

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

IL PROBLEMA DELLA LIMITAZIONE IN FAVORE DELL'ARMATORE (°)

MICHELE M. COMENALE PINTO (**)

SOMMARIO: 1. Il quadro generale. – 2. La limitazione nel codice della navigazione e l'abbandono nel codice di commercio del 1882 e nella legge aeronautica del 1923. – 3. Limitazioni globali e beneficiari nel diritto uniforme. – 4. Regimi particolari di limitazione. – 5. Il fondamento della limitazione. – 6. Il diritto della navigazione e la limitazione armatoriale come banco di prova degli istituti del diritto commerciale. – 7. Incertezze e sviluppi in Italia. – 8. L'Italia, la limitazione dell'armatore e le convenzioni di diritto uniforme sulla limitazione dei crediti marittimi. – 9. Limitazione, diporto e assicurazione. – 10. Nuovi spazi (stellari) alla limitazione.

1. *Il quadro generale.*

Le limitazioni di debito e di responsabilità (°) riferite all'impiego

(°) 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 la relazione svolta dall'autore 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 nell'Università degli studi di Sassari.

(°) La questione dell'inquadramento nell'una o nell'altra categoria è stata molto

della nave, sono state da qualche autore assunte (a dire il vero, non troppo convincentemente), a principio generale del diritto della naviga-

discussa nella nostra letteratura a proposito del regime dettato dall'art. 275 c. nav. (il cui campo di azione, come si vedrà, è stato fortemente ridimensionato). La tesi che si trattasse di limitazione di debito sembrava confortata dalla terminologia adottata dal legislatore: essa è stata sostenuta, *inter alios*, da F. M. DOMINEDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, in questa *Rivista*, 1955, I, 90, *ivi*, 106; S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, Milano 1945, 59; E. GARBAGNATI, *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc. civ.*, 1946, I, 19; M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, Padova 1963, 69 ss.; P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, I, Milano, 1959, 226; IV, 66; io stesso ho parlato di «limitazione del debito», seguendo acriticamente la terminologia del legislatore: M. M. COMENALE PINTO, *La limitazione del debito nel diporto nautico*, in *Dir. turismo*, 2006, 232. Nella misura in cui possa valere l'argomento letterale (ma ne dubito), anche la Relazione ministeriale al codice della navigazione fa riferimento alla limitazione di debito, più precisamente di «debito complessivo» (§§ 153, 154). E in termini di «limitazione del debito» si esprime pure il regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima) (artt. 483 ss.). Ha tuttavia guadagnato terreno (per ragioni che oggi condivido) ed è diventata prevalente l'opinione che colloca il regime dell'art. 275 c. nav. nell'ambito delle «limitazioni di responsabilità» (nella scia di E. SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1962, 1388; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano 1974, 18 s.; A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, in *Dir. trasp.*, 2019, 831, *ivi*, 834), considerandola una deroga al principio della responsabilità patrimoniale *ex art.* 2740 c. c. (*infra*, § 6). Sembra significativo, del resto, che il testo didattico più prestigioso, che fu elaborato ad opera di esponenti della stessa Scuola napoletana a cui si era dovuto il codice della navigazione, fin dalla sua prima edizione sostenesse la tesi della limitazione di responsabilità (A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. I, Milano, 1950, 170 ss.; la posizione è stata coerentemente mantenuta nelle edizioni successive, fino alla più recente: A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XVI, Milano, 2022, 343). Per la tesi opposta, nella letteratura meno risalente: E. MORELLI, *Considerazioni sul problema della valutazione della nave, nel quadro della limitazione del debito nel sistema del codice della navigazione*, in *Studi per Lefebvre d'Ovidio*, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995, 775, *ivi*, 777. È rimasta isolata la tesi di F. FERRARA JR., *La liberazione dell'armatore dai debiti relativi a un viaggio della nave*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1949, 843, che identifica la limitazione in questione come un modo di estinzione delle obbligazioni, caratterizzato per operare su un gruppo di esse. Per i termini del confronto fra le varie ipotesi, esprimendo la propensione ad una riconduzione «[...] nell'ambito [...] della separazione patrimoniale e dei patrimoni destinati»: G. BENELLI, *L'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore*, *cit.*, 275 (richiamando, *sub* nt. 51: A. D. SCANO, *Gli atti estranei allo specifico affare*, Torino, 2010, 12 ss.). Non avrei dubbi, viceversa, a considerare come limitazioni di debito i benefici previsti dalla LLMC 1996, dal sistema della CLC e dalla HNS (*infra*, §§ 3 e 8), nonché quelli accordati al vettore: cfr. A.

zione ⁽²⁾. Può convenirsi, tuttavia, che riflettono un «[...] principio tradizionale e caratteristico della navigazione marittima» ⁽³⁾.

Si tratta di un tema classico ⁽⁴⁾, i cui precedenti sono probabilmente meno antichi di quanto ancora si sostiene ⁽⁵⁾. Spesso se ne sono afferma-

LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. XVI, cit., 347 (con riferimento alla LLMC). Non è revocata in dubbio la qualificazione come «limitazione di debito» del beneficio accordato al vettore marittimo di merci dal più ampio studio monografico contemporaneo dedicato all'istituto: M. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 2 ss.

Va anche sottolineato che su una limitazione di debito, a seconda della sua attuazione, può innestarsi una limitazione di responsabilità: F. M. DOMINÈDÒ, *Figura e responsabilità dell'armatore*, cit., 111, pur, come si è visto, sul (non condiviso) presupposto che quella armatoriale sia una limitazione di debito, sottolinea che «[...] è dato concepire, a seguito del versamento, un patrimonio autonomo, pur non preesistendo un vero e proprio "patrimonio ad uno scopo"» (*Zweckvermögen*): tanto autonomo, da restare insensibile, ai sensi dell'art. 639 c. nav., all'eventualità di successivo fallimento dell'armatore.

⁽²⁾ È un *Leitmotiv* della dottrina marittimistica d'*antan* (v., *ex plurimis*, G. RIPERT, *Droit maritime*, II, ed. IV, Paris, 1952, 139), invocato per il diritto aeronautico da A. AMBROSINI, *La limitazione legale della responsabilità aeronautica*, in *Dir. aeron.*, 1928, 1, ivi, 3. Nella letteratura trasportistica latino-americana si incontra di frequente il richiamo in tal senso (la limitazione come «*uno de los principios rectores*» del diritto della navigazione) di F. ORTIZ DE GUINEA, *Responsabilidad limitada. Principio general del derecho de la navegación*, Santa Fe 1969, 6 (n.v.). La sintesi della tesi è ripresa da F. N. VIDELA ESCALADA, *Derecho aeronáutico – IV.B*, Buenos Aires, 1977, 635, che ricorda come lo scritto in questione (che espressamente si rifaceva alla costruzione di Antonio Scialoja) vada inquadrato nelle teorie unitarie del diritto della navigazione, di cui fu alfiere in Argentina proprio l'Ortiz de Guinea citato, a partire dal suo insegnamento nell'Universidad del Litoral. G. JAVUREK, *El «virus» de la limitación en el transporte marítimo y aéreo*, in *Liber amicorum en honor al Prof. Manuel Augusto Ferrer*, Buenos Aires, 2011, 149, ivi, 150 e *sub* nt. 6, del medesimo autore richiama nella stessa linea un contributo di poco successivo: F. ORTIZ DE GUINEA, *Principios generales del derecho aeronáutico. Apertura a un proceso para su determinación*, in *Jornadas nacionales de derecho aeronáutico y espacial*, Morón (Argentina), 1970, 18. V. anche A. MARCIAL ALZUETA, *Responsabilidad limitada en el derecho de la navegación*, Buenos Aires, 1977, 17; L. ROMERO BASALDUA, *Responsabilidad del transportador de mercaderías por agua*, Córdoba, Argentina, 1985, 168.

⁽³⁾ S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, cit., 49.

⁽⁴⁾ A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, I, ed. III, Roma, 1943, 362, annotava: «Principio tradizionale e caratteristico dell'impresa di navigazione è quello della limitazione della responsabilità dell'armatore». Secondo la lettura più tradizionale, esso va considerato quale espressione della volontà del legislatore di favorire un'industria intesa come estremamente rischiosa: cfr. P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, IV, Milano 1959, 224; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, Milano, 1987, 1561 ss.

⁽⁵⁾ Ad avviso di F. M. DE ROBERTIS, *La responsabilità dell'armatore in diritto romano* etc., in questa *Rivista*, I, 1953, 13, ivi, 20, non ci sarebbe stato nulla di «[...] meno ap-

te le radici romanistiche ⁽⁶⁾, e lo si è ricollegato alla *noxae deditio* ⁽⁷⁾, con

proprio del richiamo al diritto classico per contestare il carattere tradizionale del principio limitativo».

⁽⁶⁾ Ma scriveva già A. FREMERY, *Études de droit commercial, ou du droit fondé par la coutume universelle des commerçans*, Paris, 1833, 181: «L'idée que la responsabilité du propriétaire cessât par l'abandon du navire et du fret n'a jamais été connue dans le droit romain». Conseguentemente, secondo tale autore (*ibidem*) tale ipotesi doveva essere tenuta ben distinta dall'abbandono nossale. In generale e per ulteriori riferimenti, cfr. G. BENELLI, *L'istituto della limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, IV, Milano, 2013, 257 s. Tuttavia, ha persistito l'idea che fossero comunque da riconoscere almeno convergenze fra i due istituti: W. POOR, *A Shipowner's Right to limit Liability in Cases of Personal Contracts*, in *Yale L. Journ.*, 31, 1922, 312. Nella letteratura recente la tesi delle basi romanistiche è ancora convintamente sostenuta da P. LAZO GONZÁLEZ, *Limitación de la responsabilidad: bases romanas de un dogma inusprivatista*, in *Rev. derecho*, XXV, 2012, 7 ss.; ID., *Limitación e ilimitación de responsabilidad en una empresa de navegación* (D. 14,1,1,19-20 y D. 14,6 pr.), in *Rev. estudios histórico-jurídicos [sección derecho romano]*, XXXIII, 2011, 173. V. anche G. F. ROSSO ELORRIA, *Los límites de la responsabilidad objetiva: análisis en el ámbito de la responsabilidad extracontractual desde el derecho romano hasta el derecho civil latinoamericano moderno*, México, 2016, 355. Sulla possibilità dell'abbandono nossale del *servus* che avesse commesso un *delictum* sulla nave (che è questione evidentemente diversa), introdotta soltanto in epoca postclassica, cfr. R. FERCIA, *Criteri di responsabilità dell'exercitor. Modelli culturali dell'attribuzione di rischio e «regime» della nossalità nelle azioni penali in factum contra nautas, caupones et stabularios*, Torino, 2002, 279.

⁽⁷⁾ Alla ricerca del precedente romanistico della *noxae deditio* non seppero resistere nemmeno i primi autori che si iniziavano ad occupare dell'abbandono aeronautico (*infra*, § 2): v., ad esempio: C. SAVOIA, *L'abbandono ai creditori in diritto aeronautico*, in *Atti del IV congresso internazionale di navigazione aerea, atti del IV congresso internazionale di navigazione aerea* (Roma, 24-30 ottobre 1927), II, *Memorie*, Roma, 1928, 536, *ivi*, 539. Nel mondo anglosassone, il riferimento più frequente è al classico testo del giurista, in seguito giudice della Corte Suprema degli Stati Uniti, O. W. HOLMES JR., *The Common Law*, Boston, 1881, richiamato sul punto (*ex plurimis*) da W. W. EYER, *Shipowners' Limitation of Liability. New Directions for an Old Doctrine*, in *Stanford L. Rev.*, 16, 1964, 370, *ivi*, 371, *sub* nt. 7; W. POOR, *A Shipowner's Right to limit Liability in Cases of Personal Contracts*, in *Yale L. Journ.*, 31, 1922, 312; P. D. HARDY, M. A. PISCITELLI, *A potential Death Knell for Limitation of Shipowner Liability*, in *The Forum*, 20, 1985, 312. L'opera ha avuto un persistente successo editoriale, con varie riedizioni (e anche con una traduzione italiana: *Il diritto comune (anglo-americano)*, trad. it. di F. Lambertenghi, Sondrio, 1888). Va tuttavia sottolineato che il ragionamento di Holmes non si riferiva specificamente alle limitazioni di responsabilità in campo marittimo, ma, in generale, alle limitazioni di responsabilità, materia trattata nella *lecture I*, «*Early forms of liability*». La citazione è riferita alla «*Dover editions*»: O. W. HOLMES JR., *The Common Law*, New York, 1991, 8 (per un riferimento specifico alla legge che accordava la limitazione allo *shipowner*, approvata dal Congresso degli Stati Uniti nel 1851, *ivi*, 6).

tesi ripresa da ampia parte della letteratura angloamericana ⁽⁸⁾.

Frequente è pure il riferimento alle tavole di Amalfi, indicate come il tramite attraverso il quale sarebbero stati recepiti istituti romanistici ⁽⁹⁾, e, in genere, al diritto marittimo medievale mediterraneo ⁽¹⁰⁾.

La riconduzione della limitazione alle tavole di Amalfi non sembra però fondata: in tale documento si rinvencono, con la commenda, elementi *in nuce* della accomandita ⁽¹¹⁾; per sostenere il contrario, occorrerebbe aderire alla tesi, invero dubbia, della convergenza (quanto meno di finalità) di commenda e abbandono ⁽¹²⁾. Non sembra priva di fondamento la constatazione che in quelle fasi storiche si conoscevano strumenti diversi per la ripartizione dei rischi della navigazione,

⁽⁸⁾ Secondo J. J. DONOVAN, *The Origins and Development of Limitation of Shipowners' Liability*, in *Tul. L. Rev.*, 53, 1979, 999, ivi, 1001, nelle tavole di Amalfi sarebbe rinvenibile «[t]he earliest extant evidence of the shipowner's right to limit his liability». In precedenza, in tal senso, v. G. G. SPRAGUE, *Limitation of Shipowner's Liabilities*, in *New York Univ. L. Rev.*, 12, 1934-1935, 568. Più recentemente, v. N. A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, *Limitation of Liability in International Maritime Conventions. The Relationship between Global Limitation Conventions and Particular Liability Regimes*, Abingdon, New York, 2011, 5.

⁽⁹⁾ Scriveva L. A. SENIGALLIA, *De l'origine historique de l'abandon libératoire du navire aux créanciers*, in *Rev. droit mar. comparé*, 1939, 4, ivi, 17, che certamente all'affermazione del principio limitativo non erano state estranee né la *noxae datio*, né l'*actio de peculio*. Per riserve recenti sul rilievo di quest'ultima come precedente della disciplina vigente A. ANTONINI, *Tabula de Amalphi e sua eredità nel diritto attuale: ipotesi di parallelismo fra antichi e odierni istituti*, in *Dir. trasp.*, 2011, 747, ivi, 752.

⁽¹⁰⁾ Per un riferimento in tal senso: [A.] SCIALOJA, *Presentazione*, in questa *Rivista*, 1935, I, 3, ivi, 4. Alla tesi dell'origine medioevale dell'istituto aderisce anche S. PUGLIATTI, *La limitazione della responsabilità civile*, relazione tenuta al IX° congresso nazionale giuridico forense (Venezia, 25-30 settembre 1967), in *Responsabilità civile*, II, Milano, 1968, 73, ivi 82. Nel senso che (in contrapposizione all'abbandono assicurativo) «L'abbandono ai creditori [...] deriva dall'*actio noxalis* dei Romani (Dig. IX, 1) e fu conservato dalle repubbliche marinare del Medio Evo (Amalfi, Pisa, Genova, Venezia)» F. ROCCO DI TORREPADULA, *L'assicurazione marittima ed aeronautica nel diritto interno ed internazionale*, Napoli, 1935, 151 s., con affermazione (non supportata dal richiamo di fonti adeguate) stigmatizzata da L. A. SENIGALLIA, *De l'origine historique de l'abandon libératoire du navire aux créanciers*, cit., 14 (che riferisce la critica a F. ROCCO, *Sull'assicurazione*, Napoli, 1935, senza ulteriori indicazioni, ma che va verosimilmente identificato con l'opera citata). V. anche A. MARCIAL ALZUETA, *Responsabilidad limitada en el derecho de la navegación*, Buenos Aires, 1977, 53.

⁽¹¹⁾ In tema: V. BUONOCORE, *La Tabula de Amalphi: chiose*, in *Dir. trasp.*, 2002, 743, ivi, 748.

⁽¹²⁾ L. MAURIZI, *Abbandono di nave e nolo*, in *Dig. it.*, I, t. 1, Torino, 1884, 7, ivi, 12.

come la *colonna* ed il *prestito a cambio marittimo* ⁽¹³⁾.

Altre ricostruzioni collocano l'origine della limitazione nel diritto marittimo del Nord Europa ⁽¹⁴⁾, o nell'era della prima navigazione atlantica verso le Americhe ⁽¹⁵⁾. Viene pure evocato il diritto fluviale dell'Europa continentale, che avrebbe precorso la disciplina dettata dalla celebre Ordinanza francese sulla marina del 1681 ⁽¹⁶⁾.

Al di là delle valutazioni circa l'effettiva utilità, ai fini dell'interpretazione di un istituto, della riconduzione a radici tanto remote ⁽¹⁷⁾, in

⁽¹³⁾ Sulla inattendibilità della riconduzione dell'istituto al diritto romano o al diritto medioevale, v. in generale A. ARENA, *L'abbandono della nave ai creditori*, Milano, 1939, 14. Sulla commenda come strumento di traslazione e frazionamento del rischio: cfr. A. LA TORRE, *L'assicurazione nella storia delle idee. La risposta giuridica al bisogno di sicurezza economica: ieri e oggi*, ed. II, Milano, 2000, 74 ss.

⁽¹⁴⁾ Afferma l'origine svedese del XVII secolo: F. BERLINGIERI SEN., *Verso l'unificazione del diritto del mare* – *Parole al prof. A. Scialoja*, in *Dir. maritt.*, 1935, 449 (come episodio della violenta polemica fra i due autori e le rispettive scuole, ed a cui fece seguito A. SCIALOJA, *Utopia. Risposta al Prof. Francesco Berlingieri*, in questa *Rivista*, 1936, I, 3, ivi 4 ss.). Al di là di quella che sarebbe l'origine consuetudinaria, per J. M. BLAS ORBÁN, *Sobre el origen de la limitación de responsabilidad del naviero y su naturaleza jurídica en nuestro código de comercio*, in *Rev. gen. derecho*, 1990, 1081, ivi, 1110 ss., le prime fonti formali sarebbero da rintracciare in un'ordinanza anseatica del 1614 ed in una legge svedese del 1667.

⁽¹⁵⁾ P. URDAY B., *Manual de derecho marítimo*, Lima, 2017, 25.

⁽¹⁶⁾ Nel senso che il precedente della disposizione in tema di abbandono recata, sebbene in forma rudimentale, dall'ordinanza francese del 1681 (libro II, tit. VIII, art. II) sarebbe rinvenibile in un'ordinanza reale francese del 1415 sulla navigazione fluviale: A. SCIALOJA, *Origini della limitazione della responsabilità dell'armatore per abbandono della nave*, in *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946, 311. Sul rilievo nella specifica materia considerata dell'ordinanza del 1681, v. Y. TASSEL, *La responsabilité du propriétaire du navire*, in *Revue générale de droit*, 2002, 641, ivi, 644. Sull'ordinanza, nella letteratura recente, sia pure con specifico riferimento al trasporto, v. P. ZAMBRANA MORAL, *El transporte en la ordenanza de la marina francesa de 1681*, Cizur Menor, 2015.

⁽¹⁷⁾ Si rinvia, sul punto, a quanto osservava F. SERRAO, *Diritto romano e diritto moderno. Comparazione diacronica o problema della «continuità»? Riflessioni minime*, relazione al colloquio internazionale di Sassari del 13-15 gennaio 1978, in *Studi Ssassaresi*, 1981, 519 ss. (il contributo può essere letto anche in *Riv. dir. civ.*, 1982, I, 170, nonché nella raccolta di scritti dell'autore *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale*, Pisa, 1989, 321). Tuttavia, con la dovuta attenzione a non cadere nella tentazione di leggere il passato con le categorie giuridiche del presente, la consapevolezza dell'evoluzione storica degli istituti e del contesto in cui è maturata è fondamentale per la ricostruzione del «diritto vivente», secondo l'insegnamento della Scuola napoletana del diritto della navigazione e del suo fondatore, Antonio Scialoja: cfr. M. M. COMENALE PINTO, *Il «diritto vivente» e l'autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, in questa *Rivista*, 2021, 3.

generale occorre avere la consapevolezza dei confini delle competenze del giurista positivo rispetto alla valutazione delle fonti storiche ⁽¹⁸⁾. Ciò non toglie che ogni istituto, per essere correttamente inteso, va collocato nel contesto storico e nella realtà economico-sociale in cui è sorto.

Per la genesi in epoca moderna del principio limitativo, andato poi ad espandersi universalmente, occorre richiamare l'azione di *lobbying* dei ceti mercantili interessati, nel Regno Unito della prima metà del sec. XVIII di Giorgio II ⁽¹⁹⁾, che condusse all'adozione del Responsibility of Shipowners Act 1733 ⁽²⁰⁾, dopo la decisione sul caso *Boucher v. Lawson* ⁽²¹⁾. In tale vicenda giudiziaria, lo *shipowner* era stato condannato al risarcimento integrale di un carico sottratto dolosamente dal comandante del-

Da ultimo: T. GAZZOLO, *Antonio Scialoja e il «diritto vivente»*, in questa *Rivista*, 2022, 61. In particolare, sugli studi storici relativi al diritto commerciale (e al diritto marittimo), traendo spunto da un seminario dedicato al volume di C. PETTI, *Historia del derecho mercantil*, Madrid, 2016: A. MONTI, *La prospettiva storica nel diritto commerciale. Osservazioni a margine di un incontro di studio*, in *Riv. soc.*, 2019, 881.

⁽¹⁸⁾ Occorre, insomma, astenersi dall'incorrere nel peccato, rimproverato da V. PIERGIOVANNI, *Rapporti tra diritto mercantile e tradizione romanistica tra medioevo ed età moderna: esempi e considerazioni*, in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, XXVI, 1996, 6, ad un illustre studioso del diritto commerciale, di condurre la propria analisi «[...] in termini sostanzialmente ancillari e funzionali all'analisi della normativa vigente, costruita sulla lettura di bibliografia piuttosto che su quella delle fonti, mai direttamente approximate», lasciandosi peraltro condurre dalla scelta «[...] di privilegiare, e quasi di assolutizzare, gli aspetti dell'analisi politica» (*ibidem*). D'altro canto, nel guardare agli istituti del passato, il giurista che non sia storico, deve fare attenzione a non indulgere nell'«isolare gli istituti dal contesto generale, accentuando così piuttosto le (apparenti) continuità della disciplina giuridica (che spesso non è altro che la persistenza del lessico), che non il succedersi di diverse strutture di organizzazione giuspolitica», rischio a suo tempo denunziato, a proposito della storiografia giuscommercialistica, da G. TARELLO, *Storia della cultura giuridica moderna. Assolutismo e codificazione del diritto*, Bologna, 1976, 83, *sub* nt. 79. V. anche R. SANTARELLI, *In tema di storia della cultura giuridica moderna: «strade maestre» e «sentieri dimenticati»*, in *Scopi e metodi della storia del diritto e formazione del giurista europeo*, atti dell'incontro di studi di Padova del 25-26 novembre 2005, Napoli, 2007, 95, *ivi*, 109.

⁽¹⁹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI JR., *Armatore ed esercente*, in *Dig. comm.* I, Torino, 1987, 225, *ivi*, 234 *ss.*; E. SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1962, 1364, *ivi*, 1365, *sub* nt. 4, cita come unica eccezione la legislazione marittima vaticana, che, per la verità, non appare particolarmente rilevante.

⁽²⁰⁾ Cr. R. THOMAS, *Contemporary Developments in Global Limitation of Liability of Shipowners and Others*, in *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 2022, 11, *ivi*, 12.

⁽²¹⁾ (1734) Cas. Temp. Hardw. 85. Su tale vicenda e sul suo seguito, v. in generale G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, cit., 1574 s., *sub* nt. 19.

la nave ⁽²²⁾: a seguito di tale pronunzia, gli armatori inglesi iniziarono a lamentare di dover soggiacere ad un regime di responsabilità più gravoso dei propri concorrenti continentali, e, in particolare, degli olandesi ⁽²³⁾.

2. *La limitazione nel codice della navigazione e l'abbandono nel codice di commercio del 1882 e nella legge aeronautica del 1923.*

In epoca contemporanea, prima delle esperienze di diritto uniforme ⁽²⁴⁾, la previsione della limitazione è stata mantenuta nelle legislazioni marittime nazionali, con modelli diversi, di cui sono state proposte varie classificazioni ⁽²⁵⁾.

⁽²²⁾ Per l'individuazione della *ratio* della limitazione, sottolinea le difficoltà che avrebbe avuto lo *shipowner* a tenere sotto controllo l'operato del comandante della nave e le sue possibili condotte dolose: *Vancouver v Rhodes*, [1955] 1 DLR 139 (BC CS), decisione della Corte Suprema della Columbia Britannica, richiamata da A. BRAËN, M. KATSIVELA, *La limitation de responsabilité en droit maritime canadien et les créances des passagers et autres acteurs maritimes*, in *Rev. barreau canadien*, 97, 2019, 304.

⁽²³⁾ Per riferimenti, v. F. BERLINGIERI JR., *Il regime uniforme della responsabilità per danni risultanti dall'esercizio della nave e della sua limitazione*, in *Dir. maritt.*, 1999, 271, ivi, 276, a cui si rinvia anche per la progressiva estensione del campo di applicazione della disciplina in questione, di cui al Merchant Shipping Act del 1854 e al Merchant Shipping Acts Amendments Act del 1862, nonché per ulteriori cenni alla successiva disciplina statunitense di cui al Limitation Act del 1851. V. anche: P. GRIGGS, R. WILLIAMS, J. FARR, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, ed. IV, Abingdon, 2005, 5; X. CHEN, *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*, The Hague, 2001, XIV; M. THOMAS, *British Concepts of Limitation of Liability*, in *Tul. L. Rev.*, 53, 1978-1979, 1205. Per rilievi critici sull'argomento riassunto con la formula «*the others started*» excuse»: H. DRION, *Limitations of Liabilities in International Air Law*, The Hague, 1954, 14. Rivendica le radici statunitensi dell'istituto: J. SWEENEY, *Limitation of Shipowner Liability: Its American Roots and Some Problems Particular to Collision*, in *J. Mar. L. & Com.*, 32, 2001, 241, ivi, 243 ss.

⁽²⁴⁾ *Infra*, § 3.

⁽²⁵⁾ Cfr. G. LUMBROSO, *La responsabilità limitata degli armatori*, Torino, 1908, 18 ss.; G. RIPERT, *Droit maritime*, II, cit., 141 ss.; A. REIN, *International Variations on Concepts of Limitation of Liability*, in *Tul. L. Rev.*, 53, 1978-79, 1259; M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, cit., 12 ss. Oltre il sistema dell'abbandono, sostanzialmente mutuato nel nostro codice di commercio del 1882 dal modello francese dell'Ordonnance del 1681, vanno menzionati, in particolare, il sistema inglese *ad valorem* (fra le fonti ispiratrici del regime originario del codice della navigazione e di quello statunitense del Limitation Liability Act del 1851), su cui, con il Merchant Shipping Act del 1894, si è inserita

lare disvalore ⁽¹⁸³⁾. In conclusione, mi sembra che si possa fondatamente sostenere che, in simili casi, previsioni di limitazione troppo restrittive comportino il forte rischio di ingenerare un eccesso di contenziosi.

THE PROBLEM OF LIMITATION OF LIABILITY IN FAVOUR OF THE SHIPOWNER

ABSTRACT

The author focuses on the limitation of liability for maritime claims, a classic theme of maritime law, but certainly not as ancient as has been generally asserted. The author attempts to compare it with other hypotheses of limitation or risk-sharing outside maritime law, and, in particular, with the figure of the natural-person entrepreneur with limited liability, provided for in various legal systems, including those belonging to the same «continental law» family.

The author also reviews the phases that led to the adoption of the LLMC Convention and, at the level of domestic law, the degree of uncertainty regarding the applicability of the limitation in general and its extension to pleasure boating. Finally, the author questions the possibility of extending the legal regime of shipowner's limitation of liability to other areas of navigation and transport law and, in particular, in favor of undertakings operating in the aerospace sector.

L'articolo è dedicato alla limitazione dei crediti marittimi, un tema classico del diritto marittimo, ma meno antico di quanto sia stato generalmente affermato. L'autore prova a compararlo con altre ipotesi di limitazione o di ripartizione del rischio al di fuori del diritto marittimo, ed in particolare con la figura dell'imprenditore persona fisica a responsabilità limitata, previsto in vari ordinamenti, anche appartenenti alla stessa famiglia del «diritto continentale».

L'autore ripercorre le tappe che hanno condotto all'adozione della convenzione LLMC e, a livello di diritto interno, al grado di incertezza sull'ambito di applicazione della limitazione in generale, nonché alla sua estensione alla navigazione da diporto.

Infine, l'autore si interroga sulla possibilità di estendere il regime legale della limitazione dell'armatore in altri campi del diritto della navigazione e dei trasporti e, in particolare, in favore delle imprese operanti nel settore aerospaziale.

⁽¹⁸³⁾ Ed è su queste basi che, nella richiamata vicenda, la Cassazione francese ha comunque confermato la condanna del registro di classe: Cass. pen. fr. 25 settembre 2012, cit. Sul tema della decadenza dal beneficio della limitazione (e per la formulazione della previsione dell'art. 4 della LLMC 1996), nella linea di quella di altre convenzioni di diritto uniforme, cfr. F. BERLINGIERI JR., *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, cit., 1053 s.