

**PERDITA DELLA NAVE
E LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ARMATORE ***

*Irene Minutella ***

Sommario: 1. L'istituto della limitazione del debito dell'armatore nell'attuale normativa – 2. La fattispecie della decisione che si annota – 3. Sull'applicabilità dell'Istituto anche nell'ipotesi di nave affondata – 4. Sul potere del Legislatore a contemperare gli opposti interessi in tema di ristoro del danno patrimoniale e morale.

1. L'istituto della "Limitazione del debito dell'armatore" (o della responsabilità, secondo i diversi regimi giuridici) affonda le sue radici nella tradizione della navigazione marittima e fu determinato dalla considerazione sia dei rischi connessi alla navigazione marittima (oggi però non così rilevanti per via dello sviluppo tecnologico), sia dalle condizioni economiche delle imprese di navigazione, soprattutto quelle di dimensioni modeste, costituite da comproprietari che esercitavano l'impresa della navigazione con una singola nave o con mezzi certamente limitati¹.

Le moderne codificazioni hanno mantenuto il principio tradizionale dell'istituto al fine di evitare che la propria marina mercantile si trovasse in una posizione deteriorata nella concorrenza economica con le marine mercan-

^{*} Nota ad App. Palermo, sez. III civile, 15 gennaio 2013, G.G.B. & Flli s.a.s. (reclamante avverso Trib. Marsala, 2 novembre 2012), www.giureta.unipa.it/Appello_Palermo_15012013.pdf.

^{**} Dottoressa in Giurisprudenza.

¹ Cfr. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1948, I, 157 e segg.; ASCARELLI, in *Riv. Dir. Nav.*, 1950, I, 157; D'OVIDIO – PESCATORE, *Manuale di Diritto della navigazione*, Milano già nell'ed. 1960, 209 (nell'ed. 2013, v. pag. 315); v. anche BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale* in *Dir. mar.* 1983, 130. Nell'ambito di saggi e contributi monografici generali (ed, invero, di data non recente) v. BERLINGIERI, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione* in *Dir. mar.* 1957, 293 e 461; ID: *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione* in *studi Vulli*, Trieste 1993, 25. GRIGOLI, *La limitazione del debito dell'armatore*, Padova, 1963; FOSCHINI, *La limitazione del debito armatoriale e sua attuazione*, Milano, 1974.

tili degli altri Stati², e ciò in quanto tale beneficio si traduce in una riduzione dei costi dell'impresa, ivi compresi quelli relativi alle assicurazioni, con conseguente possibilità di abbassare i noli.

Anche il legislatore italiano, dopo aver recepito, con un'apposita legge speciale³ e seppure per un breve periodo di tempo, i contenuti di una Convenzione firmata a Bruxelles nel 1924 (mai ratificata dall'Italia), ha inserito organicamente l'istituto nel codice della navigazione del 1942 (artt. 275-277 e 620 e ss. cod. nav.⁴).

In base a tale normativa ed in particolare al disposto dell'art. 275 cod. nav., l'armatore, per le obbligazioni sorte da fatti o da atti compiuti durante lo stesso viaggio⁵, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, «può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio»⁶.

² Cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, ed. 2013, loc. cit.

³ V. legge 25 maggio 1939 n. 868, vigente sino all'entrata in vigore del Codice della navigazione (v. art. 1301 cod. nav.); sul punto v. *amplius* RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo* parte prima, tomo II, Milano 1987, 1568, ove si delinea anche l'evoluzione storica del diritto uniforme con le Convenzioni di Bruxelles del 10 ottobre 1957, modificata dal Protocollo del 1979, e della Convenzione di Londra del 19 novembre 1976 (LLMC) modificata dal Protocollo di Londra del 1996. Nessuna di queste Convenzioni e Protocolli risultano in vigore in Italia; il Protocollo di modifica alla LLMC è stato reso esecutivo con legge n. 201 del 2009 ma ancora non è intervenuto il deposito della ratifica.

⁴ V. anche artt. 483-488 del Regolamento per la navigazione marittima.

⁵ Sul concetto di "viaggio" cfr. App. Venezia, 13 giugno 2005 in *Dir. Marittimo* 2007, 4, 1208 con nota di ROMANA (*Osservazioni sul concetto di viaggio nella procedura di limitazione armatoriale relativa a draga*) ed App. Trieste 16 giugno 1995 in *Dir. Trasporti*, 1996, 233 con nota di COLAFIGLI (*Il concetto di viaggio nella limitazione della responsabilità dell'armatore*) e in *Dir. mar.*, 1996, 1052.

⁶ In dottrina si è discusso se la natura giuridica dell'istituto, così come introdotto dal legislatore nel codice della navigazione, dia luogo ad una limitazione del debito o ad una limitazione della responsabilità. Si ritiene preferibile la tesi della limitazione del debito sia per il dato testuale riportato nel codice, sia perché non può incidere sull'esercizio della facoltà dell'armatore di avvalersi del beneficio previsto dalla legge il rilascio da parte di terzi di una fideiussione avente per oggetto il debito di cui si invoca la limitazione. Così RIGHETTI, *Codice della navigazione annotato con giurisprudenza e richiami di dottrina*, Milano 1986, 316 (il medesimo A., però, nel suo *Trattato*, op. cit., 285, manifesta perplessità sulla prima tesi a suo tempo da lui sostenuta); cfr. altresì MONTALBETTI, *La limitazione della responsabilità o piuttosto la limitazione dell'importo delle prestazioni indennitarie dell'armatore*, in *Assicuraz.* 1968, I, 230. Per l'inquadramento del sistema seguito nel nostro codice tra quelli di limitazione del debito, si richiama inoltre GRIGOLI, *La limitazione del*

Le perplessità d'ordine costituzionale relative al regime della limitazione – specialmente se trattasi di crediti derivanti da danni alle persone - vengono ritenute superabili con sistemi che assicurino una congrua consistenza della massa attiva⁷. Il che, nel nostro ordinamento, è, in parte, avvenuto con il d. lg. 28 giugno 2012 n. 111 (in vigore dal 10 agosto 2012), emanato in attuazione della direttiva 2009/20/CE. Vengono anticipati alcuni dei contenuti della Convenzione LLMC del 1976, con il relativo protocollo, precisandosi che la nuova normativa non si applica alle navi di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate. Per queste ultime rimane interamente vigente l'originario regime codicistico. Indipendentemente da tale differenza di trattamento, la dottrina ha posto in evidenza varie problematiche collegate all'attuazione del nuovo regime⁸. Il decreto legislativo per una serie di crediti, tra i quali (alla lett. a dell'art. 4.1) quelli relativi ai casi di morte verificatisi a bordo o in diretta connessione con l'esercizio della nave. Per il soddisfacimento di tali crediti si rende obbligatoria l'assicurazione della "responsabilità armatoriale" il cui limite non è più riferito al valore della nave ma viene calcolato in DSP in relazione al tonnellaggio della nave stessa; da un sistema c.d. *ad valorem* si passa al c.d. sistema tariffario. Limiti d'importo superiore, rispetto agli altri crediti, sono previsti per i casi di morte o lesioni personali.

Ove concorrano più creditori, essi verranno soddisfatti secondo l'ordine normativamente previsto, tenendo conto della legislazione speciale. È fatto salvo il diverso accordo tra i creditori stessi.

debito armatoriale, cit., 15 ; in senso contrario v. ,tra gli altri, LEFEBVRE D'OVIDIO-PESCATORE-TULLIO, *Manuale...* cit., ed. 2013, 318. Sull'argomento, v. anche v. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, 1943, 369; DOMINEDO, *Principi di diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 159; FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, Milano, 1945, 59. e App. Venezia 10 agosto 1978 in *Dir. Marittimo*, 1978, 462. Ancora più recentemente v. CAMARDA, *Il soccorso in mare Profili contrattuali ed extracontrattuali*, Milano 2006 ,317 e segg. con particolare riferimento all'inclusione del compenso per soccorso tra i crediti oggetto di limitazione.

Sulla possibilità per il proprietario non armatore di avvalersi del beneficio della limitazione con riferimento a specifiche ipotesi, v. recentemente ZUNARELLI-COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 2013, 174.

⁷ CARBONE – CELLE – LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo attraverso i casi e le clausole contrattuali*, III ed. Torino 2006, ove si richiama App. Messina 23 giugno 1991 in *Dir. mar.* 1992, 699 e C. Cost. 6 maggio 1985 n.132 (quest'ultima in materia di trasporto aereo).

⁸ V. BERLINGIERI , *Alcune note sul d. lgs. 28 giugno 2012 n. 111 di attuazione da parte dell'Italia della direttiva 2009/27/CE del 23 aprile 2009 sull'assicurazione della responsabilità degli armatori per i crediti marittimi* in *Dir. mar.*2012, 962.

Per le navi per le quali permane il regime originario, il Codice detta i criteri per la valutazione della nave e del nolo, che costituiscono la massa attiva della procedura, e ciò avendo riguardo al momento in cui l'armatore chiede la limitazione, purché non oltre la fine del viaggio. Il valore così determinato non può essere inferiore al quinto o superiore ai due quinti del valore della nave all'inizio del viaggio cui si riferisce la richiesta di limitazione del debito. Il nolo, inoltre, dovrà essere considerato al lordo, così come previsto dall'art. 276 cod. nav.⁹.

Inoltre, in base all'art. 622 cod. nav., la dichiarazione del valore della nave all'inizio del viaggio deve indicare il valore commerciale secondo le risultanze del Registro Italiano Navale o dell'ispettorato compartimentale, tenendo conto anche delle pertinenze indicate nell'inventario. In presenza di nave assicurata si può assumere, quale valore commerciale, quello indicato nella polizza di assicurazione. È però controverso se in quest'ultimo caso sia ammissibile dare la prova contraria, attribuendo alla nave un valore diverso da quello assicurato. I sostenitori della tesi affermativa¹⁰ fanno leva sull'art. 628 cod. nav., ritenendo che la norma non fa riferimento ai soli (e molto rari) casi in cui la nave si trovi a non essere assicurata.

2. Richiamati i caratteri essenziali dell'istituto, che non sembra avere avuto notevole utilizzazione nella pratica con conseguenti non numerosi apporti giurisprudenziali (oltre che di dottrina)¹¹, è opportuno sintetizzare la fattispecie cui si riferisce la decisione che si annota¹².

⁹ La facoltà dell'armatore di chiedere la limitazione del debito *ex art. 275 cod. nav.* può esercitarsi, in via *d'exceptio* anche oltre il termine di prescrizione, cfr., tra gli altri, CAMARDA, *Lezioni di diritto della navigazione*, a cura di TORTORICI, Palermo 1975, pag. 95.

Sulla esistenza di patrimoni destinati cfr: ROCCO DI TORREPADULA, *Patrimoni destinati e insolvenza*, in *Giur. Comm.*, 2004, I, 040 e VERNIZZI, *Le (future) "Regole di Rotterdam": alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolge in tutto o in parte per mare*, in *Resp. Civ. e Prev.*, 2009, 5, 1154.

¹⁰ V. RIGHETTI, *Trattato ... cit.*, 1586; FERRARINI, *La stima del valore di assicurazione della nave nella procedura* (art. 622 cod. nav.); *contra* App. Venezia, 10 agosto 1978 cit.

¹¹ Nella ricerca effettuata si rinvengono poche sentenze e pochi articoli di dottrina relativi all'istituto in oggetto; oltre ai contributi richiamati nelle altre note, *adde*, con particolare riferimento ai rapporti tra procedura di limitazione del debito dell'armatore e fallimento, MEDINA, *Procedura fallimentare e limitazione del debito dell'armatore* in *Dir. mar.* 1971, 491; MANCUSO, *Limitazione del debito armatoriale e procedure concorsuali* in *Dir. fall.*, I, 596; v. anche Cass. 3 maggio 2004, n. 8337, in *Dir. mar.* 2005, 193 ove si pone in evidenza la finalità di realizzazione della *par condicio creditorum*.

¹² App. Palermo, sezione III civile, 15 gennaio 2013, G.G.B. & F.lli s.a.s., cit., www.giureta.u-

In conseguenza di un urto di navi avvenuto nel canale di Sicilia, un motopeschereccio iscritto al compartimento di Mazara del Vallo naufragava; nel sinistro perdevano la vita quattro componenti dell'equipaggio del motopeschereccio.

A seguito del decesso dei loro congiunti, i parenti e gli eredi dei quattro marittimi deceduti si rivolgevano al Tribunale di Marsala, sezione lavoro, chiedendo che fosse liquidato il danno dagli stessi subito.

Il Tribunale condannava la società armatrice del motopeschereccio – in solido con il comandante dello stesso - al risarcimento del danno, complessivamente per un importo di circa euro tre milioni¹³. Condannava inoltre la Compagnia assicuratrice per la responsabilità contro terzi a tenere indenne la società armatrice da quanto dovuto ai ricorrenti limitatamente ai massimali di polizza ed agli importi liquidati “*iure proprio*”. Per completezza va aggiunto: *a*) che in sede penale il comandante del peschereccio era stato condannato per i reati di cui agli artt. 449 e 559 cod. nav. (circostanza che però – come sottolinea la sentenza della sezione lavoro - non esplica efficacia di giudicato nel suindicato giudizio civile di risarcimento danni che ha visto parti in causa anche altri soggetti); *b*) che la condanna al risarcimento fa salva l'azione di regresso parziale, per concorso di colpa, nei confronti di soggetti la cui condotta è ricollegabile all'altra nave coinvolta nella collisione.

Tutto ciò viene premesso per completare il quadro di riferimento pur precisandosi che la materia oggetto diretto della sentenza d'appello che si annota riguarda la decisione con la quale il giudice di primo grado¹⁴ aveva rigettato la richiesta di ammissione alla procedura di limitazione del debito, nel presupposto che la procedura fosse ammissibile solo in ipotesi in cui la nave sia ancora esistente al momento di presentazione della domanda. Infatti (osserva la sentenza impugnata) nel corso della procedura di limitazione¹⁵,

nipa.it/Appello_Palermo_15012013.pdf.

¹³ Cfr. le sentenze del Tribunale di Marsala – sezione lavoro nn. 532/2011, 533/2011, 534/2011 e 535/2011 tutte del 14/24 ottobre 2011. Com'è noto la giurisprudenza in questi ultimi anni ha riconosciuto un valore sempre maggiore alla vita umana per cui la morte di un marittimo è suscettibile di rilevante pregiudizio economico alla società armatrice. Da qui le proposte “*de iure condendo*” (e preferibilmente in sede di normativa uniforme) sulla creazione di un doppio livello d'indennizzo analogamente, ad esempio, a quanto avviene nella CLC in materia di danni da inquinamento da idrocarburi.

¹⁴ Trib. Marsala sentenza cit. nr. 5/2012 del 31 ottobre/02 novembre 2012 (*inedita*).

¹⁵ Sulla base della disciplina particolare dell'istituto, la prima fase del procedimento di li-

v'è la necessità di accertare il valore della nave per la determinazione della somma destinata a soddisfare i creditori. Se la nave è andata perduta, perché affondata, è evidente – osservava ancora il giudice di primo grado - che non può effettuarsi né la valutazione della nave, né l'eventuale vendita della stessa *ex art. 631 cod. nav.*¹⁶.

La Corte d'Appello, decidendo sul reclamo della società armatrice, è andata di contrario avviso con la decisione le cui motivazioni vengono qui condivise.

3. Occorre rilevare che nessuna norma di legge prevede espressamente quanto sostenuto dal Tribunale di Marsala e cioè che al momento di presentazione della domanda di ammissione alla procedura di limitazione del debito la nave, al cui viaggio si riferiscono i debiti oggetto della limitazione, debba essere esistente.

Al riguardo la Corte d'Appello puntualmente osserva – sulla base dell'art. 622 cod. nav. già richiamato nelle premesse - che vi è comunque la possibilità di procedere ad una valutazione della nave e delle sue pertinenze anche quando la nave sia affondata, in ciò facendo riferimento al disposto dell'art. 515 cod. nav. che stabilisce che il valore della nave contenuto nella polizza di assicurazione della stessa equivale a stima.

S'è accennato, nella parte iniziale di questa nota, alle problematiche interpretative dell'art. 515 cod. nav. relativamente alla forza probatoria del valore di stima della nave contenuto nella polizza assicurativa. A parere di chi scrive, la norma stabilisce una presunzione *iuris et de jure*: i creditori, o chi ne abbia interesse, non possono fornire prova contraria¹⁷. E tuttavia, ove si ammetta, di

mitazione del debito di armatore si svolge senza contraddittorio. Il contraddittorio è differito *ex art. 627 cod. nav.* alla fase successiva all'emissione della sentenza di ammissione a tale procedura speciale (v. Trib. Trapani 13 febbraio 1987 in *Dir. mar.* 1987, 369).

¹⁶ Più precisamente la sentenza del Tribunale di Marsala ritiene la necessità dell'esistenza della nave al momento della domanda di ammissione al beneficio della limitazione del debito in base alle previsioni di cui agli artt. 628 e 631 cod. nav. già richiamati nel testo. Inoltre, la decisione dei primi Giudici - come viene precisato - ritiene che le norme che regolano l'attuazione dell'istituto fanno sempre riferimento ad un viaggio ancora in corso, ovvero "finito" mentre, qualora la nave sia affondata, secondo i Giudici di Marsala, il viaggio deve considerarsi "interrotto"; ciò con un'interpretazione del termine codicistico "interruzione" che in realtà il codice usa per fattispecie del tutto diverse.

¹⁷ In senso conforme cfr. App. Venezia 10 agosto 1978, cit.

contro, la possibilità di una revisione del valore della nave, anche in presenza di polizza stimata, la perdita della nave non costituirebbe una circostanza ostacolo, a differenza di quanto affermato dal Giudice di primo grado a sostegno dell'inammissibilità della procedura di limitazione. Sarebbe infatti possibile determinare il valore effettivo, ora per allora, attraverso un accertamento tecnico *ex art.* 628 cod. nav., potendosi tener conto di dati certi, acquisiti o da acquisire, in ordine allo stato ed alle caratteristiche della nave prima del naufragio. Né appare decisivo il fatto che non sia più esercitabile la facoltà concessa dalla legge all'armatore di sostituire il deposito della somma limite, previsto dall'art. 629 cod. nav., con la richiesta di vendita della nave.

Infine, è da rilevare che la tesi dei primi Giudici, in base alla quale l'istituto della limitazione del debito debba fare riferimento ad un viaggio ancora in corso ovvero "finito" mentre il viaggio relativo alla fattispecie concreta deve considerarsi "interrotto" per essere l'imbarcazione affondata, non appare condivisibile, non solo per una questione "puramente verbale" così come riportato nella decisione della Corte che qui si annota, ma anche perché i primi Giudici danno all'espressione "viaggio interrotto" un contenuto atecnico¹⁸.

Infatti, un viaggio per nave deve intendersi "finito" o quando la nave arriva al porto di destinazione o quando il viaggio non può più, in assoluto, continuare (così come è avvenuto nella fattispecie), mentre, il viaggio deve considerarsi "interrotto" quando la nave termina la sua spedizione in un porto diverso con riferimento a quello verso il quale era diretta.

Il significato tecnico - giuridico del termine "viaggio interrotto" si ritrova, negli artt. 405, 406 e 429 dello stesso codice della navigazione, là dove si prevede che, se un viaggio viene "interrotto" per causa di forza maggiore, il passeggero o il vettore deve corrispondere all'armatore un compenso per la frazione di viaggio utilmente percorsa (ciò sarebbe impossibile, oltre che assurdo, nel caso in cui la nave sia affondata)¹⁹. Peraltro nella specie trattavasi di una nave adibita alla pesca, per la quale l'esercizio e la finalità della navigazione assumono connotazioni differenti rispetto alle navi adibite al trasporto nel senso stretto del termine.

¹⁸ Sul punto cfr. COLAFIGLI, *Il concetto di viaggio nella limitazione della responsabilità dell'armatore* in *Dir. Trasporti*, 1996, 235; v. anche *infra* nota 16.

¹⁹ Il concetto di viaggio non deve necessariamente coincidere con quello giuridico di trasporto, né con quello fisico di movimento ma deve intendersi nel senso più ampio del termine, cfr. App. Trieste 16 giugno 1995 in *Dir. Trasporti*, 1996, 233.

4. La sentenza che si annota offre l'opportunità di una considerazione di carattere generale riguardante tutte le ipotesi in cui il ristoro dei danni patrimoniali e di quelli c.d. morali (nel significato ampio dell'espressione) sia suscettibile di limitazione. Da una parte v'è l'interesse del coniuge, dei parenti più stretti ad ottenere l'integrale risarcimento del danno subito per la perdita dei congiunti, dall'altro può presentarsi un'esigenza di salvaguardare, per quanto giuridicamente possibile, la continuazione di piccole attività imprenditoriali, il cui patrimonio societario e dei soci illimitatamente responsabili può essere azzerato dall'adempimento di rilevanti obbligazioni risarcitorie.

In termini normativi la scelta della priorità dell'interesse da tutelare – con un eventuale contemperamento che tenga conto dell'interesse contrapposto – attiene al legislatore. Questi, a sua volta, è obbligato a tener conto, in un quadro di compatibilità sistematica, della tutela costituzionale *ex art. 2 Cost.* in tema di diritti inviolabili dell'uomo²⁰. La presenza di tale tutela rafforzata rende più complessa l'indagine sulla costituzionalità delle normative ordinarie di riferimento, a differenza di altre fattispecie relative, ad esempio, al risarcimento per danni a cose in cui il giudizio di "ragionevolezza" di tali normative (con limitazioni e deroghe) muove più semplicemente dal principio generale di eguaglianza *ex art. 3 Cost.*

In campo giurisprudenziale appare particolarmente pertinente richiamare ancora la sentenza della Corte costituzionale n. 132 del 1985 in tema di risarcimento per danni ai passeggeri durante il trasporto aereo. Vi si legge: « È, allora, in questa prospettiva, che risulta quale assetto della limitazione del risarcimento possa soddisfare gli estremi della compatibilità con l'art. 2 Cost.. Ad avviso della Corte, deve trattarsi di una soluzione normativa atta ad assicurare l'equilibrato componimento degli interessi in giuoco: e dunque, per un verso sostenuta dalla necessità di non comprimere indebitamente la sfera di iniziativa economica del vettore, per l'altro congegnata secondo criteri che, in ordine all'imputazione della responsabilità o alla determinazione della consistenza del limite in discorso, comportano idonee e specifiche salvaguardie del diritto fatto valere da chi subisce il danno.... Le osservazioni fin qui svolte sugli sviluppi

²⁰ Cfr. Corte Cost. 6 maggio 1985, n. 132 cit., in *Dir. mar.* 1986, 212 con nota di MEDICINA, (*La dichiarazione d'incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*).

della normativa pattizia e della nostra legislazione interna conducono al seguente risultato: la limitazione della responsabilità del vettore si appalesa giustificata solo in quanto siano al tempo stesso predisposte adeguate garanzie di certezza od adeguatezza per il ristoro del danno », nonché la sentenza della stessa Corte n. 369 del 1996 ²¹ che afferma « la regola generale dell'integralità della riparazione ed equivalenza al pregiudizio cagionato a chi sia stato non iure danneggiato non ha copertura costituzionale atteso che, in casi eccezionali, verificabili sia nel campo della responsabilità contrattuale, sia in materia di responsabilità extracontrattuale, il legislatore può legittimamente ritenere equa e conveniente una limitazione del risarcimento del danno, purché la riduzione del risarcimento dipenda dall'equilibrato componimento, assicurato dalla norma di conformazione del medesimo danno risarcibile degli opposti interessi in gioco ».

Si osserva, ancora, che il diritto dei lavoratori (e degli aventi causa) non è totalmente sacrificato in quanto gli stessi hanno comunque diritto alle prestazioni derivanti dalla normativa sulle assicurazioni obbligatorie e ad eventuali altre previdenze assicurative predisposte dall'armatore nell'ipotesi di sinistri che avrebbero potuto coinvolgere i lavoratori della società.

²¹ Cfr. Corte Cost. 2 novembre 1996 n. 369 in *Cons. Stato* 1996, II, 1861, (massima), che, seppure pronunciata in materia del tutto diversa dal Diritto della navigazione, pur tuttavia afferma il principio del potere/dovere del legislatore di limitare il diritto al risarcimento del danno, purché la riduzione realizzi un equilibrato componimento degli opposti interessi in gioco.