

LA LIMITAZIONE RISARCITORIA NEL TRASPORTO AEREO DI COSE*

Marco Cottone**

SOMMARIO: 1. Premessa – 2. Il regime di responsabilità del vettore nella disciplina nazionale e internazionale – 3. Il limite risarcitorio: profili di legittimità costituzionale e garanzia del giusto risarcimento - 4. Conclusioni.

1. Premessa

Il trasporto aereo di cose è attualmente disciplinato dalla Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 e nel codice della navigazione all'interno del Libro III, nella parte relativa alle obbligazioni derivanti dall'esercizio della navigazione (Capo III del Titolo I).

Com'è noto la parte aeronautica del codice della navigazione è stata ampiamente riformata con l'emanazione di due imponenti decreti legislativi e in particolare il d.lg. 9 maggio 2005, n. 96 e del successivo d.lg. 15 marzo 2006, n. 151, integrativo del primo, che contengono delle importanti novità per la regolamentazione del settore aviatorio.

Con tale riforma si è cercato di dare seguito ad una comune esigenza, sentita sia in dottrina sia dagli addetti ai lavori, di armonizzazione e adeguamento della normativa nazionale ai nuovi assetti organizzativi e agli sviluppi giuridici comunitari e internazionali.

In questo contesto si inseriscono le modifiche apportate alla disciplina sul trasporto di persone e di cose, nel quale il legislatore ha scelto di adottare una tecnica di produzione normativa che si pone in una posizione di accentuata innovazione rispetto al passato.

Il primo comma del novellato articolo 951, del codice della navigazione, così dispone: « *Il trasporto aereo di merci, compresa la sua docu-*

* Scritto destinato al volume "Le condizioni generali di contratto nel trasporto aereo di merci", a cura di S. Bevilacqua.

** Professore a contratto di diritto della navigazione presso l'Università degli Studi di Milano-Bicocca. Avvocato del Foro di Milano.

mentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbe per forza propria».

Lo strumento di produzione legislativa di cui si è avvalso il legislatore nazionale è il c.d. rinvio « dinamico » o formale consistente, come è noto, nell'applicazione automatica di norme emanate dagli ordinamenti richiamati¹.

È indubbio che il legislatore abbia rinunciato a disciplinare autonomamente la materia per la sua forte connotazione internazionale e per garantire una uniformità di trattamento a tutti i livelli ordinali, anche per quelle ipotesi che non rientrano nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal del 1999.

Si è dunque escluso il ricorso al rinvio c.d. « recettizio » o « materiale », in cui il fenomeno della recezione si esaurisce nell'inserimento delle sole norme richiamate, con la conseguente esclusione dell'automatico adattamento alle future norme.

In questo senso la scelta adottata nel nostro ordinamento ben si concilia con le peculiarità della materia aeronautica, considerando che questa impone un adattamento continuo e, quindi, « dinamico » delle norme, in virtù della costante evoluzione del settore.

Tuttavia, il generico richiamo alle « norme internazionali in vigore nella Repubblica », potrebbe comportare per l'interprete notevoli difficoltà applicative nella ricostruzione e individuazione di tutte le modifi-

¹ Il rinvio alla fonte ha l'effetto di dare rilevanza a tutte le norme che la fonte di volta in volta è in grado di produrre e quindi a tutte le modifiche che queste subiscono, da ciò deriva il termine « dinamico ». Diversamente, il rinvio materiale o ricettizio a una precisa disposizione comporta una incorporazione della disposizione oggetto del rinvio in quella rinviate, con la conseguenza che le vicende della disposizione oggetto di rinvio non si riflettono sul rinvio stesso. Si veda in generale T. MARTINES, *Diritto Costituzionale*, Milano 1997, p. 110; G. BALLADORE PALLIERI, *Le varie forme di rinvio e la loro applicabilità al diritto internazionale privato*, in *Annuario di diritto comparato e di studi legislativi*, vol. XVI, fasc. 4, 1942, pagg. 331-368; A. APA, *Alcune considerazioni sulla tecnica del rinvio nella produzione normativa*, in *Rassegna parlamentare*, 1991, pp. 282-299; G. U. RESCIGNO, *L'atto normativo*, Bologna 1998. In particolare l'A. distingue tra il concetto di « riferimento » e il termine « rinvio »; il primo si usa quando genericamente una disposizione ne richiama un'altra, mentre con il secondo si ha una integrazione del testo della disposizione rinviate. Da ciò il « riferimento » ha un contenuto informativo, il « rinvio » prescrittivo.

che che la fonte interessata dal rinvio subisce nel corso del tempo².

2. Il regime di responsabilità del vettore nella disciplina nazionale e internazionale

Il legislatore italiano ha regolamentato la normativa interna sul trasporto aereo di cose sia attraverso il richiamo delle norme internazionali in vigore nella Repubblica, come già detto, sia con l'inserimento di alcune previsioni per la regolamentazione di determinati aspetti non opportunamente disciplinati a livello uniforme.

D'altronde, le convenzioni internazionali sul trasporto incidono solo su alcuni aspetti della materia; questo comporta l'applicazione sia delle norme materiali di diritto interno, sia delle norme strumentali di diritto internazionale privato al fine di completare la regolamentazione di determinati istituti.

Ad esempio, l'art. 952, c. nav., estende la disciplina della responsabilità del vettore per i danni da ritardo, contenuta nella Convenzione di Montreal, alla fattispecie della mancata esecuzione del trasporto, colmando così una lacuna della norma internazionale.

Altro importante accorgimento, inserito all'art. 953, c.nav, riguarda l'espressa individuazione dell'ambito temporale entro il quale il vettore è considerato responsabile per la riconsegna delle cose.

L'art. 953, infatti, prevede che « *il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare ad un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altri ausiliari* ».

Il legislatore è intervenuto risolvendo positivamente la questione relativa al riconoscimento delle società di assistenza a terra (handling), nella qualità di preposti del vettore e pertanto di soggetti terzi che prestano un'attività che si inserisce nel procedimento esecutivo del rapporto obbligatorio tale da coinvolgere e condizionare la responsabilità del vettore. (fattispecie che nel nostro ordinamento trova

² Sulla questione i giudici della Consulta non hanno esitato a censurare la « consolidata e frequente prassi » del legislatore di inserire nei testi normativi dei rinvii a imprecisate « successive modificazioni », tali da generare non poche ambiguità; cfr. Corte costituzionale 14 dicembre 1984, n. 292.

la sua regolamentazione generale all'art. 1228 c.c.).

La questione è di particolare importanza in quanto prima della suddetta riforma il diffuso orientamento giurisprudenziale non riconosceva alle società di handling la qualità di preposto del vettore, soprattutto nei casi in cui le operazioni accessorie a quella principale del trasporto sono strutturate ed organizzate in modo da essere sottratte alla sfera di ingerenza del vettore stesso (si pensi ad es. al trasferimento della merce dall'aerostazione all'aeromobile); per tale motivo si tendeva ad escludere la responsabilità del vettore nelle ipotesi di danni alle merci verificati nel corso delle operazioni effettuate dal gestore dei servizi di assistenza a terra³.

Sul punto la Cassazione, ha osservato che ai fini dell'individuazione della responsabilità del vettore rileva soprattutto la possibilità per quest'ultimo di poter interferire nell'attività del terzo contraente.

In realtà è stato notato in dottrina, che il grado di indipendenza del terzo contraente nella organizzazione della propria attività non esclude l'inquadramento del rapporto tra questo e il vettore in quello di preposizione ex art. 1228 c.c.

È il vettore che decide di usufruire dell'ausilio di un altro soggetto, assumendone il rischio nell'adempimento della prestazione.

Se si separa dal trasporto un'operazione accessoria (come il servizio di trasporto di interpista) che non può essere estrapolata dall'obbligazione assunta dal vettore, si rischia di scambiare « l'oggetto dell'obbligazione col soggetto che materialmente la esegue »⁴.

Altro orientamento della Cassazione tende ad inquadrare l'atti-

³ Cfr. Cass. civ. Sez. III, 25-09-2001, n. 12015 in *Dir. Trasp.*, 2002, p.231, con nota di M. BADAGLIACCA, *L'attività dell'interpista nel sistema di Varsavia*; Cass. civ. Sez. III, 09-10-1997, n. 9810 in *Dir. Trasp.*, 1998, p.495; Cass. civ. Sez. III, 14-07-1992, n. 8531 in *Dir. maritt.*, 1993, p.1003. In senso contrario si segnala Trib. Gallarate, 22-04-2003 in *Dir. Trasp.*, 2004, p. 913; Cass. civ. Sez. III, 19-06-1993, n. 6841 in *Dir. maritt.*, 1993, p.1037; Cass. civ., 23-02-1983 n. 1380 in *Mass. Giur. It.*, 1983; Trib. Roma, 8 ottobre 1989, in *Dir. Prat. Aviaz. Civ.*, 1990, p. 151. Sul tema cfr. G. GUERRERI, *Airport Operator as Independent Contractor – Clear Guidelines from the Court of Cassation*, in *Air & Space Law*, 2/2003, p. 97.

⁴ U. LA TORRE, *La responsabilità per le operazioni di imbarco e sbarco nel trasporto aereo di persone*, in L. MASALA e E. ROSAFIO (a cura di), *trasporto aereo e tutela del passeggero nella prospettiva europea*, p. 171, Milano 2006.

vità di assistenza a terra nell'ambito dei contratti a favore di terzo⁵, ex art. 1411, c.c. (ove il terzo sarebbe l'avente diritto al carico).

Invero, si ritiene che la fattispecie all'esame non coincide esattamente con quanto prevede la disciplina del codice civile.

In primo luogo, la possibilità per il terzo di poter rifiutare la prestazione si contrappone allo schema contrattuale esistente tra la compagnia aerea e la società di assistenza a terra: è difficilmente ipotizzabile che il mittente possa rifiutare la prestazione del trasporto all'interno dell'area aeroportuale, dato che tale servizio è strettamente connesso all'obbligazione principale sia per motivi logistici che per esigenze di sicurezza aeroportuale; in secondo luogo, si nota che il contratto a favore di terzo richiede l'acquisizione di un elemento di novità nel patrimonio del terzo.

Di fatto, però, il mittente esaurisce il suo rapporto contrattuale con il vettore proprio con il contratto di trasporto, che presuppone sia il trasferimento in senso stretto del carico da un luogo all'altro sia le operazioni ad esso accessorie e strumentali⁶; di conseguenza è difficile individuare nel trasporto, per esempio, di interpista un'obbligazione aggiuntiva e nuova rispetto alla principale.

L'esigenza di allargare la disciplina uniforme anche a soggetti diversi dal vettore, ma che agiscono per conto di questo nell'adempimento dell'obbligazione contrattuale, ha condizionato i vari testi di diritto uniforme dei trasporti; si pensi al trasporto marittimo con l'introduzione della c.d. clausola Himalaya, nei contratti di trasporto merci, e successivamente con la previsione normativa dell'art. IV bis, § 2, della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, sulla polizza di carico; o alla Convenzione sul trasporto ferroviario, e in particolare l'art. 51 (della Convenzione di Berna del 1980 C.I.V., così come modificata

⁵ La decisione in oggetto fa riferimento a due precedenti pronunce sul trasporto aereo di merci, nelle quali si è statuito che la presa in consegna e la custodia delle merci dal vettore all'impresa di handling, integra il contratto di deposito a favore di terzi (destinatario). Cfr. Cass. Civ., sez. III, 26-11-2003, n.18074, in *Danno e Resp.*, 2004, p. 905; Cass. civ. Sez. III, 09-10-1997, n. 9810 in *Dir. Trasp.*, 1998, p.495; Cass. civ. Sez. III, 14-07-1992, n. 8531 in *Dir. maritt.*, 1993, p.1003.

⁶ Sul punto, con riferimento al deposito di bagagli nel trasporto aereo, si veda E. FRANCESCHINIS, *Bagaglio smarrito: ancora sul deposito a favore di terzo tra vettore-stipulante e handler-promittente*, nota a Trib. di Venezia, 17 ottobre 2005, in *Dir. Trasp.*, 2007, p. 167.

dalla COTIF del 1999), che adotta una soluzione terminologica più dettagliata, comprendendo tra i soggetti di cui si avvale il vettore per l'esecuzione del trasporto, anche il gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Così l'intervento del legislatore nel codice della navigazione potrebbe essere interpretato nel senso di favorire una canalizzazione della responsabilità del vettore nel trasporto aereo, coinvolgendo non soltanto le società di handling ma anche gli altri soggetti, come le società di gestione aeroportuale, al fine di assoggettare ad un'unica disciplina tutte le fasi del trasporto comprese quelle prodromiche ad esso.

Ciò premesso è opportuno analizzare il regime normativo sulla responsabilità del vettore per i danni alle cose trasportate, che si basa sul disposto di cui all'art. 18 della Convenzione di Montreal del 1999 ai sensi del quale il vettore è responsabile per i danni derivanti da perdita, distruzione o avaria della merce per il solo fatto che l'evento che ha causato il danno si è prodotto durante il trasporto.

L'esclusione della responsabilità è prevista nelle ipotesi tassativamente elencate in cui la distruzione, la perdita o l'avaria della merce sia derivata esclusivamente da uno dei seguenti fatti:

- a) difetto, natura o vizio proprio della merce
- b) difettoso imballaggio della merce da parte di persona diversa dal vettore o dai suoi preposti;
- c) evento bellico o conflitto armato
- d) atto dell'autorità compiuto all'ingresso, all'uscita o al transito della merce.

In primo luogo si osserva che i rischi di cui alla lettera *a)* e *b)* si riferiscono alla sfera del soggetto creditore della prestazione, ovvero al mittente; mentre le cause di esonero relative agli eventi bellici o agli atti d'autorità sono da considerarsi « rischi anomali » della navigazione.

Va ulteriormente rilevato che tali ipotesi di esonero di responsabilità assumono il significato di presunzione di assenza di colpa; meccanismo, questo, tipico del tradizionale sistema dei c.d. « pericoli eccezionali » presente nel regime di responsabilità del vettore marittimo⁷.

⁷ Sul punto C. M. BIANCA, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in L.

Non basta che il vettore dimostri la fragilità della merce se il danneggiato riesce a dimostrare che il trasporto è stato effettuato senza l'attrezzatura idonea per il sicuro stivaggio di merce fragile.

Oppure, la responsabilità del vettore va comunque riconosciuta se si prova che lo stesso poteva impedire il prodursi del danno alle cose, derivante da eventi bellici o conflitti armati, adottando provvedimenti idonei, secondo canoni di diligenza professionale, e quindi evitando rotte aeree c.d. « sensibili ».

Relativamente all'atto di autorità può dirsi che è ravvisabile la responsabilità del vettore se l'atto era prevedibile e soprattutto se lo stesso poteva essere impugnato tempestivamente per far cessare i suoi effetti dannosi.

Alle ipotesi di esonero elencate nell'art. 18, si aggiunge quella prevista dall'art. 20 della Convenzione secondo cui il vettore aereo è liberato in tutto o in parte della sua responsabilità nella misura in cui provi che il danno è stato causato dallo stesso danneggiato o se questi abbia concorso a causarlo per negligenza, atto illecito od omissione.

Si tratta della c.d. *contributory negligence* ovvero del generale principio del concorso di colpa del danneggiato alla causazione dell'evento⁸.

Il contenuto dell'art. 20 introduce una causa di esonero simile a quella prevista dall'art. 1693 I co. c.c., nella parte in cui stabilisce che il vettore per liberarsi della responsabilità per perdita o avaria delle cose consegnategli per il trasporto, deve provare che siano derivate da fatto del mittente o del destinatario.

Dunque, il regime di responsabilità delineato dalla Convenzione di Montreal risulta essere senz'altro più rigido rispetto a quello previsto nella previgente disciplina in cui il vettore poteva fornire la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle (art. 20 Varsavia 1929 e art. 951 c. nav. abr.), senza dover fornire la prova della non imputabilità del fatto dannoso.

Il vettore, adesso, è esonerato solo se prova che la causa, positivamente individuata, coincide con una di quelle tassativamente indica-

TULLIO (a cura di), *La nuova disciplina del trasporto aereo*, p. 106, Napoli 2006.

⁸ Sul termine si veda F. DE FRANCHIS, *Dizionario Giuridico inglese italiano*, vol. 1, Varese 1984, p. 562.

te dalla legge.

3. Il limite risarcitorio: profili di legittimità costituzionale e garanzia del giusto risarcimento

La disciplina in esame prevede anche l'istituto del limite risarcitorio a favore del vettore per il risarcimento dei danni alle cose occorsi durante il trasporto.

In generale, si ricorda che il meccanismo della limitazione risarcitoria ha da sempre caratterizzato la materia dei trasporti, nelle sue diverse modalità, proprio per favorire l'industria del trasporto attraverso uno strumento giuridico in grado di mitigare le conseguenze del regime di responsabilità del vettore basato sul tradizionale e particolarmente gravoso principio del *receptum*.

Il beneficio accordato dalla norma al vettore consiste nella possibilità di poter risarcire il danno a lui addebitabile in un importo predeterminato, sulla base di parametri fissati dalla legge, rispondendo con tutti i beni presenti e futuri.

L'istituto della limitazione risarcitoria, per essere considerato ammissibile, deve rispettare i requisiti dell'adeguatezza, ovvero deve garantire al danneggiato un risarcimento non irrisorio anche se non integrale (parimenti il legislatore deve porre in essere idonei strumenti di aggiornamento periodico della somma secondo gli andamenti dell'inflazione monetaria); della certezza, quando il danneggiato può in concreto ottenere la somma individuata dalla legge, ad esempio attraverso l'imposizione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità vettoriale; della derogabilità, quando l'interessato al carico ha la possibilità di poter derogare contrattualmente al limite per concordare prima della esecuzione del trasporto una somma di ristoro, in caso di danno, equivalente al valore della merce.

È proprio con riferimento a questi aspetti che deve essere analizzata la norma relativa alla limitazione della responsabilità del vettore aereo nel trasporto di cose.

L'art. 22 della Conv. di Montreale, stabilisce che nel trasporto di merci, in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 17 DSP (oggi innalza-

ta a 19 DSP)⁹ per Kg. La stessa norma specifica, inoltre, che il mittente al momento della consegna della merce, può dichiarare l'effettivo e più elevato valore della merce dietro pagamento di un eventuale nolo supplementare (che rappresenta un costo aggiuntivo al trasporto).

In questo caso il vettore sarà tenuto al pagamento sino a concorrenza della somma dichiarata a meno che egli non dimostri che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna delle merci.

La dichiarazione di valore, pertanto, non costituisce una liquidazione forfettaria del danno, in quanto l'interessato è tenuto a fornire la prova della misura effettiva dello stesso; dunque, tale dichiarazione consiste nella individuazione di un valore oggettivo del bene (nel luogo di destinazione), e non in una indicazione soggettiva legata all'utilizzazione che gli interessati al carico intendono fare.

La possibilità del mittente di poter effettuare una dichiarazione di valore della merce rappresenta, come è stato chiarito dalla giurisprudenza della Cassazione¹⁰, una semplice facoltà per lo stesso e non un obbligo. Questo comporta in concreto che nel caso di omessa dichiarazione, il mittente non può essere considerato responsabile nei confronti dell'assicuratore per non avere utilizzato tale strumento.

Tornando al beneficio riconosciuto al vettore della limitazione risarcitoria, si nota che la soglia dei 17 (oggi 19) DSP per Kg di merce trasportata è sostanzialmente indicata dalla norma come invalicabile, diversamente da quanto stabilito nelle ipotesi di ritardo nel trasporto di persone e di bagagli, per i quali è prevista espressamente la deca-

⁹ I limiti risarcitori del vettore aereo, previsti dalla Convenzione di Montreal, sono stati recentemente rivisti dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) che ha applicato un coefficiente inflattivo che corrisponde al tasso cumulato di inflazione dal 2003, data di entrata in vigore della Convenzione stessa. Di conseguenza, il legislatore comunitario ha modificato il regolamento Ce n. 785/2004 con l'adozione del reg. (UE) n. 285/2010 del 6 aprile 2010, che aggiorna i requisiti minimi assicurabili secondo le disposizioni ICAO. Per i bagagli la nuova copertura ammonta a 1131 DSP, per passeggero; per le merci la somma è individuata in 19 DSP per Kg. Mentre i criteri previsti per i requisiti assicurativi per la responsabilità verso terzi sono previsti all'art. 7, del regolamento del 2004, in relazione alla massa massima al decollo dell'aeromobile (MTOM). Di rilievo è il disposto di cui all'art. 4 del regolamento n. 785, che include tra i rischi assicurativi gli atti di guerra, terrorismo, pirateria aerea, atti di sabotaggio, sequestro illegale di aeromobile e tumulti popolari.

¹⁰ Cass. Sez. III, 20 nov. 1990, n. 11202, in *Dir. maritt.* 1991 p. 825.

denza del limite nei casi di dolo o colpa grave del vettore.

Invero, la previsione delle norma internazionale e i suoi riflessi nell'ordinamento nazionale in materia di trasporto aereo di cose, suscita alcune considerazioni sia critiche che favorevoli.

Nel tentativo di esaminare brevemente le perplessità sollevate sulla validità della norma all'esame si può osservare che lo strumento del limite invalicabile violerebbe il generale principio di ragionevolezza in quanto il vettore aereo è legittimato ad avvalersi dei massimali anche quando il danno è stato arrecato intenzionalmente o per negligenza inescusabile.

Pertanto, se da un lato il regime di responsabilità stabilito dalla convenzione di Montreal appare essere più rigido rispetto alla disciplina precedente, proprio per la difficoltà del vettore di provare le cause di esonero indicate, dall'altro lato sembra che tale inasprimento sia vanificato da un meccanismo di limitazione che nella sostanza offre rilevanti benefici al vettore.

La questione presenta ulteriori perplessità se si considera che con riferimento all'ordinamento nazionale, la Corte Costituzionale è intervenuta con la sentenza n. 199 del 25 maggio del 2005, e quindi in un periodo precedente alla riforma del codice della navigazione, dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav., proprio nella parte in cui non si escludeva l'applicazione del limite del risarcimento dovuto dal vettore nel trasporto marittimo di cose nei casi di danni determinati da dolo o colpa grave.

In quel caso l'iter logico seguito dalla Corte è stato quello di individuare delle linee comuni nella regolamentazione della limitazione nelle diverse tipologie di trasporto in ragione della sussistenza di problematiche sostanzialmente omogenee di politica economica dei trasporti (come ad esempio il contemperamento della tutela degli utenti con il costo del trasporto).

La Corte richiamando le previsioni relative alle altre modalità di trasporto ha evidenziato che la norma, allora vigente, sul trasporto aereo prevedeva l'esclusione della operatività del limite in caso di dolo o colpa grave e che analoga disposizione era ed è presente nel trasporto di merci su strada.

Pertanto, con riferimento al trasporto marittimo, la Corte ha chiarito che « *il mantenimento di un limite fisso ed immutabile 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 vantaggio sociale: infatti il minor costo del trasporto verrebbe economicamente neutralizzato dall'esigenza del caricatore di assicurare per proprio conto il carico, con il conseguente aumento del costo finale delle merci trasportate* ».

D'altronde il debitore/vettore, grazie alla presenza di un limite invalicabile, può agevolmente calcolare, in termini di costi/benefici, la convenienza tra l'assolvimento all'obbligo di adempiere e il dovere di sopportare il peso del risarcimento che risulta quantificato a priori nell'ammontare massimo. Inoltre, la possibilità per il mittente di effettuare liberamente la dichiarazione di valore, come si è detto prima, non inciderebbe in senso positivo sulla legittimità della previsione, soprattutto se si considera che il vettore può esigere un supplemento di nolo e che, nella pratica, l'utente non professionale potrebbe non ricorrere a tale strumento aggiuntivo.

A queste considerazioni di carattere critico che porterebbero alla individuazione di elementi di illegittimità costituzionale della norma, si contrappongono delle osservazioni a favore di tale meccanismo.

In primo luogo si osserva che se da un lato è ravvisabile una discrasia all'interno del nostro ordinamento tra la scelta del legislatore nazionale nel riformare la regolamentazione del trasporto aereo di cose e le considerazioni svolte dalla Corte costituzionale in tema di limitazione del risarcimento del vettore; dall'altro lato, però, è opportuno chiarire che la dichiarazione di illegittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav., si riferisce a un sistema di limitazione a favore del vettore marittimo che risulta, ancora oggi, irrisorio (la norma parla di euro 103,29 per unità di carico e non per Kg) e che non presenta idonei strumenti di aggiornamento periodico della somma secondo gli andamenti dell'inflazione monetaria.

Contrariamente a quanto previsto nel trasporto marittimo nazionale di cose, la limitazione risarcitoria del vettore aereo, così come regolata all'art. 951 del c. nav. che rinvia alla normativa internazionale,

deve considerarsi adeguata proprio per la individuazione della somma limite per il risarcimento e per il meccanismo di aggiornamento periodico.

Su quest'ultimo aspetto, si rileva che recentemente si è data applicazione alla previsione contenuta nella Convenzione di Montreal (art. 24) del sistema di aggiornamento e di revisione dei limiti monetari quinquennale, assicurando al danneggiato un equo risarcimento del danno.

Infatti, così come è stato già evidenziato, il limite di risarcimento è stato innalzato a 19 DSP per Kg di merce trasportata, applicando un coefficiente inflattivo che corrisponde al tasso cumulato di inflazione dalla data di entrata in vigore della Convenzione stessa.

4. Conclusioni

Si ritiene che la normativa sul trasporto aereo di cose non presenti caratteri di illegittimità costituzionale, proprio per l'adeguatezza nel *quantum* della somma limite di risarcimento, che rappresenta un elemento fondamentale nel giusto bilanciamento degli interessi contrapposti delle parti.

La volontà del legislatore internazionale di prevedere un meccanismo attento alla politica di sviluppo dei trasporti aerei e, contemporaneamente, alla certezza del diritto applicabile in favore delle altre parti contrattuali, si evince anche dall'esame delle disposizioni sulla posizione degli ausiliari del vettore.

L'art. 30 della Convenzione prevede al par. 3 che i dipendenti e i preposti del vettore di merci decadono dal beneficio del limite quando il danno alle merci derivi da un loro atto o da una omissione « *with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result* ».

Con ciò, si è voluto restringere l'ambito di applicazione della invalicabilità del limite risarcitorio soltanto alla figura del vettore, senza ulteriormente aggravare la posizione dell'avente diritto al carico che potrà, così, ottenere una somma risarcitoria più elevata nei confronti degli altri soggetti ritenuti responsabili.

Oltretutto, il rinvio del codice della navigazione alle norme degli

ordinamenti giuridici superiori si pone in sintonia con le esigenze di uniformità internazionale del diritto applicabile in tema di trasporti e, pertanto, una eventuale dichiarazione di illegittimità costituzionale porterebbe a un inevitabile « corto circuito normativo » tra ordinamento interno e fonti sovraordinate, analogamente a quanto accaduto in seguito alla nota pronunzia della Corte Costituzionale del 6 maggio 1985 n. 132, con ripercussioni negative sia nei rapporti giuridici sia in quelli economici.

Sarebbe auspicabile, in una prospettiva *de iure condendo*, una rivisitazione nell'ambito internazionale di alcuni istituti sulla responsabilità della Convenzione di Montreal, a oltre dieci anni dalla sua firma, valutando l'opportunità di apportare alcune modifiche tramite l'adozione di un Protocollo aggiuntivo.