

dottrina e nei lavori parlamentari, delle norme richiamate, sia con la prassi ormai quinquennale che, a seguito di tali deficienze, si è sviluppata in relazione alle decisioni di politica estera militare e/o comportanti l'impiego di corpi armati all'estero, anche nei casi in cui l'autorizzazione delle Camere sarebbe comunque stata necessaria ai sensi dell'art. 80. Prassi che ha comportato un dibattito politico in seno alle Camere sulla opportunità di procedere o meno ad una immediata esecuzione dell'operazione oggetto dell'accordo e dal quale il Governo ha tratto la legittimazione politica per una *esecuzione provvisoria* dell'accordo stesso, utilizzando un istituto della cui ammissibilità nell'ordinamento italiano è ancora da discutere.

In definitiva, non appare ragionevole che lo svolgimento del rapporto Parlamento-Governo in materia di spedizioni militari all'estero sia condizionato dal mero dato formale che una decisione debba essere votata dalle Camere in quanto oggetto di un accordo, mentre un'altra, del tutto analoga, vi possa essere sottratta in quanto frutto di atto unilaterale. Nello svolgimento del rapporto fra Parlamento e Governo è il rilievo politico della decisione che rende inutilizzabile un approccio meramente formale. Ovvio che i risultati di questo rapporto avranno effetti solo sul piano politico, nel senso che un'eventuale pronuncia negativa non ha un'incidenza diretta sulla decisione del Governo, bensì sul rapporto fiduciario tra questo e la sua maggioranza. Impostazione che darebbe una motivazione plausibile anche al comportamento tenuto dal Governo il quale, al termine dei dibattiti sopra citati, aveva posto la questione di fiducia sull'approvazione di una risoluzione che era determinante rispetto all'esecuzione della missione. (A. Massai).

L'aggiornamento dei limiti di responsabilità del vettore aereo e le convenzioni internazionali. — Il decreto del Presidente della Repubblica del 7 marzo 1987 n. 201 (*infra*, p. 262 ss.) propone nuovi interrogativi circa la situazione giuridica che si è determinata nell'ordinamento italiano a seguito della sentenza della Corte costituzionale 2 maggio 1985 n. 132 (in *Rivista*, 1985, p. 888 ss.; per una analisi della pronuncia si veda soprattutto BALLARINO, *I nuovi limiti pecuniari della responsabilità del vettore aereo dopo gli interventi del legislatore e della Corte costituzionale. Da un estremo all'altro*, in *Diritto comunitario e degli scambi int.*, 1985, p. 719 s.). Tale pronuncia, si ricorda, aveva dichiarato la illegittimità costituzionale delle norme di legge che, in esecuzione dell'art. 22, par. 1, della Convenzione di Varsavia del 1929 (come modificato dall'art. XI del Protocollo dell'Aja del 1955) disciplinavano la limitazione della responsabilità del vettore aereo per danni incorsi a persone nell'ambito dei voli internazionali.

La pronuncia della Corte costituzionale riguardava esclusivamente le norme esecutive delle suddette convenzioni internazionali. Inalterata rimaneva pertanto la disciplina prevista dall'art. 943 cod. nav., che aveva recepito e riformulato in termini generali il principio della limitazione della responsabilità; questo principio veniva ad essere esteso dal codice oltre l'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali (si veda la sentenza della Corte costituzionale del 29 aprile 1982 n. 81, in *Riv.*

dir. int. priv. proc., 1982, p. 797 ss., con la quale la Corte aveva dichiarato inammissibile una questione di legittimità riferita ad ambedue le normative, ritenendole applicabili l'una ad esclusione dell'altra).

Il decreto in esame si riferisce espressamente alle norme contenute nel codice della navigazione, e ne « aggiorna » i limiti di responsabilità, assumendo come parametro di riferimento il Protocollo di Guatemala del 1971 ed i quattro Protocolli di Montreal del 1975, già ratificati dall'Italia ma non ancora entrati in vigore (l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione sono contenuti nella l. 6 febbraio 1981 n. 43, in *G.U.* 4 marzo 1981 n. 62 suppl.).

Rispetto a tale atto, occorre chiedersi se le modifiche legislative, effettuate dal decreto in virtù della « delegificazione » operata dall'art. 19 della l. 13 maggio 1983 n. 213, espressamente richiamata nel preambolo, colmino il vuoto legislativo aperto dalla pronuncia della Corte costituzionale. Se, cioè, a mezzo di tale atto risulti elevato il limite di responsabilità contemplato nelle norme esecutive alle convenzioni internazionali vigenti e ritenuto troppo esiguo dalla Corte costituzionale.

Nonostante i riferimenti alle convenzioni internazionali, effettuati nel preambolo del decreto, la risposta deve essere negativa. La disciplina contenuta nell'art. 943 cod. nav. concerne soltanto ipotesi residuali rispetto alla disciplina di diritto uniforme stabilita dalle convenzioni internazionali, disciplina che esclude l'applicazione della disciplina materiale contenuta nella legge nazionale. La normativa di esecuzione agli atti internazionali di diritto uniforme è configurabile, a sua volta, come normativa speciale rispetto alla disciplina interna relativa alla responsabilità civile per danni. La dichiarazione di illegittimità costituzionale di queste norme ha quindi avuto per effetto la cancellazione di un limite di responsabilità per l'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali (così, BALLARINO, *I limiti pecuniari ...*, cit., p. 728; cfr. inoltre MEDINA, *La dichiarazione di incostituzionalità della limitazione di responsabilità del vettore aereo internazionale*, in *Il diritto marittimo*, 1986, p. 213 ss., spec. p. 224). Né si può ipotizzare che la pronuncia della Corte costituzionale abbia coinvolto nella dichiarazione di illegittimità solo il *quantum*, mantenendo invece saldo il principio della limitazione della responsabilità, al quale potrebbero essere riferiti, per via analogica, i nuovi limiti. Tale conclusione evidenzerebbe solo la parte motiva della pronuncia costituzionale, mentre non vi è dubbio che gli effetti della pronuncia vanno ricercati nel dispositivo, che si riferisce alla illegittimità della limitazione, in relazione alla esiguità dell'ammontare del risarcimento.

L'estensione dei nuovi limiti al campo di applicazione delle norme dichiarate illegittime risulta quindi impossibile, avvenga esse per via analogica ovvero sovrapponendo le norme materiali del codice della navigazione alla disciplina di diritto uniforme. Se altrimenti si volesse ritenere, si finirebbe col negare ogni effetto sostanziale alla pronuncia della Corte costituzionale. Infatti, se a seguito della pronuncia della Corte costituzionale i limiti di responsabilità dovessero essere determinati dall'art. 943 cod. nav., nella formulazione allora vigente, sarebbe divenuta applicabile una norma sostanzialmente corrispondente a quella dichiarata illegittima. Del resto, i nuovi limiti sono enunciati solo per l'avvenire.

Il decreto in questione non ha dunque alcun valore innovativo per quanto attiene alla disciplina della responsabilità del vettore per danno ai passeggeri nell'ambito dei voli internazionali, disciplina che rimane fissata, invece, dai principi della responsabilità civile, ed in particolare, dal principio del risarcimento integrale. Rimane invece in vigore la residua parte della disciplina di origine internazionale non intaccata dalla pronuncia della Corte costituzionale.

Una modifica di tale situazione può essere compiuta solo con riferimento anche all'ambito di applicazione dell'ordine di esecuzione delle convenzioni di diritto uniforme. Una tale modifica va comunque compiuta con legge ordinaria. Nessun rilievo assume, in materia, la previsione dell'art. 19 della l. 13 maggio 1983 n. 213, che si riferisce ai soli limiti previsti dal codice della navigazione.

Questi soli concerne pertanto l'aggiornamento disposto dal decreto del quale si discute. In riferimento a tale operazione di aggiornamento, appaiono invero opportune talune considerazioni ulteriori.

Il limite di responsabilità stabilito dal codice della navigazione trae la propria ragione d'essere dalla esistenza di un analogo limite di responsabilità riferito ai voli internazionali, ed alla relativa uniformità della disciplina stabilita dalle convenzioni internazionali. La Corte costituzionale, nella citata sentenza n. 132 del 1985, ha indicato l'assetto di una disciplina uniforme come elemento essenziale per ritenere che una limitazione di responsabilità, adeguata nel *quantum*, potesse risultare accettabile, alla luce dei diversi principi di diritto interno (sul punto si veda CANNIZZARO, *Disciplina internazionale della responsabilità del vettore aereo e Costituzione*, in *Rivista*, 1984, p. 279 ss.). Anche se risponde all'esigenza di assicurare un più ampio risarcimento, l'adeguamento del limite previsto dall'art. 943 cod. nav. non è giustificabile, in assenza di analoghe disposizioni relative ai voli internazionali.

Né idonea a giustificare tale intervento appare la circostanza che il limite così adeguato risulta comparabile con quanto disposto dai nuovi strumenti internazionali di diritto uniforme. Questi testi non sono entrati in vigore perché non si è ancora raggiunto il numero richiesto di ratifiche e nulla lascia prevedere una rapida evoluzione in questo senso. Immotivata si rivelerebbe una sorta di esecuzione anticipata nell'ordinamento interno della disciplina da essi prevista per una operazione di questo tipo, si veda la l. 26 marzo 1983 n. 84, che ha sostituito la misura del franco-*Poincaré*, prevista nella Convenzione di Varsavia attualmente in vigore, con la misura dei diritti speciali di prelievo, previsti dai nuovi strumenti internazionali non ancora entrati in vigore, ed il relativo commento di BALLARINO, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1983, p. 1099 ss.). Tale estensione rimarrebbe comunque limitata alle previsioni di un limite di responsabilità, mentre gli strumenti internazionali suddetti tendono a conciliare questo elemento con garanzie concesse al danneggiato, quali l'introduzione della figura della responsabilità oggettiva del trasportatore in caso di danno.

Nel panorama giuridico interno, la norma dell'art. 943 cod. nav., come modificata dal decreto del quale si discute, rimane, pertanto, norma speciale, priva della connessione con la disciplina internazionale uniforme, che ne aveva giustificato l'originaria formulazione.

In conclusione, il decreto di aggiornamento dei limiti di responsabilità del vettore aereo previsti nel codice della navigazione non contribuisce a chiarire la situazione che si è creata nell'ordinamento interno a seguito della pronuncia della Corte costituzionale n. 132 del 1985. La responsabilità del vettore aereo rimane infatti fissata dal principio del risarcimento integrale per quanto riguarda i voli internazionali, in violazione degli obblighi internazionali che derivano dalle convenzioni vigenti. Risulta invece confermato, ed adeguato alle tendenze che si manifestano in seno all'ordinamento internazionale, il limite di responsabilità per i voli non coperti da alcuno strumento internazionale, che, alla luce dei principi enunciati dalla Corte costituzionale, è accettabile solo in connessione ad analoghe previsioni di adeguamento ad una disciplina internazionale uniforme.

L'attuale situazione della disciplina internazionale della responsabilità del vettore aereo non appare certo nitida, ed è dubbio che si possa continuare a parlare di disciplina uniforme. Si pensi alla situazione prospettata dal Protocollo di Guatemala e dai quattro Protocolli di Montreal, che delineano altrettanti modelli di uniformità, ai quali occorre aggiungere i modelli attualmente vigenti, i quali rimarranno in vigore per gli Stati che non accettino alcuno dei nuovi strumenti internazionali.

L'adeguamento dell'ordinamento interno alle tendenze internazionali è reso più arduo dalla difficile coesistenza dei principi generali in tema di responsabilità civile con la disciplina internazionale uniforme. In una materia così controversa un intervento legislativo chiarificatore appare quanto mai auspicabile. (E. Cannizzaro)

Ancora a proposito delle oscillazioni della Cassazione: un caso recente. — Una diecina di anni or sono ci soffermammo sul fenomeno delle oscillazioni giurisprudenziali non adeguatamente motivate della Corte di cassazione e segnalammo un caso di vecchia data come esempio rivelatore di tale fenomeno (cfr. *Rivista*, 1978, p. 947 ss.). Vale ora la pena di tornare sull'argomento, per richiamare l'attenzione dei lettori su un caso recentissimo, che dimostra come la Suprema Corte continui anche oggi a mutare i propri orientamenti in ordine a dati problemi, senza avvertire la necessità di richiamare i propri precedenti e di giustificare in qualche modo i propri bruschi *revirements*.

Nella sentenza dell'11 gennaio 1985 n. 2584 (c.c. 21 novembre 1984), *in causa Resovic*, la Corte di cassazione (I Sez. penale; pres. Corrado Carnevale; est. Cecioni) (per il testo di tale sentenza vedi *Giur. it.*, 1986, II, 360 ss., con nota MARAFIOTI, *Aspetti problematici dell'extradizione passiva nei rapporti con la Spagna*) ha interpretato l'art. 30 della Convenzione di assistenza giudiziaria penale e di estradizione fra Italia e Spagna del 22 maggio 1973 (ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 9 giugno 1977 n. 605), secondo cui, « se il reato a motivo del quale viene richiesta l'extradizione può essere punito, secondo la legislazione della Parte richiedente, con la pena di morte, l'extradizione sarà concessa soltanto se la Parte richiedente dia sufficienti garanzie alla Parte richiesta che la pena di morte non sarà eseguita » (il testo della citata convenzione è riportato in PISANI-MOSCONI, *Codice delle convenzioni di estradizione e*