05514/03

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONE TERZA CIVILE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. Gaetano NICASTRO - Presidente -

Dott. Francesco SABATINI - Consigliere -

Dott. Bruno DURANTE - Consigliere -

Dott. Antonio SEGRETO - Consigliere -

Dott. Alfonso AMATUCCI - Relatore ed estensore -

ha pronunciato la seguente

Oggetto: trasporto marittimo – limitazione legale della responsabilità del vettore

R.G.N. 721/00

Cron. 12122

Rep.

Ud.14/03/03

O R D I N A N Z A

sul ricorso proposto da:

COOPERATIVA AGRICOLA LA TORRE SRL, in persona del suo legale rappresentante pro tempore Sig. Emanuele Zarcone, elettivamente domiciliata in ROMA VIA BONCOMPAGNI 61, presso lo studio degli avvocati VINCENZO E GINO MICHELINI, che la difendono anche disgiuntamente all'avvocato GINO MICHELINI, giusta delega in atti;

- ricorrente -

contro

NAVIGAZIONE TIRRENIA SPA, con sede di Napoli, in persona del Dott. Roberto Liguori, elettivamente domiciliata in ROMA VIA DEI GRACCHI 187, presso lo studio dell'avvocato PASQUALE LANDOLFI, che la difende anche disgiuntamente all'avvocato ROBERTO TORAN, giusta

2003

1

delega in atti;

- controricorrente -

avverso la sentenza n. 1788/99 della Corte d'Appello di NAPOLI, Sezione IV Civile, emessa il 23/06/99 e depositata il 14/07/99 (R.G. 267/98);

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 14/03/03 dal Consigliere Dott. Alfonso AMATUCCI;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale Dott. Santi CONSOLO che ha concluso per la remissione alla Corte Costituzionale della questione dell'art. 423 Codice Navigazione ed in subordine l'accoglimento del III motivo ed il rigetto degli altri.

PREMESSO IN FATTO

1. Nella notte tra il 4 ed il 5.2.1992, durante la traversata da Palermo a Napoli della nave "Vomero" della Tirrenia di Navigazione s.p.a., un autocarro della Cooperativa Agricola la Torre, imbarcato sulla nave e carico di arance, si ribaltò a causa del mare mosso e del difettoso aggancio di uno dei cavi che avrebbero dovuto bloccarlo alla coperta dell'imbarcazione, siccome fissato dai dipendenti del vettore al paraurti anziché all'apposito anello di cui il veicolo era dotato.

Il tribunale di Napoli, decidendo con sentenza del

21.7.1997 sulla domanda della Cooperativa volta al risarcimento dei danni subiti (indicati in £ 30.000.000) in ragione del danneggiamento dell'autocarro e della perdita del carico, contenne l'entità del risarcimento entro il limite di £ 200.000 di cui all'art. 423 del codice della navigazione, determinando il dovuto in £. 250.000 in moneta attuale, oltre agli interessi legali.

2. La corte d'appello di Napoli ha rigettato il gravame della Cooperativa rilevando, tra l'altro, che la limitazione legale di responsabilità si applica anche in caso di colpa grave e che, come riconosciuto anche dalla Consulta con sentenza n. 401 del 1987, non poteva dubitarsi della legittimità costituzionale delle disposizioni sopra citate, essendo la limitazione della responsabilità del vettore superabile dalla dichiarazione di valore della cosa trasportata, nella specie non effettuata dal caricatore.

3. Avverso detta sentenza ricorre per cassazione la Cooperativa, affidandosi a cinque motivi, coi quali rispettivamente si duole degli errori di giudizio della corte d'appello in punto di dichiarazione di valore della cosa trasportata da parte del caricatore, di limite della responsabilità patrimoniale del vettore, di significato della locuzione "unità di carico", di conseguenze del mancato rilascio della polizza di carico,

di regolazione delle spese processuali.

4. E', da ultimo, nuovamente reiterata l'eccezione di illegittimità costituzionale dell'art. 423 del codice della navigazione "nella parte in cui non esclude l'ipotesi della colpa grave e del dolo come ipotesi di superamento del limite del risarcimento dovuto dal vettore in caso di mancata dichiarazione di valore e nella parte in cui non prevede un sistema di adeguamento automatico del massimale del risarcimento", in riferimento agli artt. 3 e 41 , commi 1 e 2, Cost., assumendosi come norme costituenti il *tertium comparationis* gli articoli 952 del codice della navigazione, 29 della Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale di merci su strada e 25 della Convenzione di Varsavia del 10 ottobre 1929.

5. La Tirrenia resiste con controricorso.

CONSIDERATO IN DIRITTO

1. In ordine alla rilevanza va subito detto che il ricorso andrebbe accolto soltanto se l'art. 423, primo comma, del codice della navigazione fosse caducato sotto uno qualsiasi dei profili di seguito prospettati, essendo il danno di gran lunga superiore al limite di responsabilità posto dalla norma in questione e non apparendo fondata nessuna delle diverse censure mosse alla sentenza in questa sede gravata.

2.1. Le questioni appresso sollevate non sono, inoltre, manifestamente infondate per le ragioni e nei sensi qui esposti.

2.2. Con sentenza n. 401 del 1987 la Corte costituzionale, dopo aver escluso l'illegittimità costituzionale della norma in esame in ragione della possibilità del caricatore di effettuare la dichiarazione di valore, così sottraendosi ai limiti di responsabilità del vettore di cui all'art. 423 cod. nav., richiamò esplicitamente *l'attenzione del legislatore sul problema del limite da "imporre" all'autonomia privata (art. 1322, primo comma cod. civ.)*, rilevò che era stato sancito il principio del periodico aggiornamento del debito del vettore aereo *per tanti aspetti omogeneo a quello in esame*, ritenne che *la fattispecie normativa aeronautica corrisponde integralmente a quella marittima*, ebbe presente 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 di una linea evolutiva, diretta ad inserire nel nostro ordinamento un automatico meccanismo di adeguamento, riferibile anche all'obbligazione risarcito-*

ria del vettore nel trasporto marittimo.

A circa sedici anni di distanza l'auspicato adeguamento non v'è stato, col risultato - ormai inaccettabile dalla coscienza sociale - di una progressiva, pressoché totale erosione del diritto del danneggiato al risarcimento in tutti casi in cui manchi una dichiarazione di valore, com'è tipico del trasporto occasionale (quale quello di specie), segnatamente in difetto di segnalazione e facilitazione da parte del vettore (mancata nel caso) in ordine alla concreta possibilità (*fair opportunity*) di effettuare la dichiarazione in parola: difetto cui in molti paesi (non solo in U.S.A.) consegue il venir meno del limite di responsabilità del vettore, gravato anche del relativo onere probatorio.

La palese omogeneità, negli aspetti afferenti alla responsabilità del vettore, tra il trasporto aereo e quello marittimo (nel caso in esame nazionale, dunque estraneo alla sfera applicativa delle norme internazionali uniformi) è stata già riconosciuta dal Giudice delle leggi, sicché l'assenza di ogni innovazione normativa per un lasso di tempo così lungo ha evidentemente esaltato la disparità di trattamento fra il danneggiato nel trasporto aereo di cose ed il danneggiato nel trasporto marittimo: il primo può invero contare su un sistema di aggiornamento periodico (stabilito dalla

legge 13 maggio 1983, n. 213) del limite di responsabilità del vettore commisurato al peso della merce (*ex* art. 952 cod. nav., come modificato dal d.P.R. 7 marzo 1987, n. 201); il secondo sempre e comunque su duecentomila lire (ora, sulla somma equivalente in euro), costituente un immutato valore pecuniario nominale, fissato circa mezzo secolo fa (con legge 16 aprile 1954, n. 202) e sempre più inadeguato a rappresentare l'insuperabile metro di riferimento di un tipico debito di valore, qual è l'obbligazione risarcitoria. Che finisce col subire così la inibizione della sua funzione reintegratrice del patrimonio del creditore e con l'assumere tale irrisoria levità da rendere, addirittura, economicamente conveniente per il debitore correre l'alea del risarcimento verso una platea pur ampia di creditori, piuttosto che affrontare gli oneri necessari per garantire la conservazione delle merci trasportate e, in definitiva, l'adempimento. Si consideri in proposito che il costo del trasporto ascende sovente ad una somma superiore (nella specie circa £ 280.000, al netto degli oneri fiscali) al limite fisso posto dalla norma denunciata (£ 200.000), con la conseguenza che la distruzione o il grave danneggiamento della cosa trasportata ormai *costano* al vettore, quale che sia l'entità del danno provocato, meno del rimborso del bi-

glietto. E ciò benché l'inversione dell'onere probatorio stabilita dall'art. 422 , primo comma, cod nav. attesti la preoccupazione del legislatore di agevolare il danneggiato nella realizzazione del suo diritto ad ottenere un risarcimento e benché la genesi della norma trovi la sua *ratio* storica nell'intento di proteggere il caricatore dalla vanificazione del suo diritto al risarcimento derivante da clausole limitative elaborate da accordi di cartello tra i vettori.

Per contro, la linea evolutiva cui si riferì la Consulta nella citata sentenza n. 401 del 1987 è univoca nel senso della previsione di un collegamento (in quell'occasione addirittura indicato come "automatico") tra l'aumento tariffario ed il limite della responsabilità del vettore. Così è, infatti, per il trasporto di merci su strada, dove il limite di risarcibilità è periodicamente adeguato con decreto ministeriale alla variazione di valore della moneta, tenendo anche conto degli aumenti tariffari avvenuti nel periodo considerato (ex art. 7, secondo comma, d.l. n. 82 del 1993, convertito con modificazioni dalla l. n. 162 del 1993). Mentre un vero e proprio adeguamento automatico di tipo sinallagmatico è previsto, se pure in altro campo, per il limite della responsabilità dell'albergatore per le cose portate in albergo dal cliente, fissato dall'art.

1783 c.c. (come sostituito dall'art. 3 della legge 10 giugno 1978, n. 316) nell'equivalente di cento volte il prezzo di locazione dell'alloggio per giornata.

Insomma, quale che sia il sistema (adeguamento periodo o automatico) che il legislatore privilegi nell'esercizio della sua discrezionalità, non sembra che corrisponda a criteri di ragionevolezza né l'assenza di qualsiasi adeguamento del limite di responsabilità del vettore marittimo né la rilevata diversità di disciplina (rispetto al trasporto aereo) in situazioni già riconosciute marcatamente omogenee, in una soltanto delle quali il limite di responsabilità è rappresentato da un'espressione pecuniaria fissa ed immutata da circa cinquant'anni, benché la svalutazione monetaria ed il correlativo aumento di valore in termini monetari delle cose trasportate e delle tariffe applicate dal vettore abbiano completamente alterato il rapporto tra i termini in raffronto, al punto da aver provocato la sostanziale negazione del diritto del danneggiato al risarcimento (spesso addirittura dissuaso dal farlo valere in sede giudiziale tutte le volte che il danno abbia una certa consistenza).

Che tanto non sia consentito la Corte costituzionale ha affermato con sentenza n. 420 del 1991 allorché è stata chiamata allo scrutinio - in riferimento agli

artt. 3 e 41, primo e secondo comma, Cost. - dell'art. 1, comma 1, della legge 22 agosto 1985, .450, in materia di responsabilità civile del vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate. Nel dichiarare fondata la questione limitatamente alla censura rivolta alla norma impugnata di non prevedere un meccanismo di aggiornamento del massimale cui è commisurato il limite di responsabilità del vettore, massimale che dal 1976 (dunque per quindici anni) era rimasto invariato, la Corte ha testualmente rilevato 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 contemperato con gli interessi degli utenti.*

Agli stessi criteri la Consulta si è ispirata con sentenze nn. 497/1988 e 560/1987, rese rispettivamente in tema di indennità di disoccupazione e di risarcimento alle vittime della strada, dove è stata sottolineata la necessità di un adeguamento monetario, quale componente essenziale della tutela risarcitoria, in assenza della quale si vanifica la stessa finalità di quest'ultima. In particolare, con la prima delle due

sentenze citate, la Corte ha affermato che non può ritenersi rispondente ai precetti costituzionali una norma che, mentre fa consistere nella corresponsione di una somma di danaro (indennità) quell'apprestamento di mezzi adeguati alle esigenze di vita che è il contenuto della protezione costituzionale in argomento, non stabilisca poi, di fronte al fenomeno in atto della notevole diminuzione del potere di acquisto della moneta, un meccanismo diretto ad assicurare anche in prospettiva temporale l'adeguatezza nei sensi suindicati dell'indennità di disoccupazione. Mentre nella seconda ha testualmente osservato: "*Decisiva appare la incongruenza di un intervento di natura risarcitoria che, per la immodificabilità dei termini monetari in cui si esprime, sia assoggettato nel decorso del tempo alla progressiva riduzione e vanificazione del suo potere di mercato. E' qui evidente la irrazionalità della disposizione legislativa che non colloca nel flusso temporale la ponderazione dei valori monetari della prestazione risarcitoria. Il* vulnus *del principio di eguaglianza e di ragionevolezza, di cui all'art. 3 della Costituzione, impone pertanto che la norma sia caducata*".

Ancora il medesimo ordine di ragioni è stato posto dal Giudice delle leggi (con sentenze nn. 303 e 1104 del 1988, 74 del 1992, 463 del 1997 e 354 del 2002) a

fondamento della dichiarata illegittimità costituzionale, degli artt. 6, 28, 48 e 93 del d.P.R: 29 marzo 1973, n. 156 (recante il Testo unico delle disposizioni legistative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni) nelle parti prevedenti esclusioni o limitazioni di responsabilità nei servizi postali e telefonici.

2.3. La disparità di trattamento fra caricatore marittimo e caricatore aereo è poi aggravata dalla mancata previsione nell'art. 423 cod. nav. dell'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 l'omogenea materia del trasporto aereo dall'art. 952, primo comma, dello stesso codice (oltre che da numerose altre disposizioni omologhe, fra le quali, in materia di trasporto di merci su strada, l'art. 1, terzo comma, l. 22 agosto 1985, n. 450, come sostituito dall'art. 7, d.l. 29 marzo 1993, n. 82, convertito in legge, con modificazioni, dalla l. 27 maggio 1993, n. 162). Il limite fisso di sole duecentomila lire vale, dunque, anche nel caso in cui la colpa del vettore marittimo sia connotata da macroscopiche violazioni di elementari regole di diligenza e prudenza, ovvero in caso di dolo contrattuale.

Anzi, il fatto stesso che un limite di responsabilità non sia in siffatte ipotesi escluso, alimenta il dubbio di incostituzionalità anche sotto il profilo della violazione del canone di ragionevolezza.

Pure sul punto specifico la Corte costituzionale si è già espressa con la menzionata sentenza n. 420 del 1991, con la quale ha inoltre dichiarato l'incostituzionalità del sopra citato art. 1, comma 1, della legge n.450 del 1985 (in materia di responsabilità civile del vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate), in riferimento agli artt. 3 e 41, primo e secondo comma, Cost., anche nella parte in cui "non prevede il dolo e la colpa grave quale eccezione alla limitazione di responsabilità del vettore". Ha in quell'occasione osservato: "*Il parametro dell'art. 3 Cost. viene in considerazione sotto l'aspetto del principio di ragionevolezza e della connessa esigenza di equo contemperamento dell'interesse degli autotrasportatori con l'interesse delle imprese utenti tutelato dall'art. 41 Cost.. 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. A questa esigenza di ragionevole bilanciamento degli interessi in gioco si di-*

mostra sensibile, in una certa misura che qui non occorre valutare, l'art. 52 del d.P.R. 30 marzo 1961, n. 197, relativo al trasporto di cose sulle ferrovie dello Stato, che nel caso di dolo o colpa grave, pur senza rimuovere il limite di responsabilità del vettore, dispone però il raddoppio del massimale. Se è vero, infatti, 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".

2.4. Va ribadito che il *tertium comparationis* è qui costituito dalla norma di cui all'art. 952 del codice della navigazione e non anche dalle disposizioni dettate in materia di trasporto marittimo internazionale di merci, com'era nel caso dell'ordinanza del tribunale di Genova del 6.2.2002, cui ha fatto seguito la declaratoria di infondatezza della questione da parte della Corte costituzionale con la recentissima sentenza 12 marzo 2003, n. 73.

Il Giudice delle leggi ha infatti ritenuto che la disposizione anche in questa sede denunciata non violi *l'indicato precetto costituzionale 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.*

La circostanza che anche nel trasporto aereo di cose la dichiarazione di valore è possibile e che, tuttavia, solo per questo e non anche per quello marittimo il legislatore abbia previsto che il limite della responsabilità del vettore sia periodicamente aggiornato (ovviamente proprio per il caso in cui la dichiarazione di valore manchi), palesa la diversità della questione in questa sede sollevata rispetto a quella appena decisa.

Naturalmente non sfugge a questa corte 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. E però non può non rilevarsi 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) e non sembri invece soddisfatto da una semisecolare inerzia che finisce con l'addossare esclusivamente al danneggiato l'ipotetico vantaggio "sociale" del limite fisso ed immutabile.

Posto, infatti, che tale vantaggio in null'altro

può consistere se non in tariffe più basse e che esso è tuttavia aritmeticamente riassorbito sul piano economico dall'aumento del costo finale delle merci connesso all'esigenza del caricatore di assicurare per proprio conto il carico (o di effettuare la dichiarazione di valore con corrispondente aumento del costo del trasporto), l'unico autentico effetto della norma è quello di spostare dal vettore al caricatore le conseguenze economiche della perdita o dell'avaria delle merci, quand'anche dipese da fatto doloso o gravemente colposo del vettore. L'irragionevolezza della scelta è - ove possibile - ancor più evidente in relazione ai casi di dolo o di colpa grave giacché, ricorrendo essi assai raramente, è assolutamente trascurabile l'incidenza sul contenimento delle tariffe della minore esposizione del vettore in quei casi. Elevatissimo può essere, invece, il costo per l'utente danneggiato.

La prospettata irragionevolezza della disciplina normativa e della diversità di trattamento (tra trasporto marittimo ed aereo) che ne consegue sembrerebbe poter essere esclusa solo dalla individuazione dei motivi della irrisarcibilità (se non nei limiti dell'equivalente in euro di duecentomila lire, sempre più irrisori col passare del tempo) del danno subito dal caricatore marittimo che non abbia fatto la dichia-

razione di valore.

Ebbene, la possibilità che il legislatore miri in tal modo ad indurre a generalizzate dichiarazioni di valore non pare realistica, in quanto non suffragata da alcuna disposizione normativa ed anzi in contrasto con le ovvie esigenze di semplificazione dei rapporti commerciali. Neppure è appagante il risultato dell'indagine sul rapporto tra costi del trasporto marittimo e limite di responsabilità negli ultimi cinquant'anni. Praticamente insussistente è il vantaggio sociale costituito dal contenimento delle tariffe, tanto più se riferito alla previsione del limite per i casi di dolo o colpa grave. Già riconosciuta dalla Corte costituzionale è l'incidenza negativa del necessario maggior costo assicurativo sulle imprese utenti e sulla correlativa politica dei prezzi, da cui deriva una compressione della 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." (sentenza n. 420 del 1991).

Resta il vantaggio del vettore, che la corte rimettente non sa tuttavia apprezzare come dirimente (tanto meno nei casi di dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti) e che ha indotto taluni giudici di merito a ritenere che (tutti) i limiti di risarcimento

previsti in materia di trasporto di cose non trovino applicazione allorché sia configurabile una concorrente responsabilità extracontrattuale del vettore per violazione del principio del *neminem laedere*.

P.Q.M.

LA CORTE DI CASSAZIONE

dichiara rilevanti e non manifestamente infondate - in riferimento agli artt. 3 e 41 della Costituzione, anche in relazione alla diversa disciplina dettata in materia di trasporto aereo di cose dall'art. 952, primo comma, del codice della navigazione - le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 423, primo comma, del codice della navigazione:

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 la 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 maritti-

mo 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;

sospende il giudizio ed ordina la trasmissione degli atti alla Corte costituzionale;

dispone che copia della presente ordinanza sia notificata alle parti ed al Presidente del Consiglio dei ministri e che sia comunicata ai Presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati.

Roma, 14 marzo 2003

Il presidente

IL CANCELLIERE C1
Dott.ssa Maria Aiello

Depositata in Cancelleria
18 APR. 2003
IL CANCELLIERE C1
Dott.ssa Maria Aiello