

materiali

LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE DELLA PRESCRIZIONE BIENNALE EX ART. 373 C.NAV. PER IL RISARCIMENTO DEL DANNO ALLA SALUTE ED ALL'INTEGRITÀ FISICA DEL LAVORATORE CONSEGUENTE ALL'INADEMPIMENTO DA PARTE DEL DATORE DI LAVORO DEGLI OBBLIGHI DI CUI ALL'ART. 2087 C.C. (*)

SOMMARIO — 1. Il quesito — 2. Il codice della navigazione nell'ordinamento italiano — 3. Applicabilità dell'art. 2087 c.c. al lavoro nautico — 4. La giurisprudenza costituzionale e della Corte di cassazione — 5. Art. 2087 c.c. e prescrizione del diritto del lavoratore — 6. Profili di incostituzionalità dell'art. 373 c.nav. — 7. Conclusioni.

1. *Il quesito* — Mi viene richiesto un parere circa la possibile incostituzionalità dell'art. 373 del codice della navigazione, laddove la prescrizione biennale dei diritti dei lavoratori sia ritenuta applicabile anche all'esercizio dei diritti conseguenti alla violazione delle obbligazioni del datore di lavoro previste dall'art. 2087 c.c., che abbiano provocato un danno alla salute del lavoratore.

2. *Il codice della navigazione nell'ordinamento italiano* — Nell'ambito dell'ordinamento giuridico italiano il diritto della navigazione è diritto speciale ed autonomo. Secondo l'art. 1 c. nav., infatti, «in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi». Soltanto «ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.

La specialità e l'autonomia del diritto della navigazione hanno a volte costituito un elemento ostativo alle questioni di costituzionalità incentrate sulla violazione del principio di eguaglianza, in quanto la peculiarità dei fatti e dei rapporti economici e sociali inerenti la navigazione è stato spesso ritenuto elemento ragionevolmente giustificativo di trattamenti normativi del settore diversi da quelli del diritto comune.

Tale orientamento, peraltro, appare in via di superamento, sia per il fatto che le norme del codice della navigazione sono state concepite quasi ottant'anni fa e co-

(*) Parere *pro veritate* reso da Enzo Fogliani e pubblicato previa autorizzazione dal soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

munque prima dell'attuale Costituzione, sia per la diversa sensibilità dei Giudici delle leggi attuali. A titolo di esempio, si potrà ricordare la vicenda dell'art. 423 c. nav., la cui illegittimità costituzionale, dopo essere stata negata dalla Corte costituzionale più volte ⁽¹⁾ è stata finalmente dichiarata con sentenza additiva di principio ⁽²⁾.

3. *Applicabilità dell'art. 2087 c.c. al lavoro nautico* — Non sembra esservi dubbio sull'applicabilità dell'art. 2087 c.c. anche al settore della navigazione. Nella parte del codice della navigazione dedicata al contratto di arruolamento ⁽³⁾ non v'è norma che imponga all'imprenditore di adottare le misure necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro; né una tale norma si trova nella parte aeronautica del codice della navigazione.

Ne consegue che, ai sensi del II comma dell'art. 1 del codice della navigazione, l'art. 2087 c.c. è direttamente applicabile al lavoro nautico ed al contratto di arruolamento ⁽⁴⁾.

Al contratto di arruolamento è però applicabile anche la norma sulla prescrizione prevista dall'art. 373 c. nav., secondo la quale «I diritti derivanti dal contratto di arruolamento si prescrivono col decorso di due anni dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione del contratto. In caso di più contratti a tempo determinato o a viaggio, che a sensi dell'articolo 326 siano regolati dalle norme sul contratto a tempo indeterminato, il termine decorre dal giorno dello sbarco nel porto di arruolamento successivamente alla cessazione o alla risoluzione dell'ultimo contratto». Norma analoga, con identico termine di prescrizione biennale, è prevista per contratto di lavoro del personale di volo dall'art. 937 c. nav.

Per come è formulata, la suddetta norma sulla prescrizione si dovrebbe applicare a tutti i diritti derivanti dal contratto di arruolamento ⁽⁵⁾. Né, nella relazione al codice, vi è alcun riferimento al fatto che l'art. 373 c. nav. si applichi solo ai diritti di cre-

⁽¹⁾ Corte cost. 19 novembre 1987 n. 401, in *Dir. trasp.* II/1988, 196, con nota di M.M. COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*; Corte cost. 10 gennaio 1991 n. 8 in *Dir. trasp.* 1992, 485, con nota di L. TULLIO, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*; Corte cost. 14 marzo 2003 n. 71, in *Dir. mar.* 2004, 88, con nota di C. MEDINA, *Ancora sulla costituzionalità del limite risarcitorio del vettore marittimo*.

⁽²⁾ Corte cost. 26 maggio 2005 n. 199, in *Dir. Trasp.* 2005, 953, con nota di E. FOGLIANI, *Incostituzionale il limite di responsabilità del vettore marittimo nazionale di merci in caso di dolo o colpa grave*.

⁽³⁾ Titolo IV del II libro, art. da 323 a 375.

⁽⁴⁾ Così ha ritenuto App. Genova 26 gennaio 2007, in *Dir. mar.* 2007, 853.

⁽⁵⁾ In questo senso App. Genova 26 gennaio 2007, *cit.*

dito del marittimo verso l'armatore e non a qualunque altro diritto o pretesa nascente dal contratto di arruolamento ⁽⁶⁾.

Tuttavia, è da rilevare che la gran parte delle norme del codice della navigazione sul contratto di arruolamento stabiliscono norme retributive ed indennità a favore del lavoratore che non hanno alcun riscontro nel diritto comune ⁽⁷⁾. Ed in effetti la rara giurisprudenza che si è occupata della prescrizione prevista dall'art. 373 c.nav. lo ha sempre fatto in relazione a crediti dell'arruolato.

4. *La giurisprudenza costituzionale e della Corte di cassazione* — Così è stato anche per la giurisprudenza costituzionale, che si è occupata più volte della questione. La prima volta fu quasi mezzo secolo fa, con sentenza n. 98 del 27 giugno 1973 ⁽⁸⁾. In quella occasione, era stata sollevata questione incidentale di legittimità costituzionale dell'art. 373 del codice della navigazione nella parte in cui stabilisce un termine di prescrizione biennale, anziché quinquennale (art. 2948, n. 5, c.c.), per i diritti nascenti dal contratto di arruolamento, in riferimento agli artt. 3, 4 e 35 della Costituzione. La Corte ritenne invece che «Ben lungi dal costituire una violazione dell'art. 3 della Costituzione, in rapporto ai principi sanciti negli artt. 4 e 35, il più breve termine di prescrizione stabilito dall'art. 373 del codice della navigazione è razionalmente giustificato dalla diversità delle situazioni» e dichiarò non fondata la questione di legittimità costituzionale.

Successivamente, con sentenza n. 354 del 7 novembre 2006, la Corte costituzionale è tornata ad occuparsi della prescrizione biennale del codice della navigazione esaminando le questioni di legittimità sollevate da più parti sia in relazione all'art. 373 che all'art. 937 c. nav. In questo caso, però, era in discussione il diverso regime di decorrenza della prescrizione rispetto a quella di diritto comune e non l'entità del termine biennale di prescrizione. La Corte confermò la decorrenza della prescrizione dalla data dello sbarco e non in costanza di rapporto ⁽⁹⁾.

La statuizione fu confermata poi l'anno successivo dalla sentenza Corte cost. n. 20 del 10 gennaio 2007, relativa al solo art. 937 c. nav., per il quale fu ribadito che «la ratio della norma affonda le sue radici nelle caratteristiche tipiche del contratto con il personale di volo, connesse al momento genetico del rapporto e alle modalità di erogazione della prestazione lavorativa, che giustificano le differenze di regime rispetto al lavoro comune».

⁽⁶⁾ Cfr. *Relazione del Ministro guardasigilli per l'approvazione del testo definitivo del codice della navigazione*, Capo VI, n. 218.

⁽⁷⁾ Art. 337, 338, 339, 349, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 360, 361 e 362 c. nav.

⁽⁸⁾ Corte cost. 27 giugno 1973 n. 98, in G.U. n. 169 del 4 luglio 1973.

⁽⁹⁾ Corte cost. 7 novembre 2006 n. 354, in *Dir. mar.* 2007, 788, con nota critica di L. DE MARCO, *Brevi note in tema di prescrizione dei diritti del lavoratore marittimo ed aeronautico*.

La Corte di cassazione appare allineata a tale interpretazione, avendo anch'essa affermato, con sentenza n. 13053 del 1 giugno 2006, che l'elemento giustificativo della più breve prescrizione nel diritto della navigazione è la «esigenza di carattere pubblico e privato – che domina nella materia dei traffici marittimi, dati i caratteri e le finalità dell'impresa, con i rischi che vi sono connessi – [...] di esaurire al più presto tutti i rapporti di debito e credito»⁽¹⁰⁾; posizione ribadita tre anni dopo, peraltro solo mediante un mero richiamo alla precedente sentenza⁽¹¹⁾.

L'elemento chiave per risolvere la questione sembrerebbe quindi la valutazione se, in relazione alle obbligazioni previste a carico dell'imprenditore dall'art. 2087 c.c., sussistano validi motivi – al di là della lettera dell'art. 373 c. nav. – che giustifichino differenze nel regime della prescrizione nel settore marittimo rispetto al diritto comune.

Tale valutazione – di per sé soggettiva e quindi aleatoria – può essere ora affiancata da ulteriori considerazioni provenienti da una recente autorevole sentenza della Corte di cassazione, che ha affrontato analogo problema esaminando la tipologia del credito del lavoratore.

5. *Art. 2087 c.c. e prescrizione del diritto del lavoratore* — La sentenza della Corte di cassazione n. 10414 del 5 maggio 2013 ha infatti affrontato analogo problema nel settore del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione, disciplinato dal r.d. 8 gennaio 1931, n. 148. Su tale disciplina era intervenuto il comma 4 dell'articolo unico della legge 24 luglio 1957, n. 633, il quale aveva stabilito che nei suddetti rapporti di lavoro il diritto a competenze arretrate e ad altre prestazioni di natura esclusivamente patrimoniale si prescriveva nei termini di cui agli artt. 2948, 2955 e 2956 c.c.⁽¹²⁾.

In quella occasione, la Corte di cassazione ha ritenuto che la prescrizione quinquennale introdotta dalla legge 24 luglio 1957, n. 633 non operava rispetto alla domanda di risarcimento del danno alla salute derivante da violazione del debito di sicurezza *ex* art. 2087 c.c., cui è applicabile l'ordinario termine di prescrizione decennale previsto dall'art. 2946 c.c.

⁽¹⁰⁾ Cass. 1 giugno 2006 n. 13053, in *Dir. mar.* 2008, 1274, con nota di L. DE MARCO, *In tema di responsabilità dell'armatore per inadempimento dell'obbligazione di sicurezza*.

⁽¹¹⁾ Cass. 12 agosto 2009 n. 18246.

⁽¹²⁾ Il problema esaminato da Cass. 5 maggio 2013 n. 10414 non può dirsi oggi superato in seguito all'abrogazione della legge 24 luglio 1957, n. 633 ad opera del d.l. 25 giugno 2008, n. 122, convertito con modifiche dalla l. 6 agosto 2008, n. 133, in quanto per effetto di tale abrogazione al personale navigante della navigazione marittima interna in concessione dovrebbe tornare ad applicarsi l'art. 373 c. nav.

Secondo la Corte, che ha ripreso una propria giurisprudenza consolidata fin dagli anni 70, l'assoggettare ad un termine breve il credito risarcitorio da danno biologico del dipendente di azienda ferroviaria si risolverebbe in un'interpretazione suscettibile di determinare un'ingiustificata disparità di trattamento rispetto a quello riconosciuto ad altri lavoratori subordinati cui, invece, si applica il termine decennale di prescrizione in caso di credito derivante da inadempimento contrattuale del debito di sicurezza previsto dall'art. 2087 c.c.»

Se si tiene a mente che la suddetta pronuncia si riferisce ad una norma che disciplina anche il rapporto di lavoro del personale della navigazione interna, appare evidente come lo stesso principio possa applicarsi anche al personale della navigazione interna. Se nella navigazione interna la prescrizione quinquennale crea un'ingiustificata disparità di trattamento del personale navigante con i lavoratori terrestri, a maggior ragione lo crea la ben più breve prescrizione biennale degli artt. 373 e 937 c. nav. ⁽¹³⁾.

Sotto questo aspetto, è da rilevare che solo apparentemente la sentenza 10414/2013 appare in contrasto con le precedenti 13053/2006 e 18246/2009. La prima, infatti, non si era occupata dell'applicazione del termine decennale di cui all'art. 2946 c.c., bensì di quello triennale di cui all'articolo 112 del Testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, approvato con D.P.R. 30 giugno 1965, n.1124. Norma che, aveva rilevato in quell'occasione la Suprema Corte, «riguarda la prescrizione (triennale) – non già dei diritti dei lavoratori marittimi, nei confronti del proprio datore di lavoro, derivanti dal contratto di arruolamento, ma – dell'azione di qualsiasi lavoratore assicurato, nei confronti dell'ente previdenziale, per conseguire prestazioni erogate in dipendenza di infortunio sul lavoro o malattia professionale.» ⁽¹⁴⁾. La seconda sentenza, invece, si era limitata a ribadire l'applicabilità dell'art. 373 c.nav. Richiamando semplicemente la precedente pronuncia, senza alcuna motivazione ⁽¹⁵⁾.

La soluzione al problema potrebbe quindi essere l'applicazione al settore marittimo ed aereo dei principi espressi dalla sentenza della Corte di cassazione n. 10414 del 5 maggio 2013.

⁽¹³⁾ Ricordiamo che il r.d. 8 gennaio 1931, n. 148 ha avuto vita piuttosto travagliata. Oltre all'intervento della l. 24 luglio 1957, n. 633 sul testo dell'art. 10, il r.d. 148/1931 era stato temporaneamente abrogato nel 2017 dall'art. 27, comma 12-*quinquies* del d.l. 24 aprile 2017, n. 50 e fatto poi rivivere dall'art. 27 del d.l. 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modifiche dalla l. 3 agosto 2017, n. 123.

⁽¹⁴⁾ Così testualmente si legge al punto 1.5 della sentenza Cass. 1 giugno 2006 n. 13053, *cit.*

⁽¹⁵⁾ Sul punto, la Cass. 12 agosto 2009 n. 18246 si limita infatti ad affermare: *“Il termine di cui all'art. 373 c. nav. si applica anche ad una fattispecie quale quella in esame (cfr. Cass. sez. lav., 1 giugno 2006, n. 13053)”* [la citazione giurisprudenziale è nel testo della sentenza, n.d.r.].

6. *Profili di incostituzionalità dell'art. 373 c. nav.* — Qualora comunque non si ritenesse applicabile la prescrizione decennale al diritto al risarcimento per violazione degli obblighi previsti dall'art. 2087 c.c. semplicemente applicando il principio espresso dalla Corte di cassazione con la sentenza 10414/2013, si ritiene che possa ragionevolmente sollevarsi questione di costituzionalità dell'art. 373 (e dell'analogo art. 937) c. nav., nella parte in cui non esclude l'applicabilità della prescrizione biennale al credito derivante da inadempimento contrattuale del debito di sicurezza previsto dall'art. 2087 c.c.

Nelle precedenti pronunce della Corte costituzionale, così come in quelle della Corte di cassazione che si sono occupate dell'art. 373 c. nav., sono sempre state valorizzate l'autonomia e la specialità del diritto della navigazione come elemento giustificativo del diverso trattamento riservato ai lavoratori marittimi.

Tuttavia, autonomia e specialità del diritto della navigazione nascono dall'art. 1 del codice, che ha forza di normativa primaria. Come tale può validamente porre deroghe ad altra normativa avente medesimo grado gerarchico, ma non può farlo davanti ad una norma di rango costituzionale ad essa superiore, quale quella che sancisce il diritto alla salute del lavoratore.

Sotto questo profilo, può essere valorizzato quanto espresso in motivazione dalla menzionata sentenza 10414/2013 della Cassazione, laddove essa afferma: «Nel caso di specie è indubbio che il risarcimento del danno biologico costituisce mero effetto patrimoniale riflesso della violazione del diritto, di natura non patrimoniale, all'integrità psicofisica del lavoratore, diritto che costituisce oggetto della tutela in via giudiziaria invocata dall'odierno ricorrente. Per di più, la contraria esegesi accolta dall'impugnata sentenza trascura che (...) l'assoggettare ad un termine breve il credito risarcitorio da danno biologico del dipendente di azienda ferrotranviaria si risolverebbe in un'interpretazione suscettibile di determinare un'ingiustificata disparità di trattamento rispetto a quello riconosciuto ad altri lavoratori subordinati cui, invece, si applica il termine decennale di prescrizione in caso di credito derivante da inadempimento contrattuale del debito di sicurezza previsto dall'art. 2087 c.c. (cfr. Cass. 30.3.11 n. 7272). Oltre ad essere costituzionalmente conforme, la conclusione per cui il termine di prescrizione di cui alla cit. L. n. 633 del 1957, art. unico, comma 4, si riferisce a diritti di natura lato sensu retributiva e non a diritti di natura risarcitoria per violazione del diritto alla salute è altresì avvalorata dal rilievo che la norma menziona espressamente solo «competenze arretrate» e altre «prestazioni, con ciò suggerendo il riferimento esclusivo a diritti di credito costituenti oggetto del normale sinalgma funzionale del rapporto di lavoro.»⁽¹⁶⁾.

Sotto altro profilo, si sottolinea che le motivazioni finora addotte dalle precedenti sentenze della Corte costituzionale per giustificare le disparità di trattamento introdotte dall'art. 373 c. nav. non sembrano valere per la violazione degli obblighi imposti

⁽¹⁶⁾ Così si legge a pag. 3, riga 21 e seguenti della sentenza Cass. 5 maggio 2013 n. 10414.

all'imprenditore dall'art. 2087 c.c.; tantomeno quando queste violazioni si traducano in una grave violazione al diritto alla salute ed all'integrità fisica del lavoratore.

Nella sentenza Corte cost. 98/1973 che per prima respinse la questione di costituzionalità dell'art. 373 c.nav., il diverso trattamento del lavoratore marittimo in tema di prescrizione è considerato legittimo per i seguenti motivi: «L'esigenza, di carattere pubblico e privato, che domina nella materia dei traffici marittimi – dati i caratteri e le finalità dell'impresa, con i rischi che vi sono connessi – è quella di esaurire al più presto tutti i rapporti di debito e credito, nessuno escluso. A questo fine il codice della navigazione prefigge termini di prescrizione, estinzione, decadenza assai brevi, in talune ipotesi di soli quindici giorni (art. 564). Si tratta di un sistema di norme particolari rispetto a quelle comuni che regolano le obbligazioni, ma logicamente coordinate e conformi alle leggi marittime degli altri paesi, alle convenzioni internazionali, agli usi. (...) Per quanto riguarda in specie il contratto d'arruolamento, esistono numerose peculiarità che lo distinguono e diversificano dai rapporti ai quali è applicabile la prescrizione quinquennale dell'art. 2948, nn. 4 e 5, del codice civile. Basti indicarne alcune: l'arruolamento può essere fatto per un solo viaggio, anche brevissimo, e ciò accade molto spesso, dato il vigente sistema dei turni d'imbarco; la retribuzione, anziché a giornata, settimana, quindicina, mese, come avviene per i rapporti di lavoro cui si riferisce l'art. 2948 c.c., può essere stabilita in una somma fissa per la durata del viaggio, o in forma di partecipazione al nolo e agli altri proventi del viaggio; la prescrizione decorre non dalla fine del rapporto contrattuale e dalla correlativa cessazione d'opera da parte dell'arruolato, ma, dal ritorno di lui nel porto di arruolamento, a cura e spese dell'armatore; gli arruolati hanno diritto ad essere mantenuti a bordo, con la paga contrattuale, anche dopo la cessazione o la risoluzione del contratto fino a che non siano interamente soddisfatti delle somme loro dovute in dipendenza del rapporto; l'arruolamento deve essere stipulato per atto pubblico ricevuto dall'autorità marittima o, se all'estero, da quella consolare, ciò che facilita la prova e rende più sicura e più rapida l'azione per il conseguimento del dovuto.

Come si vede, gli aspetti giustificativi indicati dalla Corte costituzionale nulla hanno a che vedere né con il diritto alla salute del lavoratore, né con gli obblighi nascenti dall'art. 2087 c.c. in capo all'imprenditore. L'esigenza di esaurire al più presto tutti i rapporti di debito e credito rilevata dalla Corte di cassazione ⁽¹⁷⁾ non può certo giustificare una minore tutela del diritto alla salute, costituzionalmente garantito; così come il diritto alla salute del lavoratore non può essere oggetto di baratto con il fatto che la retribuzione può essere stabilita in una somma fissa per la durata del viaggio, o in forma di partecipazione al nolo e agli altri proventi del viaggio, oppure che gli arruolati hanno diritto ad essere mantenuti a bordo, con la paga contrattuale,

(17) Cass. 1 giugno 2006 n. 13053, *cit.*

anche dopo la cessazione o la risoluzione del contratto fino a che non siano interamente soddisfatti delle somme loro dovute in dipendenza del rapporto ⁽¹⁸⁾.

Questo sotto il profilo del rapporto con il diritto alla salute costituzionalmente garantito.

Oltre a questo, però, sussiste un ulteriore profilo in relazione al principio di eguaglianza, nascente proprio da quanto espresso da Cass. n. 10414 del 5 maggio 2013. Non risponde infatti a tale principio che altri lavoratori del settore dei trasporti, ed in particolare gli addetti alle linee di navigazione interna in regime di concessione, possano usufruire di un regime prescrizione decennale per il risarcimento del danno conseguente al mancato adempimento da parte del datore di lavoro degli obblighi di cui all'art. 2087 c.c.

È appena il caso di ricordare, infatti, che la maggior parte delle norme del codice della navigazione sul contratto di arruolamento si applicano anche al personale navigante della navigazione interna, secondo quanto disposto dall'art. 375 c.nav.

7. Conclusioni —Alla luce di quanto precede, si ritiene possa essere ragionevolmente ritenuta l'illegittimità costituzionale dell'art. 373 c.nav., nonché dell'omologo art. 937 c.nav., laddove prevedono la prescrizione biennale (anziché decennale *ex art.* 2946 c.c.) dei diritti del lavoratore al risarcimento del danno alla salute ed all'integrità fisica conseguente al mancato adempimento da parte del datore di lavoro degli obblighi di cui all'art. 2087 c.c.



⁽¹⁸⁾ Corte cost. 27 giugno 1973 n. 98, *cit.*