

SAGGI

LUCA PICOTTI

LIMITAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ E
LIMITAZIONE DEL DEBITO: PRINCIPI E FIGURE
CONTROVERSE (*)

The following essay aims at outlining a general conceptual framework on the distinction between the notion of limitation of liability and that of limitation of debt. Firstly, the relevant legal principles will be examined in close connection with civil and commercial law, attempting to provide a common context for reinterpreting the concept of limitation of liability as an exception to the general principle of the unlimited patrimonial liability of the debtor laid down at Article 2740 of the Italian Civil Code. Subsequently, the most common cases falling within this framework will be reviewed, including patrimonial funds, assets allocated to a specific business, destination constraints under Article 2645-ter of the Civil Code, and rec-

(*) Questo saggio è frutto della ricerca dell'Autore nell'ambito del programma scientifico del PRIN 2020 fra le Università di Catanzaro, Udine, Sassari, Teramo, Genova sul tema «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims*». Esso beneficia delle considerazioni svolte dal prof. Alfredo Antonini nella relazione introduttiva «*Limitazioni legali e contrattuali della responsabilità e del debito: dalle regole particolari verso una regola generale?*» in occasione del convegno tenutosi presso l'Università di Udine il 3 e 24 marzo 2023, dal titolo «*Dalla responsabilità illimitata del debitore alle limitazioni della responsabilità e del debito: il ruolo trainante del diritto commerciale e del diritto della navigazione*», i cui atti sono in corso di pubblicazione.

ognized trusts. Afterwards, the institution of compensation limits under Transport Law will be analyzed, along with its characteristics, and the controversial issue of shipowner liability will be addressed. The entire system will be reevaluated in light of the identified conceptual tools, attempting to frame, on one hand, the phenomenon of limitation of liability as private individuals organizing their own assets and as an articulation of business risk, and, on the other, the phenomenon of limitation of debt as an intrinsic principle in Transport Law, linked to the burdensome liability regime placed upon its operators and to which all cases of compensatory limits, including that of the limitation of the shipowner's liability, can be reconnected.

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. L'articolo 2740 c.c.: la garanzia patrimoniale. – 3. La limitazione della responsabilità. – 4. Segue: uno schema comune per l'individuazione dell'istituto della limitazione in deroga all'art. 2740 c.c. – 5. La limitazione del debito. – 6. Un caso controverso: la responsabilità dell'armatore. – 7. Segue: una rilettura della limitazione del debito armatoriale. – 8. Conclusioni.

1. Premessa – Il diritto dei trasporti è stato ribattezzato da taluni studiosi come una fucina per l'ordinamento giuridico, stante la funzione di pioniere che ha e ha avuto in relazione all'introduzione di diversi istituti nel corso della storia ⁽¹⁾, nonché in generale per le sfide che pone a dottrina e operatori, in un costante dialogo con i principi dell'ordinamento e nel solco dell'autonomia, della specialità e dell'eccezione a seconda del caso. Tra i tanti temi che lo studio di questa materia solleva, uno dei più attuali è quello relativo

⁽¹⁾ Si pensi al fenomeno del trasporto in sé, nato nell'ambito dei traffici marittimi, o all'assicurazione, oppure anche alla limitazione della responsabilità della società come entità soggettiva separata dai soci, beneficio accordato dal sovrano per stimolare i traffici marittimi. Cfr. A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. trasp.* 2007, 734; nonché, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 37.

al concetto di limitazione della responsabilità o del debito. La scelta della congiunzione con valore disgiuntivo non è casuale: uno dei primi problemi concerne proprio l'individuazione di due istituti senz'altro differenti, quello della limitazione della responsabilità da un lato e quello della limitazione del debito dall'altro. La tematica riguarda soprattutto il diritto dei trasporti proprio perché, sia sul fronte della attività vettoriale che di quella armatoriale, l'ordinamento internazionale e quello nazionale prevedono diverse limitazioni per quanto concerne il debito (o la responsabilità) in relazione a plurime fattispecie (sinistri in occasione del trasporto, inadempimento di debiti marittimi, danni a terzi sulla superficie). La difficoltà di individuare in quale figura rientri la singola fattispecie – anche a causa, soprattutto in ambito nazionale, di un utilizzo a volte fuorviante del *nomen iuris* – rende necessario uno studio preliminare, nonché squisitamente teoretico, dei due differenti concetti di cui sopra, sì da offrire gli strumenti che consentano una corretta qualificazione, nei casi concreti, delle singole fattispecie.

Questo saggio si pone proprio l'obiettivo di tratteggiare una panoramica concettuale generale sull'argomento, con uno sguardo preliminare ai principi dell'ordinamento – in stretto dialogo con il diritto civile e commerciale, senz'altro interessati dal concetto di limitazione della responsabilità – e un approfondimento su una figura controversa come quella della responsabilità dell'armatore. L'auspicio è quello di riuscire a rileggere tale istituto, nonché in generale l'intero sistema di limitazioni nel diritto dei trasporti, sia in relazione all'attività vettoriale che a quella armatoriale, con gli strumenti teorici che saranno in questa sede individuati.

2. *L'articolo 2740 c.c.: la garanzia patrimoniale* – L'articolo 2740 c.c., rubricato «Responsabilità patrimoniale», al primo comma stabilisce che «Il debitore risponde dell'adempimento delle obbligazioni con tutti i suoi beni presenti e futuri». Il secondo comma prevede che «le limitazioni del-

la responsabilità non sono ammesse se non nei casi stabiliti dalla legge». Segue poi, strettamente correlato all'articolo di cui sopra, l'art. 2741 c.c., che esprime il principio della *par condicio creditorum* ⁽²⁾.

Il sistema della garanzia patrimoniale ruota, dunque, su tre capisaldi: quello dell'universalità, o integralità del patrimonio, che pone a garanzia del creditore la totalità dei beni del debitore, sia presenti che futuri; l'inderogabilità di tale principio ad opera dell'autonomia privata e la previsione che eventuali limitazioni in deroga all'art. 2740 c.c. siano ammesse solo nei casi stabiliti dalla legge; la *par condicio creditorum*, ossia l'eguale diritto dei creditori di essere soddisfatti sui beni del debitore, salve le cause legittime di prelazione.

Occorre innanzitutto circoscrivere la portata di questa norma: trattasi infatti di una «responsabilità patrimoniale», che non va confusa con il concetto di «responsabilità» in altre sedi utilizzato, a partire dall'art. 1229 c.c., relativo alle «clausole di esonero da responsabilità» («È nullo qualsiasi patto che esclude o limita preventivamente la responsabilità del debitore per dolo o per colpa grave»; «È nullo

⁽²⁾ Sulla responsabilità patrimoniale cfr.; L. BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, I, Milano, 1946, 20 ss. e 111 ss.; E. BETTI, *Teoria generale delle obbligazioni*, II, Milano, 1953, 37 ss. e 118 ss.; R. NICOLÒ, *Tutela dei diritti. Responsabilità patrimoniale*, in *Commentario del codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Bologna-Roma, 1955, 1 ss.; G. LASERRA, *La responsabilità patrimoniale*, Napoli, 1966; M. FRAGALI, *Garanzia e diritti di garanzia*, in *Enc. dir.*, XVIII, Milano, 1969, 448 ss.; L. BARBIERA, *Garanzia del credito e autonomia privata*, Napoli, 1971, nonché *Responsabilità patrimoniale. Disposizioni generali* (art. 2741-2748), in *Il codice civile. Commentario diretto da Schlesinger*, Milano, 1991, 3 ss.; U. NATOLI-BIGLIAZZI GERI, *I mezzi di conservazione della garanzia patrimoniale*, Milano, 1974; V. ROPPO, *La responsabilità patrimoniale del debitore*, in *Trattato dir. priv.* a cura di Rescigno, vol. XIX, Torino, 1985, 365 ss.; ID., *Responsabilità patrimoniale*, in *Enc. dir.*, vol. XXXIX, Milano, 1988, 1041 ss.; C. PUNZI, *Responsabilità patrimoniale e oggetto dell'espropriazione*, in *Riv. trim. dir. e proc. civ.*, 1989, 735 ss.; G. SICCHIERO, *La responsabilità patrimoniale*, Torino, 2011.

altresì qualsiasi patto preventivo di esonero o di limitazione di responsabilità per i casi in cui il fatto del debitore e dei suoi ausiliari costituisca violazione di obblighi derivanti da norme di ordine pubblico»). L'art. 1229 c.c. si riferisce alla possibilità o meno di ritenere il soggetto responsabile per un determinato atto o fatto; in questo senso, tale responsabilità non può essere preventivamente limitata, ad opera delle parti e salvo eccezioni (es: 1490 c.c.), nei casi di dolo e colpa grave; se dunque il debitore è inadempiente per colpa grave, dovrà rispondere, proprio perché qualsivoglia patto preventivo di limitazione della responsabilità non è efficace, mentre nel caso in cui sia inadempiente per colpa lieve, sarà senz'altro possibile essere esonerato da responsabilità. In altre parole, l'art. 1229 si riferisce alla fase prodromica dell'individuazione o meno di profili di responsabilità, sì da verificare se il creditore avrà modo di potersi soddisfare o meno sul debitore. In caso negativo – ad esempio, se vi è inadempimento per colpa lieve e vi sia stata una clausola di esonero di responsabilità per tale tipologia di colpa – il creditore non potrà rivalersi sul debitore. In caso positivo – ad esempio, vi è stata colpa grave – il creditore potrà agire nei confronti del debitore. È in questa seconda fase che opera il concetto di responsabilità patrimoniale di cui all'art. 2740 c.c. Una volta accertata la responsabilità del debitore – e dunque la possibilità per il creditore di agire – l'ordinamento pone a garanzia di quest'ultimo tutti i beni presenti e futuri del debitore. Trattasi, dunque, di un concetto di responsabilità intrinsecamente legato a quello di patrimonio (e di garanzia) ⁽³⁾: il debitore è responsabile con riferimento

⁽³⁾ È stato peraltro notato che, quanto al profilo sostanziale, è indubbio che, nella proiezione patrimoniale, «responsabilità» e «garanzia» non sono realtà concettualmente diverse, ma due facce dello stesso fenomeno; infatti, se si guarda dal lato del debitore, il patrimonio è la provvista dei mezzi cui attingere per far fronte alla sua «responsabilità»; se si guarda dal lato del creditore, quel patrimonio costituisce la «garanzia» di soddisfacimento del suo diritto. Cfr. M.

a tutti i propri beni, che potranno così essere aggrediti dal creditore ⁽⁴⁾. L'art. 2740 c.c., pertanto, ha il compito di indicare il raggio di responsabilità da un punto di vista economico, individuando, astrattamente e salvo le deroghe previste dalla legge cui si accennerà, il complesso insieme di beni su cui il creditore potrà fare valere le proprie ragioni. Da un punto di vista concreto, si tratterà di un immobile, un conto corrente, uno stipendio. Ogni entità che possa ricadere nel concetto di patrimonio del debitore e che la legge pone a garanzia del creditore.

In sintesi, l'art. 2740 opera in una seconda fase, quando la responsabilità è già stata individuata – vi è stato l'inadempimento o il fatto illecito – e il creditore deve agire per parificare lo squilibrio patrimoniale venutosi a creare. In questo frangente, l'ordinamento dispone che il debitore – già dichiarato responsabile – è responsabile (si perdoni il gioco di parole, intenzionale) con tutti i suoi beni presenti e futuri. È il momento in cui si individua l'oggetto della responsabilità: il patrimonio nella sua totalità, salvo le deroghe che si vedrà.

Come ultimo appunto, va specificato che non vi sono

Cocuccio, *Responsabilità patrimoniale, tutela della persona e patrimoni separati*, in *Dir. fam.* 2017, 503 ss.

⁽⁴⁾ «In via di prima approssimazione, la “responsabilità patrimoniale”, di cui all'art. 2740 c.c., fissa, dunque, il perimetro “soggettivo” di allocazione del “rischio” di inadempimento, che coincide, oggettivamente, con il “patrimonio” del debitore, “unitariamente” considerato, dovendosi perciò assumere, rispetto al principio della “parità” di trattamento di tutti i creditori, la tendenziale eccezionalità (realizzata attraverso la previsione di tipicità, di cui al comma 2 della disposizione citata) delle ipotesi di “separazione” (nel patrimonio generale del debitore) di uno o più beni, che sono giustificate, sul piano assiologico, dalla “prevalenza” in questi casi accordata, all'interno del ceto creditorio generale, agli interessi di alcuni di essi, ai quali è, dunque, attribuita una parallela (si potrebbe dire paratattica) preferenziale “collocazione” sui medesimi beni». M. GALLETI, *Analitica della responsabilità patrimoniale e principio di proporzionalità*, in *Giust. civ.*, 2019, 161 ss.

particolari obblighi di conservazione di un patrimonio adeguato ⁽⁵⁾; nel concreto, lo stesso potrà anche rivelarsi insufficiente rispetto alle pretese creditorie. Gli aspetti che rilevano sono due: anche se insufficiente, dovrà essere aggredibile nella sua interezza – salvo eventuali limitazioni prese in conformità alla legge – e non potrà essere fraudolentemente diminuito al precipuo fine di ledere gli interessi dei creditori; in merito, l'ordinamento prevede diversi rimedi: sul piano civilistico, si guardi all'azione revocatoria (art. 2901 c.c.), che consente, a determinate condizioni, di veder dichiarati inefficaci gli atti dispositivi lesivi di pretese creditorie; ancora, si veda l'art. 2929-bis c.c., che permette ad un creditore pregiudicato da un atto del debitore di costituzione di un vincolo di indisponibilità o alienazione, a titolo gratuito, di procedere ciononostante ad esecuzione forzata; sotto il profilo penale, si pensi al reato di insolvenza fraudolenta (art. 641 c.p.), che colpisce chi assuma un'obbligazione col proposito di non adempierla, o alla mancata esecuzione dolosa di un provvedimento del giudice (art. 388 c.p.), che punisce chiunque compia atti simulati o fraudolenti sui propri beni per sottrarsi all'adempimento degli obblighi nascenti da un provvedimento dell'autorità giudiziaria, o dei quali è in corso l'accertamento dinanzi all'autorità giudiziaria medesima ⁽⁶⁾.

3. *La limitazione della responsabilità* – L'ordinamento pone a garanzia del creditore tutti i beni presenti e futuri del debitore, senza possibilità di deroghe ad opera dell'autonomia privata ⁽⁷⁾. Difatti, le uniche deroghe a tale principio

⁽⁵⁾ Un caso specifico potrebbe essere quello di cui all'art. 2394 c.c., in ambito societario, ove la responsabilità in capo agli amministratori viene posta in relazione alla mancata conservazione del patrimonio sociale.

⁽⁶⁾ Cfr. M. CAMPEIS, *Asset Protection: in Italia è possibile?*, We wealth, 2020.

⁽⁷⁾ Sulla possibilità di deroghe privatistiche, si veda G. ROJAS

sono solo quelle ammesse dalla legge.

Innanzitutto, bisogna capire in cosa consiste la deroga: ossia, come si traduce la limitazione di responsabilità in deroga al principio di cui all'art. 2740 c.c. La stessa può manifestarsi in diversi modi, ma si può ciononostante rinvenire un carattere comune: se il debitore risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri, una limitazione della responsabilità indica che taluni beni, pur astrattamente appartenenti al debitore, non sono più posti a garanzia del creditore, in quanto dallo stesso non aggredibili; oppure, sono aggredibili solo da certi creditori e a condizioni particolari⁽⁸⁾. In sostanza, la garanzia patrimoniale di cui all'art. 2740 c.c. si frammenta, in deroga al principio dell'universalità: i creditori si potranno soddisfare non più su tutti i beni del debitore, ma solo su una parte, perché sussiste una limitazione della responsabilità – che poi nel concreto può tradursi in ipotesi di impignorabilità in senso stretto, vincoli di destinazione, separazione o segregazione patrimoniale o quant'altro⁽⁹⁾.

Innanzitutto, vi sono le fattispecie direttamente previste per legge e riconducibili a ragioni di ordine pubblico: il legislatore prevede beni mobili assolutamente impignorabi-

ELGUETA, *Autonomia privata e responsabilità patrimoniale del debitore*, Milano 2012 ss.

⁽⁸⁾ Cfr. A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, in *Dir. trasp.* 2019, 831 ss.

⁽⁹⁾ Per una proposta ricostruttiva della distinzione tra patrimoni "autonomi" e "separati", può rinviarsi a F. SANTORO-PASSARELLI, *Dottrine generali del diritto civile*, Napoli, 1962, 85. Sull'inutilità di una ricerca di una chiara distinzione concettuale tra questi termini, v. A. ZOPPINI, *Autonomia e separazione del patrimonio nella prospettiva dei patrimoni separati della società per azioni*, in *Riv. dir. civ.* 2002, 545 ss., 549. Rinviandosi in via generale a: L. SALAMONE, *Gestione e separazione patrimoniale*, Padova, 2001; A. FALZEA, *Introduzione e considerazioni conclusive*, in AA.Vv., *Destinazione di beni allo scopo. Strumenti attuali e tecniche innovative*, Milano, 2003; R. QUADRI, *La destinazione patrimoniale*, Napoli, 2004.

li (art. 514 c.p.c.); beni mobili relativamente impignorabili (art. 515 c.p.c.); beni mobili pignorabili solo in particolare circostanze di tempo (art. 516 c.p.c.); crediti impignorabili (art. 545 c.p.c.); beni immobili impignorabili (ma solo nei rapporti tra contribuente e fisco, in forza di quanto stabilito dal d.l. 69/2013, c.d. decreto del fare). In tali categorie rientrano, ad esempio, le ipotesi di impignorabilità previste dalla legge processuale in ragione della natura di taluni beni e crediti del debitore (ad es. gli strumenti dell'attività lavorativa, o i crediti alimentari o i beni demaniali e quelli appartenenti al patrimonio indisponibile degli enti pubblici).

Dopodiché, il nostro ordinamento prevede diverse forme di organizzazione patrimoniale, a partire dai vincoli di destinazione o patrimoni separati, che rappresentano una limitazione di responsabilità optata dai privati grazie al dato legislativo che ne consente l'implementazione.

Vengono in particolare in rilievo istituti come il tradizionale fondo patrimoniale (che consente di destinare beni immobili o mobili registrati o titoli di credito a far fronte ai bisogni della famiglia, con conseguente inespropriabilità di tali beni per debiti che il creditore sa essere estranei ai bisogni della famiglia: art. 170 c.c.), il vincolo di destinazione previsto dall'art. 2645-ter c.c. ⁽¹⁰⁾ e, nel diritto delle società e delle imprese, i patrimoni destinati ad uno specifico affare (art. 2447-bis s.s. c.c.), nonché le operazioni di cartolarizzazione (l. 130 del 30 aprile 1999) ⁽¹¹⁾.

⁽¹⁰⁾ V. G. PETRELLI, *Vincoli di destinazione ex art. 2645 c.c. e trust, quindici anni dopo*, in *Riv. notariato*, 2020, 1090 ss., il quale sostiene che quella in oggetto non sarebbe una limitazione della responsabilità patrimoniale bensì un atto di disposizione del patrimonio.

⁽¹¹⁾ Cfr. P. CARRIERE, *L'articolazione del regime di responsabilità patrimoniale della «società per la cartolarizzazione»*, in *Banca borsa*, 2022, 254 ss. Sempre l'autore specifica che: «Ai fini del discorso che svolgeremo possiamo limitarci, in questa sede, a ricordare come la proliferazione di patrimoni «separati», «distinti», «destinati» o «autonomi» si è posta come risposta a due principali problemi: (i) la «segregazione» di masse patrimoniali distinte e indipendenti in seno ad

Un particolare appunto merita il concetto di società ⁽¹²⁾. Se è vero che, da un lato, essa incarna pienamente il concetto di limitazione della responsabilità – con la separazione tra proprio patrimonio personale e patrimonio conferito nella società, rappresentante il rischio economico, a differenza dell'imprenditore individuale, che risponde con tutti i suoi beni presenti e futuri ai sensi dell'art. 2740 c.c. anche dei debiti di impresa – dall'altro è dubbio ricondurre tale istituto al concetto di limitazione della responsabilità. Difatti, con la costituzione di una società non è tanto lo stesso soggetto che segrega un segmento del proprio patrimonio limitando così la propria garanzia patrimoniale, ma vi è una duplicazione soggettiva, in quanto la società è essa stessa un nuovo soggetto nell'ordinamento – l'atto costitutivo dà vita ad un

un medesimo soggetto giuridico agente; (ii) il processo di progressiva emancipazione dell'attività di impresa dalla necessità di una soggettività giuridica a cui imputare gli effetti di quella, essendo risultato a tal fine massimamente proficuo ricorrere al concetto di «patrimonio», variamente qualificato nei termini anzidetti a seconda della prospettiva adottata. Con specifico riguardo al fenomeno qui indagato deve sottolinearsi il peculiare carattere e la specifica funzione del regime di «segregazione» («autonomia» e/o «separazione») patrimoniale, ove questo venga applicato a fenomeni non meramente statici — nei quali prevale allora il dato della «segregazione» dell'appartenenza, funzionale a problemi di imputazione e titolarità di diritti— ma a fenomeni dinamici di utilizzo e valorizzazione «imprenditoriale» del patrimonio, in cui a prevalere è invece il dato della funzionalizzazione di questo allo svolgimento di distinte attività economiche da altre che fossero esercitate dal medesimo agente e alla conseguente separazione delle connesse sfere di rischio; in definitiva, un problema di (limitazione della) responsabilità. Paradigma del fenomeno di separazione/destinazione patrimoniale del primo tipo è nel nostro ordinamento proprio quello dalla cartolarizzazione «tradizionale»; riguarda invece chiaramente un fenomeno di segregazione «dinamica» quello osservabile nei patrimoni destinati di cui agli artt. 2447-*bis* ss. c.c., mentre quello tipico della Gestione Collettiva del risparmio (“GCR”), pare oggi ben adattarsi ad entrambe le dimensioni».

⁽¹²⁾ A. LEGNANI ANNICCHINI, *Verso la responsabilità limitata. Un percorso storico*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 2016, 1253 ss.

centro di interessi dotato di un patrimonio giuridicamente distinto da quelli personali dei soci e di autonomia soggettiva ⁽¹³⁾. Non vi è quindi un vincolo di destinazione o una segregazione patrimoniale ad opera del medesimo soggetto – fattispecie che potrebbero rientrare nel concetto di limitazione della responsabilità – bensì la creazione di un nuovo soggetto ⁽¹⁴⁾.

Dal momento che l'operazione conduce alla creazione di due soggettività, e dunque di due patrimoni, non verrà a integrarsi, a ben vedere, alcuna deroga all'art. 2740 c.c.: banalmente, se le persone sono due, è normale che ognuna abbia il proprio patrimonio ⁽¹⁵⁾.

Nel complesso, se pure l'esistenza della società unipersonale – si pensi a una s.p.a. o s.r.l. costituita da un solo socio persona fisica – pare rappresentare un palese tentativo di limitazione di responsabilità, in quanto la stessa persona agirebbe altrimenti come imprenditore individuale responsabile ai sensi dell'art. 2740 c.c. anche dei debiti di impresa, la duplicazione soggettiva non consente di ricondurre tale fenomeno al concetto di cui è oggetto il presente studio ⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ M. CIAN, *L'organizzazione produttiva: elementi costitutivi*, in *Manuale di diritto commerciale*, (a cura di M. Cian), 2021, 312.

⁽¹⁴⁾ La costituzione di un nuovo soggetto, però, è dispendiosa, mentre la limitazione di responsabilità permette di evitare ulteriori duplicazioni soggettive: nel caso societario, anche se di scarsa applicazione, è stato introdotto il già menzionato istituto del patrimonio destinato ad uno specifico affare (art. 2447-*bis* c.c.), come alternativa alla creazione di una nuova società; invece, come alternativa alla creazione di una fondazione (interessi meritevoli di tutela) è stato inserito l'art. 2645-*ter* c.c.

⁽¹⁵⁾ Anche se, in realtà, trattasi più di una *fiction iuris* attraverso la quale si verifica una separazione patrimoniale. In argomento si segnalano F. GALGANO, *La società e lo schermo della personalità giuridica*, in *GComm*, 1983, 5 ss; A. GAMBINO, *Limitazione di responsabilità, personalità giuridica e gestione societaria*, L. amic. Campobasso, 43 ss; M. TONELLO, *L'abuso della responsabilità limitata nelle società di capitali*, Padova, 1999.

⁽¹⁶⁾ Per quanto concerne il rapporto tra limitazione di responsabilità

4. *Segue: uno schema comune per l'individuazione dell'istituto della limitazione in deroga all'art. 2740 c.c.* – Occorre, alla luce di quanto sinora detto, delineare pertanto dei requisiti comuni che consentano, al netto delle singole peculiarità dei diversi istituti, di individuare quando trattasi di limitazione della responsabilità e quando invece si sia in presenza di diversa fattispecie (a partire dalla limitazione del debito, che si vedrà dopo).

- a) Innanzitutto, affinché si possa parlare di limitazione della responsabilità in deroga all'art. 2740 c.c., è necessario che non vi sia duplicazione soggettiva. Questo impedisce, pertanto, di ricondurre il fenomeno delle società a tale concetto: difatti, il debitore deve essere lo stesso, mentre con la società vi sono due soggetti e due debitori. La limitazione deve avvenire con riferimento allo stesso soggetto, che segrega o pone un vincolo di destinazione a determinati suoi beni, che fuoriescono, giuridicamente, dalla garanzia per i creditori di cui all'art. 2740 c.c.;
- b) Va evidenziato poi che il principio di universalità e integralità patrimoniale è andato, nel corso del tempo, erodendosi a fronte anche di una rivisitazione del rapporto debitore-creditore, in forza della quale si è cercato di garantire la possibilità al debitore di svolgere determinate attività anche beneficiando della responsabilità limitata, purché questo non avesse come effetto quello

e imprenditore individuale, oltre a due paesi europei, Portogallo e Francia, il modello dell'imprenditore individuale a responsabilità limitata è stato adottato anche dal Paraguay con l'Empresa individual de responsabilidad limitada, introdotta dalla legge 1034 del 1983. Il Brasile ha invece adottato, con la legge n. 12.144, 11 luglio 2011, un modello ibrido, a cavallo tra società unipersonale e patrimonio separato, con l'introduzione dell'Empresa individual de responsabilidade limitada (Eireli), considerata come un patrimonio separato ma dotata dello status di legal entity, definita come una persona giuridica atipica. Cfr. L. VENTURA, *Il patrimonio separato tra equivalenza funzionale e asimmetrie normative*, in *Dir. comm. int.*, 2016, 161 ss. (nello specifico, nota n. 87).

di ledere l'affidamento dei creditori. Affinché non vi sia tale lesione, occorre tutelare i creditori attraverso appositi strumenti di pubblicità dei fenomeni che danno luogo a limitazioni di responsabilità del debitore. Difatti, la limitazione, che può essere ammessa solo per legge, necessita per forza di cose di un sistema di pubblicità, non essendo altrimenti opponibile ai creditori⁽¹⁷⁾. La pubblicità, come è stato notato, si rivela sovente essenziale proprio nel momento genetico (di un certo grado) dell'autonomia o della separazione patrimoniale, ove serve non solo a rendere opponibile ai terzi, ma a produrre (quello che si può chiamare) l'effetto separativo⁽¹⁸⁾. La limitazione esige la relativa pubblicità, risultando altrimenti del tutto inefficace rispetto ai propri obiettivi (ossia l'opponibilità ai terzi);

- c) Collegato a quest'ultimo punto, è essenziale anche che i creditori, nel momento in cui entrano in rapporto con il debitore, siano consapevoli che il loro credito potrà essere recuperato con riferimento ad una sola parte del patrimonio. In sostanza, i creditori, grazie al sistema di pubblicità, già nel momento in cui fanno credito sanno (o dovrebbero comunque sapere) che il patrimonio non sarà quello

⁽¹⁷⁾ Si veda G. PASQUALE, *Dall'unità alla segmentazione del patrimonio: forme e prospettive del fenomeno*, in *Giur comm.*, 2010, 593 ss: «Essa generalmente presuppone, un atto dispositivo del privato – almeno allorquando manchi una predeterminazione normativa che vi sopperisca – attraverso cui conseguire l'identificazione dei beni e la loro finalizzazione all'obiettivo; un atto, la cui efficacia, come osservato, non può che essere reale per garantire la massima tutela degli interessi in campo. In termini effettuali, il fenomeno segregativo può essere assimilato ad un naturale negotii, ovvero alla conseguenza fisiologica di un atto negoziale con cui una determinata massa di beni viene orientata al perseguimento di uno scopo e sottoposta ad un regime particolare, in virtù del quale le sue vicende subiscono sorte distinta da quelle degli altri beni del o dei titolari originari».

⁽¹⁸⁾ C. IBBA, *La pubblicità del patrimonio destinato*, in *Giur comm.*, 2007, 275 ss.

- di cui all'art. 2740 c.c. ma una parte limitata. Il credito nasce, in altre parole, già limitato per quanto concerne la garanzia patrimoniale sul quale è possibile farlo valere;
- d) Il fenomeno della limitazione, dopodiché, è intrinsecamente stragiudiziale: nel senso che non può ritenersi sussistente una limitazione della responsabilità in occasione di procedure concorsuali (come il fallimento e la formazione delle diverse masse, fase patologica ed eventuale nei rapporti di debito-credito) o di deposito di somme in sede giudiziale (es: estromissione dell'obbligato), in quanto un deposito per ottenere la propria liberazione (deposito su cui si rivarranno i creditori) o la formazione di masse su cui concorreranno i creditori aderenti alle singole procedure rappresentano, invero, adempimenti, per l'appunto, procedurali ⁽¹⁹⁾, mentre la limitazione della responsabilità opera già nel momento in cui i creditori fanno credito, a prescindere da quanto accadrà dopo; il credito nasce già limitato, dal punto di vista della sua garanzia, a una certa parte del patrimonio. A tutela di questo vi è, difatti, il sistema pubblicitario;
- e) Per quanto riguarda infine l'art. 2741, il principio opererà nel medesimo modo, sebbene con riferimento alla sola parte di patrimonio rimasta a garanzia dei creditori dopo la limitazione. Sul patrimonio così limitato, i creditori, in ragione dei loro rispettivi crediti, agiranno secondo la *par condicio creditorum*.

In definitiva, unicità del soggetto, sistema di pubblicità, dimensione stragiudiziale, credito che nasce con la garanzia patrimoniale limitata, *par condicio creditorum* sono i caratteri principali della limitazione della responsabilità.

Se si passa al vaglio di tali requisiti le più note figure di limitazione della responsabilità previste dal nostro ordina-

⁽¹⁹⁾ Il rischio, altrimenti, è quello di ricondurre alla limitazione della responsabilità ogni fattispecie procedurale, ove partecipano creditori aderenti e si formano determinate masse patrimoniali, coinvolgendo finanche, astrattamente, le procedure esecutive.

mento, è evidente come le stesse ricadano perfettamente nel quadro tratteggiato; si pensi al sistema pubblicitario del patrimonio destinato a specifico affare (deposito della delibera presso il registro delle imprese con termine di 60 giorni per i creditori anteriori per fare opposizione), o del fondo patrimoniale (annotazione sull'atto di matrimonio; registri immobiliari), o del vincolo di destinazione *ex art. 2645-ter c.c.* (trascrizione; inserito peraltro nelle norme della trascrizione stessa) o della cartolarizzazione dei crediti (pubblicazione in Gazzetta Ufficiale). Ancora, è evidente che trattasi tutti di atti di limitazione operati in ambito stragiudiziale per libera determinazione – consentita dall'ordinamento – dei privati, dalla delibera del consiglio di amministrazione per la costituzione di patrimoni destinati allo specifico affare alla decisione di fare confluire determinati beni nel fondo patrimoniale; ancora, dal momento che un creditore entra in rapporto con i relativi debitori, è già a conoscenza del vincolo di destinazione/patrimonio segregato: il credito nasce già circoscritto ad una garanzia patrimoniale limitata (ad esempio, il creditore ipotecario sa già che un determinato immobile è stato inserito nel fondo patrimoniale con annotazione precedente alla sua iscrizione ipotecaria; oppure, chi fa credito ad una determinata impresa alberghiera rappresentante lo specifico affare, sa già che non potrà rivalersi sul restante patrimonio della società, così come viceversa un creditore della società non potrà rivalersi sul patrimonio destinato allo specifico affare, in quanto scaduti i 60 giorni dalla pubblicità nel registro delle imprese il patrimonio è limitato).

È più difficile, invece, alla luce di questi caratteri, identificare quella peculiare figura della responsabilità dell'armatore all'interno del concetto di limitazione della responsabilità. Prima di affrontare questo punto, però, è necessaria la disamina dell'altra grande macro-categoria: quella della limitazione del debito.

5. *La limitazione del debito* – A differenza della limitazione della responsabilità, la limitazione del debito non si

presenta come deroga all'art. 2740 c.c. Il debitore risponderà senz'altro con tutti i suoi beni presenti e futuri. Semplicemente, risponderà sino ad una certa soglia quantitativa. Come conseguenza, ad essere limitato è il credito dei creditori – che non sarà soddisfatto nella misura integrale – mentre rimarrà intatta la loro garanzia dal punto di vista dei beni aggredibili, ossia l'intero patrimonio del debitore. Fino alla soglia prevista, i creditori potranno rivalersi su tutti i beni presenti e futuri del debitore. Nel codice civile, ad esempio, è disciplinata la limitazione del debito dell'albergatore nel caso di danno o perdita delle cose portate dal cliente in albergo (art. 1783 c.c.), posto in relazione «al valore di quanto sia deteriorato, distrutto o sottratto, sino all'equivalente di cento volte il prezzo di locazione dell'alloggio per giornata».

Tale istituto è molto diffuso nel settore dei trasporti, come contro-altare della responsabilità, sovente gravosa, posta in capo ai vettori: un incentivo economico per l'industria vettoriale, che così può beneficiare, a determinate condizioni, di debiti limitati in caso di sinistri o altri eventi, potendo in questo modo quantificare in sede assicurativa il preciso valore della loro esposizione debitoria massima e, di conseguenza, ridurre i costi. Difatti, a ben vedere, l'intero sistema del diritto dei trasporti è caratterizzato, in relazione al trasporto di cose, da tale limitazione, a livello sia internazionale che nazionale: dall'art. 1696 c.c. del codice civile per il trasporto su strada in generale ⁽²⁰⁾, al trasporto

⁽²⁰⁾ L'art. 1696 c.c. prevede il limite di un euro per chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali. Per quelli internazionali richiama il limite della CMR, pari a 8,33 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di peso lordo mancante (art. 23 n. 3).

ferroviario ⁽²¹⁾, sino al trasporto marittimo ⁽²²⁾ e aereo ⁽²³⁾. Se, dunque, da un lato la responsabilità del vettore in caso di sinistri è molto gravosa, nel senso che è presunta in capo al vettore e con prove liberatorie circoscritte, dall'altro il relativo credito dei soggetti danneggiati (e dunque lo speculare debito del vettore) sarà limitato ad una certa soglia – di fatto sempre nel trasporto di cose, solo in singoli casi in quello di persone ⁽²⁴⁾.

Di regola, a differenza della limitazione della responsabilità – che attiene, come si diceva, più che altro ad una organizzazione del proprio patrimonio, in funzione di una più efficace articolazione del rischio di impresa o di pianificazione privata dei propri beni – la limitazione del debito è vincolata al requisito della meritevolezza: dal momento che si tratta di un beneficio per il debitore (nel concreto, per rendere meno gravosa una responsabilità tipicamente legata alla propria attività imprenditoriale, che sia quella dell'albergatore o quella del vettore) non vi deve essere dolo o colpa grave da parte di questi, pena la decadenza dal beneficio stesso. Nel caso della limitazione della responsabilità, invece, tali categorie non operano o appaiono comunque

⁽²¹⁾ Nel trasporto ferroviario il limite è, tanto in quello nazionale quanto in quello internazionale, di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo lordo nei casi di perdita totale o parziale (art. 30, n. 2, Regole CIM 1999).

⁽²²⁾ Nel trasporto marittimo nazionale il limite, ai sensi dell'art. 423, comma 1, c. nav., è di 103,29 euro per ciascuna unità di carico, mentre in quello internazionale il limite è di 666,67 diritti speciali di prelievo per collo o unità oppure, se maggiore, di 2 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce perduta o danneggiata (così l'art. IV, n. 5, lett. a, Conv. Bruxelles del 1924 e succ. modificazioni).

⁽²³⁾ Sia nel trasporto nazionale che in quello internazionale il limite è quello individuato dall'art. 22 n. 3 Conv. di Montreal del 1999, ossia 19 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce perduta o avariata.

⁽²⁴⁾ Nel trasporto di persone il limite risarcitorio è rimasto solo nella Convenzione di Atene del 1974, che lo prevede, ai sensi dell'art. 7, n. 1, in 400.000 diritti speciali di prelievo per passeggero.

poco pertinenti: non saranno il dolo o la colpa grave a fare decadere un soggetto dalla limitazione della responsabilità (pensiamo a un fondo patrimoniale o a un patrimonio destinato allo specifico affare, o ancora a un *trust* riconosciuto⁽²⁵⁾, bensì eventuali finalità in frode ai creditori, come si è accennato; sono evidenti, dunque, le due diverse *ratio*: da un lato il dolo o la colpa grave nell'esercizio di un'attività, tale da fare decadere dal beneficio del limite del debito, dall'altro una eventuale finalità fraudolenta verso i creditori, tale da rendere inefficace la separazione (e dunque limitazione) patrimoniale.

6. *Un caso controverso: la responsabilità dell'armatore* – Alla luce di quanto sopra esposto, si prova ora ad affrontare l'intenso dibattito circa la responsabilità dell'armatore e, segnatamente, se la disciplina prevista dal codice della navigazione, così come quella presente a livello di diritto internazionale uniforme, disegnino una limitazione del debito o una limitazione della responsabilità⁽²⁶⁾.

Innanzitutto, come si può evincere, vi sono almeno due differenti regimi da analizzare. In primo luogo, quello di

⁽²⁵⁾ A seguito della ratifica della Convenzione dell'Aja del 1° luglio 1985 (sulla legge applicabile ai trust e sul loro riconoscimento), in Italia sono riconosciuti i trust provenienti da ordinamenti giuridici che li prevedono (come Regno Unito, Nuova Zelanda o Australia).

⁽²⁶⁾ L'istituto affonda le proprie radici nella tradizione della navigazione marittima, storicamente caratterizzata da notevoli rischi, sia tecnici che economici. Per una breve panoramica della letteratura più risalente sul tema: Cfr. E. SPASIANO, *Il fondamento logico del principio limitativo della responsabilità armatoriale*, in *Riv. Dir. Nav.* 1948, 157 ss.; F. BERLINGIERI, *La responsabilità dell'armatore e la sua limitazione*, in *Dir. mar.* 1957, 293; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE, *Manuale di Diritto della navigazione*, Milano, 1960 (ora alla quindicesima ed., 2019); I. GRIGOLI, *La limitazione del debito dell'armatore*, Padova, 1963; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito armatoriale e sua attuazione*, Milano, 1974; F. BONELLI, *La limitazione della responsabilità armatoriale*, in *Dir. mar.* 1983, 130 ss; F. BERLINGIERI, *Responsabilità dell'armatore e sua limitazione nella navigazione interna*, in *Dir. mar.* 1990, 253 ss.

cui all'art. 274 c. nav., applicabile agli armatori di navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate. In secondo luogo, per le navi superiori a tale soglia, occorre affacciarsi al d.lgs. n. 111/2012, con cui l'Italia ha dato attuazione alla dir. 2009/20/CE, che stabilisce l'assicurazione obbligatoria degli armatori per i crediti marittimi per i quali la Convenzione di Londra LLMC 1976/1996 prevede limiti monetari della relativa responsabilità⁽²⁷⁾; il decreto, infatti, non si è limitato ad introdurre l'obbligo assicurativo in capo all'armatore, ma ha stabilito anche vere e proprie forme di limitazione della responsabilità analoghe a quelle stabilite dalla Convenzione LLMC (la quale non è stata ancora recepita dall'Italia). In questa sede non ci interessa contribuire al vivace dibattito sulle problematiche di tale intervento legislativo (se introduce una nuova disciplina sulla limitazione; quale procedimento eventualmente si dovrà seguire; se può operare l'analogia; etc.)⁽²⁸⁾. Qui ci si concentrerà solo sulla

⁽²⁷⁾ La Convenzione, modificata dal protocollo di Londra del 2 maggio 1996 (LLMC Protocol), sottopone a limitazione il complesso dei debiti che l'armatore contrae in relazione a un singolo evento (crediti marittimi) e fissa il limite in relazione al tonnellaggio della nave; anch'essa prevede il deposito della somma limite, o alternativamente il rilascio di una garanzia (art. 11 conv.).

⁽²⁸⁾ In merito, si rimanda a: A. CLARONI, *Il d.lgs 28 giugno 2012 n. 111 «attuazione della direttiva 2009/20/CE recante norme sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi», una breve nota di commento*, in *Riv. dir. nav.* 2012, 1033; F. 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 crediti marittimi*, in *Dir. mar.* 2012, 966; ID., *Ancora sulla asserita introduzione nel diritto italiano delle norme della Convenzione LLMC*, in *Dir. mar.* 2016, 816; ID., *La disciplina della limitazione della responsabilità in base alla convenzione LLMC 1976*, in *Dir. mar.*, 2017, 318; F. FRANCHINA, *Contributo allo studio sulla figura dell'armatore tra limitazione e assicurazione della responsabilità per crediti marittimi*, in *Quaderni della Rivista di diritto dei trasporti e degli scambi internazionali*, Napoli, 2018; ZAMPONE, *Assicurazione e responsabilità dell'armatore*, in *Treccani online*; E. ROSAFIO, *La limitazione della responsabilità per i crediti marittimi*

individuazione dei profili che caratterizzano un'ipotesi di limitazione della responsabilità o ipotesi di limitazione del debito; ne consegue che, stante le affinità tra la disciplina introdotta dal decreto legislativo e quella internazionale, si prenderà in esame tali ipotesi come fattispecie unica speculare, ancorché alternativa, a quella nazionale. Da qui, la necessità di approfondire, sul piano teorico, almeno due diverse discipline. Ci si limiterà, in via preliminare, a ripercorrere brevemente i profili principali delle stesse.

1) Ai sensi del codice della navigazione, l'armatore è responsabile per i fatti dell'equipaggio e per le obbligazioni contratte dal comandante della nave per quanto concerne la nave stessa e la spedizione ⁽²⁹⁾. La limitazione è prevista per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio e per quelle sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio. In merito, è importante sottolineare come la stessa non operi *ex lege*, bensì rappresenti un diritto potestativo in capo all'armatore, da esercitarsi tramite apposita procedura disciplinata dal codice della navigazione, con la quale lo stesso può limitare la propria responsabilità ad una somma pari a: il valore della nave nel momento in cui viene chiesta la limitazione ⁽³⁰⁾; l'ammontare lordo del nolo; ogni altro provento del viaggio.

La limitazione è regolata da norme sostanziali (275 ss. c. nav.) e processuali (artt. 620 ss. c. nav.). Ha ad oggetto i

dell'armatore: la necessità di un chiarimento normativo, in *Riv. dir. mar.* 2019, 27; A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, in *Dir. trasp.* 2019, 831 ss.

⁽²⁹⁾ Non risponde invece dell'inadempimento degli obblighi pubblicistici del comandante come assistenza e salvataggio.

⁽³⁰⁾ Questo valore non può essere inferiore al 1/5 o superiore al 2/5 del valore della nave all'inizio del viaggio (in pratica il codice afferma che la somma-limite non può essere inferiore al 20% o superiore al 40% del valore della nave sempre all'inizio del viaggio). Il valore è desumibile dalla polizza di assicurazione e, nel caso in cui non sia indicato, si farà riferimento al valore risultante dai registri di classificazione.

crediti relativi a un medesimo viaggio (art. 275, comma 1, c. nav.), i quali concorrono sulla somma limite secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro credito (art. 275, comma 2, c. nav.); non sono soggette a limitazione le obbligazioni derivanti da dolo o colpa grave dell'armatore (art. 275, comma 1, c. nav.), in coerenza con il principio della meritevolezza sopra citato.

L'armatore propone al tribunale la domanda di limitazione del debito con ricorso contenente le sue generalità e l'indicazione del luogo dove si trova la nave e al quale devono essere allegati, a pena di inammissibilità, una serie di documenti: la dichiarazione del valore della nave al momento della richiesta e all'inizio del viaggio, l'elenco dei proventi lordi del viaggio, una copia dell'inventario di bordo, l'elenco dei creditori soggetti alla limitazione con l'ammontare del credito di ciascuno; deve inoltre consegnare il certificato delle ipoteche trascritte sulla nave (art. 621, terzo comma, c. nav.).

Il Tribunale, una volta accertato le condizioni di ammissibilità della domanda, con sentenza dichiara aperto il procedimento di limitazione. Questo è un procedimento concorsuale⁽³¹⁾, fondato sul rispetto della *par conditio cre-*

⁽³¹⁾ Per quanto concerne il rapporto tra procedura fallimentare e procedura di limitazione del debito, vale la pena menzionare Cass. civ. 30 novembre 2007 n. 25020: «L'istituto della limitazione della responsabilità dell'armatore ha lo scopo di realizzare, attraverso l'intervento dell'organo giurisdizionale, la liberazione dell'armatore dalle obbligazioni relative ad un singolo viaggio della nave e che detta limitazione si attua attraverso un procedimento di natura concorsuale [...] Com'è agevole constatare, la procedura in questione è strutturata in fasi e subprocedimenti e prevede controlli, che presentano notevoli analogie con quella fallimentare, al fine di garantire, come avviene in quest'ultima, che il concorso di tutti i creditori soggetti alla limitazione avvenga nel rispetto della *par conditio creditorum*». Sul tema si vedano anche R. MANCUSO, *Limitazione del debito armatoriale e procedure concorsuali*, in *Dir. fall.*, I, 596 ss.; C. MEDINA, *Procedura fallimentare e limitazione del debito dell'armatore*, in *Dir. mar.* 1971, 491 ss.

ditorum, al quale possono partecipare solo i creditori soggetti alla limitazione che hanno presentato domanda entro trenta giorni (sessanta se risiedono all'estero) dalla sentenza per la tutela dei propri crediti. La massa attiva è data dalla somma limite, determinata sulla base dei criteri previsti dalla legge, che l'armatore è tenuto a depositare; la massa passiva è determinata dai crediti soggetti a limitazione, che i singoli creditori dichiarano in sede giurisdizionale e la cui valutazione di ammissibilità viene effettuata ad opera del giudice designato alla trattazione del procedimento; la soddisfazione dei creditori avviene, come si diceva, nel rispetto della causa di prelazione e nei limiti della massa attiva.

2) L'Italia non ha ratificato la Convenzione di Londra del 1976 sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi (LLMC) ⁽³²⁾, ma il suo contenuto è stato in parte trasposto, attraverso un'opera di ingegneria legislativa alquanto macchinosa, nel summenzionato d.lgs. 28 giugno 2012 n. 111, relativo peraltro, a ben vedere, alla materia assicurativa.

Innanzitutto, tale decreto si riferisce agli armatori di navi di stazza lorda superiori alle 300 tonnellate e presenta la seguente struttura: la limitazione concerne tutti i crediti che derivano da uno stesso evento; l'entità è valutata in base alla stazza lorda della nave; vi è un raddoppio in caso di morti e lesioni. I crediti limitati sono enumerati all'art. 4 del d.lgs. n. 111/2012 ⁽³³⁾ ed attengono, in generale, a fatti di

⁽³²⁾ Nonostante la l. 23 dicembre 2009 n. 201, l'Italia non ha provveduto a depositare presso l'International Maritime Organization (IMO) l'adesione.

⁽³³⁾ In breve: a) crediti relativi a morte, lesioni personali, perdita o danni a beni, ivi inclusi danni ad opere portuali, bacini e canali navigabili ed agli ausili alla navigazione, che si verifichino a bordo o in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio ed i conseguenti danni che ne derivino; b) crediti relativi a danni derivanti da ritardi nel trasporto marittimo di carico, passeggeri o del loro bagaglio; c) crediti relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verifichino

natura extracontrattuale direttamente collegati all'esercizio della nave; rapporti contrattuali di trasporto; rapporti contrattuali connessi al recupero della nave.

Agli articoli 7 e 8 sono indicati i limiti. Per la responsabilità relativa a morte o lesioni personali: 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 2.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 800 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 600 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate. Per la responsabilità in relazione ad ogni altro credito: 1) nave di tonnellaggio non superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo; 2) una nave di tonnellaggio superiore alle 2.000 tonnellate: 1.000.000 diritti speciali di prelievo a cui sono sommate 400 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 2.001 alle 30.000 tonnellate; 300 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata dalle 30.001 alle 70.000 tonnellate, e 200 diritti speciali di prelievo per ogni tonnellata superiore alle 70.000 tonnellate ⁽³⁴⁾. Per quanto concerne i singoli

in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio; d) crediti relativi al recupero, rimozione, demolizione o volti a rendere inoffensiva una nave che sia affondata, naufragata, incagliata o abbandonata, compresa ogni cosa che sia o sia stata a bordo di tale nave; e) crediti relativi alla rimozione, distruzione o volti a rendere inoffensivo il carico di una nave; f) crediti fatti valere da una persona diversa da quella responsabile, relativamente a provvedimenti presi al fine di prevenire o ridurre le conseguenze dannose degli eventi di cui alle lettere da a) ad e) e gli ulteriori danni causati da tali provvedimenti.

⁽³⁴⁾ Qualora l'ammontare calcolato in conformità al comma 1, lettera a), sia insufficiente a saldare interamente i crediti ivi previsti, l'ammontare calcolato in conformità al comma 1, lettera b), sarà disponibile per il pagamento della rimanenza non saldata delle rivendicazioni di cui al comma 1, lettera a), e tale rimanenza non saldata concorrerà ai crediti di cui al comma 1, lettera b).

passaggeri, con riferimento ai crediti derivanti da un singolo evento e sorti in relazione a morte e lesioni personali, il limite della responsabilità del proprietario della nave è pari ad un ammontare di 175.000 diritti speciali di prelievo moltiplicato per il numero di passeggeri che la nave è autorizzata a trasportare in base al certificato della nave.

Una delle differenze più rilevanti tra la disciplina codicistica e la convenzione di Londra (artificiosamente riprodotta dal d.lgs. 111/2012) è costituita dai criteri adottati per il calcolo della somma-limite. Mentre il codice della navigazione, come già detto, applica il criterio della limitazione a viaggio, l'LLMC utilizza il criterio della limitazione per avvenimento e il calcolo della soglia limite non si basa sul «valore» della nave ma è collegato al suo volume come tipicamente accade nel sistema anglosassone.

7. *Segue: una rilettura della limitazione del debito armatoriale* – Parte della dottrina ritiene che ambedue le fattispecie integrino un caso di limitazione della responsabilità, sulla base delle seguenti argomentazioni: la prima è che la limitazione riguarda non singoli debiti, ma il complesso dei debiti relativi a un medesimo viaggio (nel caso della normativa italiana) o riferiti ad un medesimo evento (in quella internazionale uniforme); la seconda è che per fruire del beneficio l'armatore, nell'ambito di una procedura giurisdizionale da lui attivata, deve depositare la cosiddetta somma-limite (o, in alternativa, nel sistema internazionale uniforme, rilasciare una cauzione di pari ammontare), la quale risulta destinata al soddisfacimento unicamente dei crediti sottoposti a limitazione ⁽³⁵⁾.

⁽³⁵⁾ A. ANTONINI, *La limitazione della responsabilità dell'armatore per i crediti marittimi: stato della normativa e profili interpretativi*, cit. A favore della limitazione della responsabilità si segnalano, inoltre: SPASIANO, *La limitazione di responsabilità dell'armatore*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.* 1962, 1388; M. FOSCHINI, *La limitazione del debito dell'armatore nella sua attuazione*, Milano, 1974, 4. Per la tesi della limitazione del

Altri sostengono invece che, mentre il sistema di limitazione previsto dal codice della navigazione integri una limitazione di responsabilità, sulla base del fatto che con l'inizio della procedura di limitazione si separa la massa patrimoniale corrispondente alla somma limite, su cui solo possono soddisfarsi i creditori, e non si verifichi una riduzione proporzionale dei crediti – come dovrebbe essere nel caso di limitazione del debito – bensì operano normalmente le cause di prelazione, quello previsto dal d.lgs. 111/2012 e dalla normativa internazionale uniforme integri una limitazione del debito, dal momento che i creditori possono soddisfarsi sull'intero patrimonio del debitore in concorso con tutti gli altri ⁽³⁶⁾.

In questa sede si proverà a ricondurre entrambe le discipline all'istituto della limitazione del debito, nella cornice di una lettura che intende separare, da un lato, il concetto di limitazione della responsabilità inteso come organizzazione da parte dei privati del proprio patrimonio con relativa pubblicità, dall'altro l'intero sistema del diritto dei trasporti, fondato sul combinato disposto di responsabilità gravosa per gli operatori e, come contro-altare, limitazione dei debiti che dovessero sorgere durante l'attività imprenditoriale (fatta salva la meritevolezza del beneficio). Nel caso di specie, le ragioni per cui non si sposa l'interpretazione

debito si segnalano, invece, S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, I, Milano, 1945, 59; GARBAGNATI, *La funzione del processo di limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. proc. civ.* 1946, I, 24; F.M. DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Padova, 1957, 159; MONTALBETTI, *La limitazione della responsabilità o piuttosto la limitazione dell'importo delle prestazioni indennitarie dell'armatore*, in *Assicuraz.* 1968, I, 230; G. RIGHETTI, *Codice della navigazione annotato con giurisprudenza e richiami di dottrina*, Milano 1986, 316. Per l'inquadramento del sistema seguito nel nostro codice tra quelli di limitazione del debito, si richiama inoltre M. GRIGOLI, *La limitazione del debito armatoriale*, Padova, 1963.

⁽³⁶⁾ L. TULLIO, *Breviario di diritto della navigazione*, Milano 2019, 108. Si rimanda anche a A. LEFEBVRE D'OVIDIO-A. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2019, XV ed.

che vuole identificare la limitazione armatoriale come una limitazione della responsabilità sono le seguenti:

- i. Un primo argomento è quello del criterio letterale. L'articolo 275 c. nav. è infatti rubricato «Limitazione del debito dell'armatore»; allo stesso modo, il Titolo IV del codice della navigazione recita «Dell'attuazione della limitazione del debito dell'armatore». Un tanto pare coerente con altre locuzioni utilizzate nel complessivo sistema di limitazione del debito caratterizzante il diritto dei trasporti. Ad esempio, all'art. 423 c. nav., in tema di trasporto marittimo, si parla di «Limiti del risarcimento», così come all'art. 952 c. nav., in ambito aeronautico, il secondo comma recita che «Il risarcimento dovuto dal vettore è limitato in conformità della disciplina che la normativa internazionale in vigore nella Repubblica adotta nel regolare la responsabilità per ritardo». Allo stesso modo è regolata la responsabilità dell'esercente, che a differenza di quella armatoriale non viene considerata nel suo insieme, bensì in specifiche ramificazioni (danni a terzi sulla superficie; danni da urto; danni da trasporto): l'art. 969 c. nav. è rubricato «Limitazione del debito nei rapporti fra gli esercenti»; l'art. 971 c. nav. «Limiti del risarcimento complessivo»; ancora, l'art. 972 c. nav. «Limitazione del risarcimento per danni da urto»; emblematico poi, nella parte processuale, il Titolo II «Dell'attuazione della limitazione del debito dell'esercente», che propone una procedura, a ben vedere, piuttosto analoga a quella della limitazione del debito dell'armatore. Appare dunque indicativo, sotto il profilo del *nomen iuris*, un costante riferimento alla limitazione del debito/risarcimento, che caratterizza nel suo complesso il diritto dei trasporti⁽³⁷⁾.
- ii. Dopodiché, nel caso di specie, sia per quanto concerne la normativa internazionale che quella nazionale, tale limi-

⁽³⁷⁾ Il sistema rimane, in ogni caso, inficiato da alcune incoerenze. Ad esempio, l'art. 7 del d.lgs. 111/2012 utilizza la locuzione «limiti della responsabilità», probabilmente in senso a-tecnico.

tazione rappresenta una eventualità; non opera *ex lege*, sicché i crediti non nascono limitati per quanto concerne la garanzia, bensì è rimessa ad apposita istanza da parte del debitore. Senza questa istanza (e soprattutto senza il deposito della somma-limite, come si vedrà), non vi sarà alcuna limitazione. Questa peculiarità allontana notevolmente la fattispecie dalle ipotesi classiche di limitazione della responsabilità, ove i crediti nascono già limitati nella garanzia (ossia, possono essere soddisfatti solo verso un determinato segmento patrimoniale, essendovi stata, con apposita pubblicità, una separazione/destinazione/segregazione). In sostanza, i creditori dell'armatore, nel momento in cui fanno credito, hanno a garanzia l'intero patrimonio dello stesso, non solo il valore della nave, e la eventuale limitazione opera se e solo se l'armatore attiverà, in una successiva fase patologica, la specifica procedura con deposito della somma-limite.

- iii. Ancora, la stessa presenza di un apposito procedimento, che ricorda in parte le procedure concorsuali, rende la fattispecie radicalmente diversa dagli istituti classici della limitazione della responsabilità, che operano, invece, su un piano stragiudiziale, di organizzazione e gestione patrimoniale. In altri termini: la limitazione dell'armatore si muove su un piano patologico-processuale, come quello del fallimento ⁽³⁸⁾, mentre le limitazioni della re-

⁽³⁸⁾ Sul rapporto con il fallimento, si richiama la già menzionata Cass. civ. 30 novembre 2007 n. 25020. In tale decisione, la Suprema Corte si sofferma sulla sussunzione della procedura di limitazione nel fallimento: «In virtù dell'art. 641 c. nav., che disciplina la seconda ipotesi, se il fallimento dell'armatore viene dichiarato prima dei momenti indicati nell'art. 639 c. nav., di cui sopra, o quando ricorra uno dei casi, previsti dall'art. 640 c. nav., di decadenza dell'armatore dal beneficio della limitazione, il giudice, designato nella sentenza di apertura della procedura di limitazione, rimette le parti al collegio. Il collegio, accertato che il fallimento è stato dichiarato prima che si sia verificata una delle eventualità, di cui all'art. 639 c. nav., oppure che l'amministratore

sponsabilità – dal fondo patrimoniale ai patrimoni destinati, sino al *trust* riconosciuto – si inseriscono in una dimensione fisiologica e stragiudiziale – prodromica ad eventuali inadempimenti, ragione per cui i crediti, se e quando sorgono, nascono già circoscritti al patrimonio limitato.

- iv. In questo senso, il valore indicato dall'art. 275 c. nav. – e a maggiore ragione quelli di cui alla normativa internazionale riferiti al tonnellaggio – altro non sono che un parametro base per identificare la soglia-limite, sì da

è incorso in una delle ipotesi di decadenza di cui all'art. 640 c. nav., dichiara estinto, con sentenza, il procedimento di limitazione ed ordina la restituzione della somma-limite, depositata in cancelleria. Con la dichiarazione di estinzione della procedura di limitazione del debito dell'armatore e l'ordine di restituzione della somma, che era destinata al soddisfacimento dei creditori soggetti alla limitazione, si verificano una serie di conseguenze. Nei confronti dell'unico imprenditore cessa lo svolgimento di due differenti ed autonome procedure concorsuali, ma ne prosegue una sola: quella fallimentare; viene meno la separazione dei beni destinati al soddisfacimento dei creditori soggetti alla procedura di limitazione e di quelli destinati al soddisfacimento dei creditori del fallimento ed i primi vengono ad incrementare le attività del fallimento, dovendo la somma-limite essere consegnata al curatore del fallimento, l'unico legittimato a riceverla; non sono più ammissibili due diverse e separate categorie di creditori: quelli della procedura di limitazione del debito dell'armatore e quelli del fallimento; le due categorie si unificano e resta una sola categoria di creditori: quella dei creditori del fallimento, per cui anche i creditori in precedenza soggetti alla limitazione del debito dell'armatore, estinta tale procedura, diventano, dal momento della estinzione, creditori dell'unica procedura ormai esistente: quella fallimentare, ed acquistano il diritto di insinuare il loro credito al passivo di detta procedura; se, poi, il giudice delegato ha già formato e dichiarato esecutivo lo stato passivo, l'unica possibilità, che resta loro, è di far valere il loro credito, chiedendone l'ammissione al passivo, ai sensi dell'art. 101 L. Fall., mediante la dichiarazione tardiva di credito». Questo, a riprova di come non vi sia una vera e propria limitazione di responsabilità, bensì solo una proceduralizzazione eventuale che, peraltro, in caso di fallimento ne rimane assorbita (a differenza di quanto accade, ad esempio, per i patrimoni destinati a specifico affare, ove si formano due distinte masse in caso di fallimento della società).

quantificare nel concreto il limite al risarcimento ⁽³⁹⁾. Ad esempio, se il valore di cui all'art. 275 c. nav. è pari a 100, questo sarà il limite del debito ⁽⁴⁰⁾, nel senso che l'armatore potrà attivare la procedura e depositare la somma-limite (proveniente da qualsivoglia risorsa dell'armatore) per non dovere risarcire cifre superiori al valore di cui sopra. La nave non rappresenta un patrimonio separato, ma il parametro con cui valutare una adeguata soglia-limite – coerente con il rischio economico della spedizione. Non a caso, la giurisprudenza ⁽⁴¹⁾ ha negato valore ostativo alla perdita della nave per l'attivazione della procedura ⁽⁴²⁾, dal momento che quanto rileva è il valore (se la nave rappresentasse invece il patrimonio separato, una volta persa si tratterebbe di un patrimonio insolvente).

v. Non si può poi trascurare l'elemento centrale della som-

⁽³⁹⁾ In giurisprudenza, si segnala App. Venezia 10 agosto 1978, secondo cui: «Invero, l'istituto della limitazione del debito armatoriale incide sicuramente ed in via immediata sulla obbligazione in quanto esso per prima cosa limita l'oggetto della prestazione dovuta, ma non incide, almeno direttamente, sulla responsabilità, nulla rilevando che l'acquisizione del beneficio sia connessa ad una manifestazione di volontà del debitore e condizionata da una predeterminata garanzia patrimoniale (deposito della somma limite)».

⁽⁴⁰⁾ L'aspetto controverso, di cui si deve dare atto, risiede nel fatto che di regola la limitazione del debito si riferisce a singoli debiti, mentre in questo caso trattasi di una limitazione complessiva, che va dunque a rappresentare l'esposizione massima dell'armatore.

⁽⁴¹⁾ App. Palermo, 15 gennaio 2013.

⁽⁴²⁾ È infatti possibile determinare, sostengono i giudici, il valore effettivo attraverso un accertamento tecnico *ex art.* 628 c. nav., potendosi tener conto di dati certi, acquisiti o da acquisire, in ordine allo stato ed alle caratteristiche della nave prima del naufragio. Non appare poi nemmeno 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 c. nav., con la richiesta di vendita della nave. Cfr. I. MINUTELLA, *Perdita della nave e limitazione del debito dell'armatore*, in *Riv. dir. econ. trasp. ambiente* 2013, 323 ss.

ma-limite: la procedura di limitazione è attivabile con il deposito della stessa (o con idonea garanzia nel sistema internazionale). Se l'armatore non deposita la somma nei termini previsti, rimarrà responsabile senza limiti per quanto concerne il risarcimento. In questo senso, la limitazione appare come un beneficio accordato all'armatore nel caso in cui attivi la procedura depositando già la somma limite e, dunque, rendendo la stessa disponibile ai creditori. È difficile considerare questo adempimento in sede processuale una limitazione della responsabilità, altrimenti ogni deposito di somme integrerebbe tale fattispecie, a partire dal deposito della somma dell'obbligato ai fini dell'estromissione (art. 109 c.p.c.). Il profilo pregnante è che con il deposito della somma l'armatore è già adempiente rispetto ai limiti accordati (come beneficio correlato proprio all'attivazione della procedura e al deposito della somma stessa), sicché diventa inutile parlare di patrimonio separato: trattasi di adempimento procedurale, che trova la sua ragione d'essere solo e solamente nella procedura di limitazione prevista dalla legge.

- vi. Un altro aspetto fondamentale è l'assenza di pubblicità. Come si è visto, il regime di pubblicità rappresenta un profilo centrale degli istituti della limitazione della responsabilità, a tutela dei creditori. Ad esempio, i creditori anteriori all'iscrizione della delibera che costituisce un patrimonio destinato ad uno specifico affare possono proporre opposizione nel termine dei 60 giorni, mentre i creditori relativi all'affare medesimo conoscono la limitazione di responsabilità che lo contraddistingue; allo stesso tempo, i creditori sono messi a conoscenza dei vincoli del fondo patrimoniale, così come dei vincoli di destinazione *ex art. 2645-ter c.c.*, oppure dell'operazione di cartolarizzazione (pubblicata in Gazzetta Ufficiale). Nella limitazione armatoriale tale sistema non è presente. I creditori si rapportano con l'armatore senza avere previa conoscenza di eventuali limitazioni; se e solo se

poi l'armatore attiverà la procedura – in una fase quindi patologica, ancorché prevista dalla legge e dunque conoscibile dai creditori come eventualità – il suo debito sarà limitato alla soglia parametrata al valore della nave.

vii. Infine, come ultima argomentazione, è necessario ribadire che l'intero sistema del diritto dei trasporti è caratterizzato dalla limitazione del debito, beneficio accordato agli operatori (con il vincolo della meritevolezza) al fine di favorire i traffici commerciali e attutire gli aspetti più gravosi di una responsabilità soggettiva per colpa presunta sovente ricondotta a oggettiva. In questo senso, al netto delle loro sfumature, insistono tutte le limitazioni del debito vettoriale in caso di sinistri. Allo stesso modo, sempre di limitazioni del debito si può parlare nel caso dell'esercente – peraltro, con procedure di limitazione analoghe a quelle previste per l'armatore (somma-limite, formazione delle masse, concorso dei creditori). Dal momento che per l'esercente non si è mai parlato in dottrina di limitazione della responsabilità, si vuole qui, per questa e le altre ragioni affrontate, escludere anche l'armatore da tale istituto, non essendo senz'altro sufficiente la sola argomentazione per cui i crediti dei danneggiati possano essere soddisfatti nella loro interezza secondo il principio della *par condicio creditorum* ⁽⁴³⁾.

⁽⁴³⁾ Sul punto, si richiama la già citata sentenza App. Venezia 10 agosto 1978: «Né rileva alcunché che, occasionalmente, tutti i crediti possano essere soddisfatti nella loro interezza, essendo determinante invece la predeterminazione, da parte del legislatore, della somma destinata al soddisfacimento dei crediti, quale che sia il loro ammontare. Del resto, per escludere la rilevanza della suddetta obiezione, va ancora osservato che anche in casi come quello del limite del risarcimento complessivo dovuto dall'esercente dell'aeromobile per danni a terzi sulla superficie (art. 967 c. nav.), i crediti dei danneggiati possono trovare piena soddisfazione senza che la dottrina abbia mai dubitato dell'esistenza di una ipotesi di limitazione del debito». Tale circostanza è più che altro dovuta alla peculiare impostazione della responsabilità dell'armatore (e in parte dell'esercente): ossia la previsione dell'apposita procedura

8. *Conclusioni* – L'obiettivo di questo saggio è quello di proporre un nuovo schema concettuale in relazione agli istituti della limitazione del debito e della responsabilità, in modo da potere anche offrire una lettura coerente della controversa figura della responsabilità dell'armatore.

A livello teorico, la distinzione si basa sulle differenti *ratio*:

- 1) La limitazione della responsabilità si inserisce in operazioni svolte dai privati per gestire il proprio patrimonio e articolare meglio il rischio dello stesso, in una fase stragiudiziale/di diritto sostanziale (in deroga all'art. 2740 c.c.), e dunque fisiologica. Tra gli elementi essenziali vi è senz'altro la pubblicità per i creditori, che dispongono, inoltre, di mezzi per evitare atti dispositivi fraudolenti in diminuzione della garanzia (es: art. 2901 c.c. o 2929 bis c.c.).
- 2) La limitazione del debito si inserisce, invece, nell'ambito dell'attività di impresa o professionale (del vettore o dell'armatore o ancora, al di fuori della dimensione del diritto dei trasporti in senso stretto, dell'albergatore), come beneficio accordato agli operatori per favorire i traffici (e ridurre i premi assicurativi), fungendo da contro-altare alla responsabilità, sovente gravosa, connessa alla propria attività. In questo senso, rileva soprattutto la meritevolezza: per ottenere tale beneficio, il debitore non deve essere incorso in dolo o colpa grave ⁽⁴⁴⁾ a seconda del caso. È evidente il nesso con «l'attività», rispetto in-

concorsuale e il parametro del viaggio o dell'evento unico, invece che singoli sinistri (e relativi crediti) cui applicare la limitazione. Infine, si aggiunge, anche nel caso della limitazione del debito dell'esercente opera l'istituto della somma-limite, senza però che tale circostanza abbia mai suggerito di ricondurre l'ipotesi ad una limitazione della responsabilità.

⁽⁴⁴⁾ Si vedano, tra gli altri: art. 1696, co. 4 c.c.; art. 29 CMR; art. 36 Regole CIM 1999; Corte Costituzionale 26 maggio 2005 n. 199 per il trasporto marittimo; art. 1785-*bis* c.c.

vece alla *ratio* di gestione/organizzazione patrimoniale sottesa agli istituti classici di limitazione della responsabilità (dai patrimoni destinati al fondo patrimoniale passando per il *trust*), ove l'interesse è soprattutto quello di tutelare i creditori da atti dispositivi fraudolenti.

Nel caso dell'armatore, si è visto che la peculiare procedura della limitazione non è sufficiente a ricondurre la fattispecie all'istituto della limitazione della responsabilità (tuttalpiù la avvicina ai principi concorsuali del fallimento). Peraltro, una procedura analoga è prevista anche per l'esercente di aeromobile, senza che siano mai stati sollevati dubbi circa la presenza, in questo caso, di una pacifica limitazione del debito. Dopodiché, l'argomento letterale ha il suo peso. Infine, assieme alle diverse ragioni sopra esposte, non meno importante è l'esigenza di disegnare, a livello teorico, un sistema coerente: il diritto dei trasporti è intrinsecamente caratterizzato dalla limitazione del debito – dal trasporto stradale a quello ferroviario, dal marittimo all'aeronautico, passando per la responsabilità dell'esercente – sicché sarebbe bene leggere la figura della responsabilità dell'armatore in quest'ottica, senza renderla un'eccezione alla regola. È vero che trattasi di fattispecie *sui generis* – che si muove tra principi concorsuali e principi di limitazione del debito – ma ciò non osta ad una generale lettura che escluda il concetto di limitazione della responsabilità – che secondo la prospettiva che qui si sposa concerne una dimensione giuridico-economica diversa e, segnatamente, quella degli atti dispositivi del patrimonio in una logica organizzativa e di articolazione del rischio – alla stregua di quanto già accade con la figura dell'esercente. Non vi è dubbio che sarebbe senz'altro auspicabile rendere ancora più omogenee le figure di limitazione del debito caratterizzanti il diritto dei trasporti, senza distinzioni tra viaggio, evento o singolo sinistro, nonché senza la contaminazione con le procedure concorsuali nei casi dell'armatore o dell'esercente. Ma in ogni caso, senza troppo pretendere – considerando anche lessico e logiche della normativa internazionale – è possibi-

le proporre una semplice soluzione del dibattito attorno alla limitazione della responsabilità e del debito. Con, alla luce di quanto si è detto, l'intero sistema del diritto dei trasporti, compresa la responsabilità armatoriale, ricondotto nel concetto di limitazione del debito, storico contro-altare rispetto alla responsabilità gravosa posta in carico agli operatori per la loro attività, quantomeno nella duplice accezione che vede, da un lato, una limitazione dei singoli debiti (responsabilità del vettore), dall'altro, una limitazione globale del debito (responsabilità dell'armatore).