ogni altra norma di tale diritto che contiene un rinvio al codice civile». Di rilievo è anche la posizione di G. PESCATORE, *Diritto della navigazione*, in AA.VV., *Cinquanta anni di esperienza giuridica in Italia*, atti del convegno di Messina-Taormina, 3-8 novembre 1981, Milano, 1982, 133, 142, che, dopo aver rilevato «la tendenza ad accentuare il carattere "specialistico" di talune norme del codice civile», conclude nel senso che è preferibile, «proprio

L'esame delle discipline di riferimento induce a rilevare, infatti, come si avrà modo di meglio puntualizzare nel prosieguo di questo lavoro, una netta diversità nel modo di intenderne la sussistenza e l'incidenza, nonché, in ultima analisi, l'opportunità, a seconda che il trasporto sia di persone ovvero di cose, pur potendosi riscontrare un tendenziale abbandono dell'istituto in ordine ai sinistri dei passeggeri (con l'eccezione di quelli marittimi) e un sempre più marcato rafforzamento rispetto alle merci.

Ciò in ragione del fatto che gli effetti della limitazione si ripercuotono, così come indicato anche nella giurisprudenza costituzionale, sulla sfera giuridica del passeggero (danneggiato nella sua integrità fisica)⁽³⁾ o sull'avente diritto alla riconsegna della merce (danneggiato nella sua dimensione patrimoniale a seguito della perdita o dell'avaria della merce)⁽⁴⁾, an-

per l'indicazione precisa contenuta nell'art. 1680, il ricorso al sistema di integrazione previsto dall'art. 1 c. nav.». La tesi secondo cui le norme civilistiche possono essere derogate solo per legge è sostenuta, tra gli altri, anche da G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative nel diritto della navigazione*, Torino, 1988, 122 s.; E. VOLLI, *Trasporto marittimo ed aereo*, in *Noviss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 599. Sull'art. 1680 c.c., cfr. anche U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 163; E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 193.

⁽³⁾ Cfr. C. cost. 6 maggio 1985, n. 132, in *Dir. maritt.*, 1985, 751, con nota di E. FOGLIANI, *La limitazione della responsabilità del vettore aereo internazionale di persone nel giudizio della Corte costituzionale*, nella quale sono stati dichiarati costituzionalmente illegittimi (per contrasto con l'art. 2 cost.) l'art. 1 della l. 19 maggio 1932 n. 841 e l'art. 2 della l. 3 dicembre 1962 n. 1832, nella parte in cui danno esecuzione all'art. 22 della convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, come sostituito dall'art. XI del protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955. La sentenza da ultimo richiamata è stata considerata uno dei parametri per verificare l'incidenza dell'ordine pubblico internazionale in base all'art. 31 (allora ancora vigente) disp. prel. cod. civ. da Trib. Milano 14 ottobre 1991, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1991, 1043. Cfr., altresì, nt. 19 del presente lavoro.

⁽⁴⁾ Cfr. C. cost. 26 maggio 2005, n. 199, in *Dir. trasp.*, 2005, 953; in *Foro it.*, 2005, V, 2263, con nota di G. PESCATORE, *Spunti sulla disciplina del limite di responsabilità del vettore marittimo*; in *Dir. tur.*, 2005, 364, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *L'epilogo della querelle sulla rilevanza di dolo e colpa grave nella limitazione del vettore marittimo di cose*; in *Giust. civ.*, 2005, I, 1721, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla parziale illegittimità costituzionale del comma 1 dell'art. 423 c. nav.* Di rilievo è il passo che segue: «[...] questa Corte ha sempre affermato (sentenze n. 401/1987, n. 64/1993, n. 71/2003) 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 c. nav. – che le parti possano derogarvi». Per la giurisprudenza successiva, v., Cass. 9 marzo 2006, n. 5098, in *Giust. civ.*, 2007, I, 1229, con nota di M. M. COMENALE PINTO, *La rilevanza di dolo e colpa grave del vettore marittimo di merci: implicazioni e prospettive*.

che nel caso egli sia un utente occasionale e non professionale ⁽⁵⁾.

Il funzionamento della limitazione in favore del vettore, indipendentemente dal regime specifico previsto per la singola modalità, sembra rispondere al seguente schema: accertata la sua responsabilità sulla base della disciplina specifica di riferimento, il vettore limita la sua esposizione risarcitoria al *quantum* previsto dalla disposizione di legge attraverso un meccanismo di quantificazione che differisce, anch'esso, nelle singole modalità.

A titolo esemplificativo, al fine di meglio identificare le tecniche adottate dal legislatore, può riportarsi l'art. 423 c. nav., che, sotto la rubrica «Limiti del risarcimento», per il trasporto marittimo di merci, al primo comma, lega il risarcimento dovuto dal vettore a ciascuna unità di carico, nel senso che esso non può essere superiore a «euro 103,29 o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco» ⁽⁶⁾. Nel trasporto aereo di bagagli, invece, l'art. 22, par. 2, della convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 «*for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*» (cui fanno rinvio sia il reg. Ce n. 2027/97 del Consiglio del 9 ottobre 1997 sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli che l'art. 941 c. nav.) prevede che: «[...] *the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1288 Special Drawing Rights for each passenger [...]*» ⁽⁷⁾, ponendo in essere un meccanismo per il quale l'esposizione risarcitoria del vettore è globale per «*each passenger*» ⁽⁸⁾ e non

⁽⁵⁾ V. *infra* nt. 26.

⁽⁶⁾ L'art. 423, comma 2, c. nav. dispone, a completamento, che: «Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa».

⁽⁷⁾ L'art. 22, par. 2, convenzione di Montreal 1999 prevede, poi, che: «*unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination*».

⁽⁸⁾ Cfr. M. M. COMENALE PINTO, *La responsabilità del vettore aereo dalla convenzione di Varsavia del 1929 alla convenzione di Montreal del 1929*, in *Riv. dir. comm.*, I, 2002, 67, 75, che sottolinea come, attraverso il sistema della limitazione della responsabilità del vettore per ciascun passeggero, si sia abbandonata la soluzione della determinazione sulla base del peso. Per le problematiche offerte dal trasporto dei *container*, cfr. G. M. BOI, Con-

correlata al singolo bagaglio (consegnato o non consegnato) o al suo peso.

Nel trasporto aereo di cose, sempre l'art. 22 della convenzione di Montreal del 1999, al par. 3, determina che la limitazione di responsabilità del vettore di cose per perdita, avaria o ritardo in 22 diritti speciali di prelievo per chilogrammo ⁽⁹⁾, parametrando, pertanto, l'importo della limitazione al peso della merce trasportata.

Nel medesimo senso si muove l'art. 1696 c.c., rubricato «Limiti al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate», come modificato dal d. l. 6 novembre 2021 n. 152, convertito dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233. Tale disposizione, sulla quale si tornerà nel prosieguo di queste riflessioni, dopo aver disposto, al comma 1, che il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna, ha, poi, previsto che «Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n. 1621, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore». Inoltre, nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può, in ogni caso, essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo

ainers e limite del debito tra diritto interno e diritto uniforme, in *Trasp.*, 62-63, 1994, 45; A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in *Dir. maritt.*, 1997, 3.

⁽⁹⁾ L'art. 22, par. 3, della convenzione di Montreal del 1999 prevede che: «*In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 22 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination*».

della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali ⁽¹⁰⁾.

Le motivazioni che hanno sorretto la scelta legislativa di adottare, innanzitutto, a livello internazionale, poi interno e unionale, l'istituto del limite risarcitorio, sono tradizionalmente legate all'esigenza di una diminuzione del costo del servizio di trasporto. Il vettore, conoscendo in anticipo, rispetto al verificarsi del danno, l'entità massima del risarcimento calcolata in applicazione dei parametri previsti dalla normativa, può assicurarsi, infatti, a costi ragionevoli, con un contenimento delle tariffe che, in specie, trattandosi di un limite legale e non convenzionale, incide in egual misura su tutte le sue controparti e, rispetto alle merci, esplica effetti, altresì, sul calmieramento del prezzo delle merci al dettaglio ⁽¹¹⁾.

2. *L'introduzione delle limitazioni risarcitorie del vettore nel codice della navigazione.*

Si tratta di limitazioni la cui fonte, come sopra si è fatto cenno, è nella legge, che, talvolta, le rende inderogabili a favore del vettore, tradizionalmente parte forte del contratto, sulla cui esposizione risarcitoria esse incidono. Ne sono un esempio, *ex multis*, sia l'art. 25 della convenzione di Montreal del 1999 per il quale: «*A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever*» che l'art. 1696, comma 4, c.c. per il quale i limiti risarcitori ivi previsti non sono derogabili a favore del vettore, se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Tali limitazioni entrano nel nostro ordinamento e, in particolare, per quanto qui interessa, nel codice della navigazione del 1942, come misure di politica economica più che di scelta dogmatica in senso tecnico, sulla scia del contenuto delle principali convenzioni internazionali in materia di trasporto al tempo vigenti. In tal senso depone anche la relazione ministeriale al codice della navigazione ⁽¹²⁾, dalla quale può ricavarsi, al-

⁽¹⁰⁾ Sulle modifiche di cui all'art. 1696 c.c., introdotte dal d. l. 6 novembre 2021 n. 152, convertito con modificazioni dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233, vedi, *infra*, nt. 53.

⁽¹¹⁾ Cfr. E. SPASIANO, *Rapporto tra limitazione del debito del vettore e la limitazione globale della responsabilità*, cit., 593, il quale afferma che «l'esperienza ha dimostrato che gli interessati al carico preferiscono assicurare essi le merci e risparmiare sul nolo».

⁽¹²⁾ Cfr. *Rel. min. cod. nav.*, par. 252, ove può leggersi «Il limite legale del debito

CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY IN THE DIFFERENT MODES OF TRANSPORT: COMMON LEGAL PRINCIPLES AND INCONSISTENCIES

ABSTRACT

The author analyses the carrier's limitation of liability in the different modes of transport, pointing out the common legal principles as well as the inconsistencies among them. Examination of the regulations for each of the various modes of transport reveals clear differences in the rate and limitation depending on whether it involves carriage of goods or passengers, with a trend toward abandonment of the institutional limitations in relation to passengers' claims (with the exception of maritime claims) and with increasingly stronger limitations in regard to goods.

Il contributo analizza la limitazione in favore del vettore nei sottotipi di trasporto, rilevando principi comuni e profili di disomogeneità nelle varie modalità. L'esame delle discipline di riferimento induce a rilevare una netta diversità nel modo di intenderne la sussistenza e l'incidenza, nonché, in ultima analisi, l'opportunità, a seconda che il trasporto sia di persone ovvero di cose, pur potendosi riscontrare un tendenziale abbandono dell'istituto in ordine ai sinistri dei passeggeri (con l'eccezione di quelli marittimi) e un sempre più marcato rafforzamento rispetto alle merci.