

## TRIBUNALE DI GENOVA 23 APRILE 2008

MAGANZA, G.U.

SUPERBETON S.P.A. (avv.ti R. Bassi e C. Bregante) c. PANAMAX JUPITER  
MARITIME COMPANY LTD. (avv. M. Sorrentino)

Nave "Aktea"

- [1] Giurisdizione – Clausola arbitrare – Richiamo in polizza del charter party in relazione al pagamento del nolo – Opponibilità della clausola al portatore della polizza – Esclusione
- [2] Assicurazione – Intervento dell'assicuratore nelle trattative con il vettore – Surrogazione dell'assicuratore – Esclusione
- [3] Trasporto marittimo-Regole dell'Aja-Visby – Pericoli eccettuati – Colpa nautica – Distribuzione dell'onere della prova
- [4] Trasporto marittimo-Regole dell'Aja-Visby – Incompetenza dell'equipaggio – Inadempimento da parte del vettore dell'obbligo ex art. 3 § 1 (b)

Nell'aprile 1999 veniva imbarcato a Giakarta sulla m/n *Aktea*, armata dalla Panamax Jupiter Maritime Company Ltd. di Limassol (Cipro), un carico di 31.501,459 tonn. di clinker con destinazione Porto Marghera. La nave peraltro non giungeva mai a destinazione in quanto, a seguito del suo incaglio nelle vicinanze della costa dello Yemen, del salvataggio ad opera di una locale impresa di salvataggio e delle elevate richieste dei soccorritori, l'armatore aveva deciso di dichiarare viaggio finito abbandonando nave e carico. L'acquirente del carico e portatore della polizza di carico, Superbeton S.p.a., conveniva quindi in giudizio dinanzi al Tribunale di Genova la Panamax, chiedendone la condanna al risarcimento del danno.

- [1] *La clausola "freight collected as per charterparty", inserita in polizza di carico, non ha l'effetto di incorporare in polizza la clausola arbitrare contenuta nel charter party.*
- [2] *Non ha rilevanza, al fine di escludere la legittimazione del portatore della polizza di carico, l'intervento degli assicuratori del carico nelle trattative con il vettore svolte a seguito della mancata consegna a destinazione del carico, a tale fine essendo necessario che l'assicuratore, risarcito il danno, manifesti la sua intenzione di agire in surroga del suo assicurato.*
- [3] *Al fine di avvalersi dell'esonerazione da responsabilità per colpa nautica in base all'art. 4 § 2 (a) delle Regole dell'Aja-Visby il vettore ha l'onere di provare il nesso causale tra il danno e la colpa nautica, e in tale caso l'avente diritto alla merce può provare che al danno ha contribuito un evento imputabile al vettore.*
- [4] *Il vettore non può invocare l'esonerazione da responsabilità per colpa nautica quando risulta che il sinistro è stato causato dalla imperizia dell'equipaggio, che dimostra il mancato esercizio da parte del vettore della ragionevole diligenza,*

S.p.a. c. Panamax Jupiter Maritime Co. Ltd.

Trib. Genova 23-IV-2008

Superbeton S.p.a. c. Panamax Jupiter Maritime Co. Ltd.

3 APRILE 2008

ante) c. PANAMAX JUPITER  
v. M. Sorrentino)a del charter party in relazione al pa-  
portatore della polizza – Esclusione  
tative con il vettore – Surrogazione

eccezzuati – Colpa nautica – Distribu-

etenza dell'equipaggio – Inadempi-  
1 (b)n/n Aktea, armata dalla Panamax Ju-  
carico di 31.501,459 tonn. di clinker  
giungeva mai a destinazione in quan-  
dello Yemen, del salvataggio ad ope-  
ieste dei soccorritori, l'armatore ave-  
ve e carico. L'acquirente del carico e  
veniva quindi in giudizio dinanzi al  
nna al risarcimento del danno.arty", inserita in polizza di ca-  
lausola arbitrare contenuta nelittimazione del portatore della  
del carico nelle trattative con il  
a destinazione del carico, a ta-  
ricito il danno, manifesti la suabilità per colpa nautica in base  
ore ha l'onere di provare il nes-  
caso l'aveva diritto alla merce  
o imputabile al vettore.sponsabilità per colpa nautica  
imperizia dell'equipaggio, che  
re della ragionevole diligenza,

posta a suo carico dall'art. 3 § 1(b) delle Regole dell'Aja-Visby, al fine di armare ed equipaggiare la nave.

[1] La prima massima rappresenta l'applicazione di principi ormai consolidati sull'efficacia dei richiami al *charter party* contenuti nella polizza di carico<sup>1</sup>. In particolare la clausola richiamata riguardava il pagamento del nolo ed era pertanto chiaramente estranea a qualsiasi pattuizione in materia di giurisdizione (Cfr. Cass., S.U., 22 dicembre 2000, n. 1328, *Granitalia S.p.a. c. Agenzia Marittima Sorrentini*, in questa *Rivista*, 2002, 225 e, in dottrina, BERLINGIERI F., *Requisiti di validità delle clausole compromissorie*, in questa *Rivista*, pag. 583 e segg.).

[2] Correttamente la seconda massima ha precisato che la legittimazione a ottenere la consegna del carico, o il risarcimento del danno per avaria o perdita dello stesso, appartiene al legittimo presentatore del titolo (polizza di carico) indipendentemente dal fatto che costui sia stato o meno risarcito dall'assicuratore della merce, a meno che l'assicuratore, una volta corrisposto l'indennizzo, abbia direttamente esercitato l'azione di surroga ex art. 1916 del codice civile nei confronti del vettore (Cfr. Trib. Genova 19 marzo 2007, *Wintertbur Assicurazioni c. Satma Avandero*, in questa *Rivista*, 2009, 812 e segg.).

#### [3-4] Innavigabilità della nave, colpa nautica e onere della prova

In questa sentenza viene opportunamente ribadito l'importante meccanismo del contenuto e della ripartizione dell'onere della prova tra vettore marittimo e caricatore nell'ipotesi che il vettore eccepisca il proprio difetto di responsabilità invocando la *colpa nautica* a sensi delle così dette "Regole dell'Aja", nel caso di specie in applicazione dell'art. IV, § 2 (a) della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 sulla polizza di carico, come modificata dai Protocolli di Bruxelles 23 febbraio 1968 ("Regole di Visby") e 21 dicembre 1979.

Partendo dal dato normativo, va ricordato che il predetto art. IV § 2(a) della Convenzione di Bruxelles, testualmente dispone: "*ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant: a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire*".

Trattasi della completa descrizione definitoria oggi data dal diritto internazionale uniforme all'antico e principale caso di esenzione di responsabilità per danni o perdita delle cose trasportate per mare storicamente e in origine attribuita al vettore per via fattizia e consuetudinaria. Questa ipotesi viene nella pratica dottrinale e giurisprudenziale sinteticamente denominata "colpa nautica". Essa costituisce la principale ma non l'unica ipotesi di specifico esonero di responsabilità del vettore marittimo<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> L'esonero per colpa nautica e l'intero sistema dei c.d. pericoli eccezzuati erano scomparsi nel testo della Convenzione delle Nazioni Unite di Amburgo 31 marzo 1978 sul trasporto internazionale di merci per mare (c.d. *Regole di Amburgo*) che prevede la responsabilità del vettore per perdite e avarie alla merce trasportata, a meno che egli provi (art. 5) di aver preso tutte le misure ragionevolmente possibili per evitare il sinistro causa del danno. Questa convenzione, la cui ratifica da parte dell'Italia era stata autorizzata con legge 25 gennaio 1983, n. 80, ratifica peraltro mai avvenuta, ha avuto in realtà scarse adesioni ed è probabilmente destinata ad essere superata dalla nuova Convenzione delle Nazioni Unite di Rotterdam 11 dicembre 2008 (c.d. *Regole di Rotterdam*) che l'Italia sembra intenzionata a ratificare e che è già stata firmata da diversi Stati. Le Regole di Rotterdam sopprimono gli esoneri per colpa nautica e per danni da incendio causato dall'equipaggio, precisando che il vettore è responsabile per la perdita il danno o il ritardo se l'aveva diritto prova che esso si è verificato durante il trasporto. Il vettore può peraltro escludere la sua responsabilità provando che la causa della perdita, del danno o del ritardo non è imputabile a colpa sua o di soggetti dei cui atti deve rispondere, ovvero è stato causato da uno dei pericoli eccezzuati, chiarendo che, in quest'ultimo caso non si tratta di esonero, bensì di presunzione relativa suscettibile di prova contraria da parte dell'aveva diritto.

- [1] *Motivi della decisione.* – Non può anzitutto condividersi quanto prospettato dalla convenuta Panamax Jupiter Maritime in ordine al difetto di giurisdizione del Giudice italiano, per essere, a dire della convenuta, la soluzione della presente controversia riservata alla giurisdizione arbitrale di cui alla clausola 30 del “charterparty” del 17 marzo 1999, da Panamax prodotto sub 2).

La particolarità della “colpa nautica”, rispetto alle altre ipotesi di esonero che rappresentano prevalentemente rischi tipici della navigazione, consiste nel fatto che essa integra ipotesi di colpa o negligenza di preposti nautici del vettore di cui egli dovrebbe rispondere. La ragione dell'esenzione può probabilmente rinvenirsi nel fatto che si tratterebbe di responsabilità vicaria per atti e fatti di preposti e comunque di soggetti difficilmente controllabili durante il viaggio per mare quindi con scarsa configurabilità di una *culpa in vigilando* quale fondamento di una responsabilità vicaria. Ciò giustifica questo *favor* per il vettore marittimo<sup>2</sup>.

Le ipotesi di irresponsabilità del vettore marittimo sono state, nel loro insieme definite come “pericoli eccettuati”, traduzione dell'inglese *excepted perils* che, se ne può impressionisticamente adombrare il concetto, richiede peraltro una ulteriore analisi al fine di chiarire la natura e il funzionamento del sistema.

Con riferimento in particolare alla colpa nautica, per rimanere nell'ambito della sentenza qui esaminata, (ma con osservazioni applicabili anche in generale alle altre ipotesi di esonero), può rilevarsi quanto segue.

Anzitutto, come dimostra il ripresentarsi frequente della problematica di cui si è ancora una volta dovuto occupare il Tribunale di Genova, va chiarito che l'esistenza di una colpa nautica, così come definita nella sopra riportata articolazione della Convenzione di Bruxelles, (o di un altro caso di esonero convenzionale) non comporta affatto un esonero automatico di responsabilità del vettore.

Invero l'allegazione di una colpa nautica costituisce sul piano processuale un'eccezione in senso tecnico, e come tale va invocata dal vettore convenuto.

Ancora, quale eccezione, la colpa nautica va provata nella sua sussistenza secondo le caratteristiche tutte della sopra riportata definizione normativa.

In via ulteriore va, sempre dal vettore convenuto, provata l'esistenza di un preciso nesso causale tra la fattispecie di colpa nautica invocata e la perdita o il danno del carico.

Ove il vettore sia in grado di assolvere ambedue questi oneri probatori egli stabilisce a suo favore una situazione di presunta irresponsabilità<sup>3</sup>.

Si tratta peraltro di una presunzione non assoluta ma relativa, *juris tantum*, soggetta a prova contraria. L'eventuale prova contraria spetta ovviamente al soggetto avente diritto al carico, controparte del vettore nel contratto di trasporto.

Oggetto della prova contraria, oltre alla contestazione (secondo i principi generali della controprova) dell'esistenza di una colpa nautica o di un nesso causale tra tale colpa e il danno o la perdita del carico, può essere l'esistenza di una colpa concorrente del vettore, o di altro fatto di cui questi debba comunque rispondere.

Qualora l'avente diritto alla prestazione del trasporto fornisca la prova contraria, il vettore rimane responsabile, secondo le norme generali del trasporto marittimo, delle proprie obbligazioni.

Questo schema di funzionamento della responsabilità del vettore marittimo, che ha il pregio della chiarezza, è però il risultato di un lungo e complesso travaglio interpretativo sia dottrinale che

<sup>2</sup> Sulla nozione di colpa nautica, cfr. in dottrina RICCARDELLI, *La colpa nautica*, Padova 1955; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte seconda, Milano 1990, pag. 746 e segg.

<sup>3</sup> Cfr. RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, Padova 1960.

S.p.a. c. Panamax Jupiter Maritime Co. Ltd.

Trib. Genova 23-IV-2008

Superbeton S.p.a. c. Panamax Jupiter Maritime Co. Ltd.

convenuta, la soluzione della pre-controversia riservata alla giurisdizione arbitrale di cui alla clausola 30 del "terparty" del 17 marzo 1999, da nax prodotto sub 2).

tre ipotesi di esonero che rappresentano il fatto che essa integra ipotesi di colpa o che rispondere. La ragione dell'esenzione di responsabilità vicaria per atti e fatti compiuti durante il viaggio per mare quindi fondamento di una responsabilità vicaria.

non state, nel loro insieme definite come "fatti", che, se ne può impressionisticamente risalire al fine di chiarire la natura e il fun-

rimanere nell'ambito della sentenza qui applicata alle altre ipotesi di esonero), può ri-

la problematica di cui si è ancora una volta l'esistenza di una colpa nautica, così come è di Bruxelles, (o di un altro caso di esonero di responsabilità del vettore.

sul piano processuale un'eccezione in materia.

nella sua sussistenza secondo le caratteristiche.

vata l'esistenza di un preciso nesso causale tra il danno del carico.

gli oneri probatori egli stabilisce a suo favore.

relativa, *juris tantum*, soggetta a prova del soggetto avente diritto al carico, con-

è (secondo i principi generali della causalità tra tale colpa e il danno o la perdita del vettore, o di altro fatto di cui

fornisca la prova contraria, il vettore è esonerato dal vettore marittimo, delle proprie obbligazioni. Il vettore marittimo, che ha il pregio di un vantaggio interpretativo sia dottrinale che

Il mero richiamo a tale contratto – del quale la attrice, acquirente del clinker contro documenti, non fu parte –, richiamo rinvenibile sul *recto* della polizza di carico la cui ultima girata risulta ef-

fettuata in favore di Superbeton (resasi così legittimata alla consegna della partita di merce, mai più giunta a destino), non è infatti sufficiente, come tempestivamente obiettato dalla difesa attrice, a

giurisprudenziale, svoltosi in tutti gli ordinamenti di applicazione del diritto marittimo internazionale uniforme<sup>4</sup>.

La sentenza annotata ha fatto corretta applicazione di questo schema alla concreta fattispecie di causa.

Invero il vettore aveva eccepito la colpa nautica del comandante e degli ufficiali di bordo che "non si sarebbero accorti del guasto intervenuto al girobussola e della conseguente perdita della rotta, non riuscendo quindi ad evitare l'incaglio (della nave) sul fondale sabbioso".

Pur potendo teoricamente l'ipotesi come sopra prospettata integrare una colpa nautica nell'accezione già precisata, il Tribunale di Genova ha rilevato, nel caso concreto, sia la mancanza di prova dei fatti allegati a tal fine sia la mancanza di prova del nesso causale tra tali fatti e la perdita del carico, affermando che le deduzioni del vettore "non hanno trovato, nell'espletata istruttoria, riscontro soddisfacente, ma sono state per contro, in buona misura smentite dagli accurati accertamenti condotti...". Conseguentemente la sentenza ha rigettato l'eccezione di colpa nautica proposta dal vettore convenuto, condannandolo al risarcimento dei danni per la perdita del carico.

Più precisamente, per giungere a siffatta conclusione il giudice ha esaminato un altro aspetto importante della responsabilità del vettore marittimo secondo il diritto uniforme e cioè il problema, anch'esso oggetto di dibattito dottrinale e giurisprudenziale, dei rapporti tra la sopra esaminata nozione di colpa nautica e la fondamentale obbligazione del vettore marittimo di garantire la navigabilità della nave, almeno prima della partenza, prevista dall'art. III della Convenzione di Bruxelles, a sensi del quale 1) *la transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour: a) mettre le navire en état de navigabilité....*

Il problema assume aspetti di particolare delicatezza quando, come nel caso qui esaminato, venga imputata al vettore l'innavigabilità della nave a causa dell'inadeguatezza professionale grave dell'equipaggio arruolato. Infatti, come visto più sopra, proprio gli errori tecnici del comandante e dell'equipaggio integrano tipicamente la colpa nautica delle cui conseguenze il vettore normalmente non risponde.

Nella decisione che si annota, premesso che l'arruolamento di un equipaggio gravemente inadeguato rende la nave innavigabile e costituisce violazione della fondamentale obbligazione vettoriale di porre la nave in stato di navigabilità, prevista all'art. III, lett. a) delle Regole dell'Aja<sup>5</sup>, viene in sostanza data la prevalenza a tale obbligo di fornire una nave navigabile sul funzionamento dell'esonero per colpa nautica del comandante e dell'equipaggio.

Tale prevalenza è stata però motivata, più che da considerazioni ontologiche e strutturali attinenti alla colpa nautica come pericolo eccettuato da un lato e all'obbligazione fondamentale di fornire una nave navigabile dall'altro e ai rapporti interattivi tra i due concetti<sup>6</sup>, da argomentazioni

<sup>4</sup> Sul punto cfr. per tutti: RICCARDELLI, *La colpa nautica*, cit., e RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo...*, cit. È noto che il nostro diritto interno si è ispirato agli stessi principi, sia pure attraverso il diverso e più elaborato testo dell'art. 422 del codice della navigazione.

<sup>5</sup> L'arruolamento di un equipaggio inadeguato tecnicamente costituisce un'ipotesi di innavigabilità della nave: cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., parte seconda, pag. 727 e 728.

<sup>6</sup> Sui rapporti tra la colpa nautica e l'innavigabilità della nave, cfr. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano 1988, pag. 198 e segg.; RIGHETTI, *Trattato*, ult. cit., pag. 722 e segg.; BALESTRA, *Innavigabilità e pericoli eccettuati nella disciplina della responsabilità del vettore marittimo*.

RICCARDELLI, *La colpa nautica*, Padova 1955; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano 1990, pag. 746 e segg.

BALESTRA, *Innavigabilità e pericoli eccettuati*, Padova 1988, pag. 198 e segg.

rendere la clausola arbitrale opponibile al terzo portatore di polizza. Il riferimento al charter party contenuto in polizza si limita, più precisamente, a richiamarne le sole modalità di pagamen-

to del nolo ("freight collected as per charter party"), mentre nessun richiamo specifico la polizza contiene né al "charter party" ad essa sottostante né – quel che più importa – alla clausola arbitrale

relative alla concreta analisi eziologica del nesso causale tra il sinistro e il danno o la perdita del carico, a tal fine distinguendo e separando, rispettivamente, la specifica ipotesi di colpa nautica invocata e l'eccepta innavigabilità della nave.

Il tribunale ha infatti ritenuto che non era stata la negligenza del comandante e del primo ufficiale nel non rilevare l'avaria del girobussola a determinare l'incaglio e che, comunque, nonostante la presunta dichiarata avaria del girobussola, la nave aveva proceduto fuori rotta e in accostata per diverse miglia e per lungo tempo senza alcun intervento da parte dell'equipaggio prima di incagliarsi sul fondale.

Precisa ancora la sentenza che, anche ove l'incaglio fosse stato determinato da colpa nautica, il vettore non sarebbe comunque esente da responsabilità, in quanto i danni alla nave e al carico non furono dovuti all'incaglio, sebbene ai maldestri tentativi di disincaglio eseguiti dall'equipaggio con tecniche non consone all'arte nautica.

È quindi la presenza di un equipaggio radicalmente inadatto alle funzioni professionali (che a sua volta ha reso la nave innavigabile) la vera causa del sinistro. Pertanto il vettore è stato ritenuto responsabile per avere affidato la nave ad un equipaggio gravemente incompetente, violando così l'obbligazione primaria di mettere la nave in condizione di compiere il viaggio e portare a destino il carico.

In realtà, indipendentemente dalle condizioni eziologiche portate nel caso di specie, la prevalenza dell'inadempimento del fondamentale obbligo del vettore di prestare una nave navigabile, sull'esonero per colpa nautica dello stesso, appare comunque giustificata dalla natura appunto fondamentale dell'obbligo stesso.

Infatti è ben possibile che, diversamente dal caso di cui alla sentenza annotata, proprio la specifica colpa nautica invocata costituisca una manifestazione di totale impreparazione e difetto di professionalità dell'equipaggio.

Ciò comporta, in conclusione, una opportuna limitazione del concetto di colpa nautica nel senso che gli errori e le negligenze del comandante e dell'equipaggio, per potere costituire "pericolo eccezionale" o "presunzione di fortuito", non devono assurgere a comportamenti talmente gravi da denunciare un equipaggio radicalmente incompetente che rende la nave innavigabile.

Viene così chiarito il corretto coordinamento del testo normativo delle Regole dell'Aja, laddove all'art. IV, 1), prima dell'elencazione dei pericoli eccezionali di cui al n. 2), è stabilita l'irresponsabilità del vettore per danni o perdite da innavigabilità della nave *à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable ... à mettre le navire en état de navigabilité...* come previsto del resto dal precedente art. III, lett. a).

In sostanza l'innavigabilità della nave è sia concettualmente che normativamente separata dai pericoli eccezionali e non può considerarsi assimilabile ad essi<sup>7</sup>.

CORRADO MEDINA

<sup>7</sup> mo, in questa *Rivista*, 1983, pag. 693 e segg., auspica peraltro l'applicabilità dell'esonero da pericoli eccezionali anche in caso di innavigabilità.

<sup>7</sup> Il RIGHETTI chiarisce che la Convenzione di Bruxelles non ha voluto ridurre la "innavigabilità" al rango di "pericolo eccezionale": *Trattato*, ult. cit., pag. 722 e 685.

olo ("freight collected as per party"), mentre nessun richiamo alla polizza contiene né al "charter party" ad essa sottostante né – quel che importa – alla clausola arbitrale

sinistro e il danno o la perdita della nave o la perdita di specifici carichi, ipotesi di colpa nautica involontaria

genza del comandante e del primo ufficiale, l'incaglio e che, comunque, non aveva proceduto fuori rotta e in accordo con le istruzioni dell'equipaggio prima di

essere stato determinato da colpa nautica, e in quanto i danni alla nave e al carico sono stati disincagliati eseguiti dall'equipaggio

conferendo alle funzioni professionali (che a lui spettano). Pertanto il vettore è stato ritenuto responsabile e incompetente, violando così l'obbligo di navigare e portare a destino il carico. Il fatto che portate nel caso di specie, la pretesa di prestare una nave navigabile, è giustificata dalla natura appunto fon-

damentale della sentenza annotata, proprio la specificità della totale impreparazione e difetto di

osservanza del concetto di colpa nautica dell'equipaggio, per potere costituire "pericolo" e comportamenti talmente gravi che rendono la nave innavigabile. Il riferimento normativo delle Regole dell'Aja, adottate in attuazione di cui al n. 2), è stabilita l'irreversibilità della nave à moins qu'il ne soit impu-

ssente che normativamente separata dai

CORRADO MEDINA

o l'applicabilità dell'esonerazione da pericoli non ha voluto ridurre la "innavigabilità" agli artt. 722 e 685.

invocata dal vettore. Si tratta, insomma, di un riferimento grazie al quale il terzo giratario e portatore di polizza (nella specie, Superbeton) fu portato a conoscenza solamente del già avvenuto pagamento del nolo relativo al trasporto, ma non di altre clausole del contratto sottostante, clausole rimastegli dunque non opponibili proprio per la ben delimitata portata del richiamo esaminato. Nessuna questione si pone poi quanto alla competenza per territorio del Tribunale adito, in assenza di tempestive eccezioni mosse al riguardo dalla società convenuta.

[2] Indubbia risulta, ancora, la legittimazione attiva di Superbeton in ordine alla domanda di risarcimento danni per la perdita del carico; si osserva, da un lato, che la seconda facciata del "first original" della polizza di carico emessa a Jakarta il 18 aprile 1999, prodotto dalla attrice sub 3 bis, contiene la firma, quale ultima girata, dell'Amministratore di Superbeton S.p.a. e che, d'altro lato, le deduzioni svolte da Panamax sull'asserito versamento dell'indennizzo che Superbeton avrebbe già ottenuto da parte della compagnia assicuratrice Siat S.p.a., sono rimaste prive di qualunque utile riscontro di prova. Si evidenzia, al riguardo la irrilevanza della corrispondenza intrattenuta, prima dell'inizio della causa, dai legali della odierna attrice con Siat, ed altresì la irrilevanza della contestazione a quest'ultima delle fatture emesse da essi rese sia nella fase cautelare (poi estintasi) davanti al Tribunale di Venezia che nella procedura, anch'essa di natura cautelare, svoltasi davanti alla High Court of London: nessuna di tali circostanze dà prova, infatti, né dell'asserito, avvenuto pagamento dell'indennizzo alla danneggiata Superbeton né – in ogni caso – dell'avvenuto esercizio da parte dell'assicuratore, dal quale i danni sono stati risarciti, della facoltà di surrogazione messa a sua disposizione dall'art. 1916 cod. civ.

[3] Passando dunque al merito della vicenda, si osserva che il vettore-armatore contro cui agisce la avente diritto al ca-

rico, giacché andato perduto, ha obiettato in comparsa di risposta – seppure in via subordinata rispetto alle già disattese eccezioni di difetto di giurisdizione e di carenza di legittimazione attiva – la propria assenza di responsabilità per la mancata riconsegna a destino del clinker, sull'assunto di un complesso di eventi da ricomprendersi vuoi nella categoria della forza maggiore o del "factum principis", vuoi in quella (non meglio precisata) del pericolo eccettuato; alle pagine 6 e 7 della comparsa di costituzione e risposta si trova infatti la descrizione di una serie di eventi variamente riconducibili alle categorie ora menzionate, e cioè l'incaglio sul fondale della Aktea, che navigava "al largo della costa dello Yemen", il successivo divieto di intervento dei mezzi di soccorso chiamati dall'armatore opposto dalle autorità militari yemenite, l'incarico dalle autorità impartito, in via esclusiva, alla ditta locale Ossco per la effettuazione delle operazioni di soccorso, i gravissimi ed irrimediabili danni subiti dall'apparato motore nell'incaglio e durante le operazioni di soccorso e, comunque, il rifiuto di Ossco – spalleggiata dalle autorità locali – di lasciare ripartire nave e carico se non dietro il pagamento di compensi di ammontare esorbitante e non accettato dalle compagnie assicurative coinvolte nelle trattative, tanto che al comandante non sarebbero rimaste alternative praticabili rispetto all'abbandono di nave e carico, ed alla dichiarazione di "viaggio finito".

Nel prosieguo di causa – e, segnatamente, nella articolazione delle istanze istruttorie fatta in memoria ex art. 184 c.p.c. –, la società convenuta introduce difese più articolate rispetto alle sue precedenti, assai generiche deduzioni. Panamax prospetta, più precisamente, la esistenza di una colpa nautica (cfr. art. 4 comma 2 lettera a della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico) da imputarsi agli Ufficiali di bordo, i quali non si sarebbero accorti del guasto intervenuto al girobussola e della conseguente perdita della, rotta,

non riuscendo quindi ad evitare l'incaglio sul fondale sabbioso; si aggiunge inoltre che il divieto di avvicinamento alla nave incagliata opposto dalle Autorità militari ai soccorritori inviati dall'armatore, le minacce subite dall'equipaggio nel corso dei tentativi di disincaglio svolti da Ossco, le esorbitanti richieste di pagamento dei soccorritori locali, costituirebbero a loro volta una ulteriore esimente sopravvenuta al sinistro provocato dalla negligenza di comandante ed ufficiali, atteso che il viaggio non avrebbe comunque potuto più proseguire, senza il concorso di alcuna responsabilità dell'armatore-vettore (il che potrebbe condurre ad applicare l'art. 4 comma II lettera q) della citata Convenzione di Bruxelles: Convenzione quest'ultima, sulla cui operatività non vi è contestazione fra le parti, e ne è comunque riscontro documentale la "General Paramount Clause" che si legge al punto 2 del *recto* della polizza di carico in base alla quale Superbeton agisce).

A fronte di siffatte difese, la società attrice ha però fondatamente obiettato, anzitutto, che il pericolo eccettuato tipico *ex adverso* invocato, e cioè la esistenza di una colpa nautica, non esonera di per sé il vettore dalla sua responsabilità per la perdita del carico, ma determina solamente una inversione dell'onere probatorio, incombendo al danneggiato di provare che la colpa nautica non è stata l'unica causa del sinistro e che vi è stato il concorso con essa di una condotta negligente dell'armatore: siffatta inversione dell'onere della prova si verifica tuttavia solo qualora il vettore abbia individuato efficacemente e precisamente la colpa nautica, ed altresì il nesso di causalità diretto fra tale invocata circostanza ed il verificarsi del sinistro e, ancora, quello fra il sinistro e la perdita del carico. Va condivisa anche la ulteriore obiezione mossa da Superbeton, secondo cui l'aver l'armatore-vettore prospettato altresì, nel susseguirsi dei fatti accaduti dopo l'incaglio della *Aktea*, la esistenza di una esimente teoricamente riconducibile all'art. 4 comma 2 lettera

q) della Convenzione, non lo solleva dalla prova del diretto rapporto di causalità fra detti accadimenti e la perdita del carico, e dalla prova della assenza di colpa sua o dei suoi preposti ed ausiliari.

Al di là delle considerazioni ora svolte, si rileva che le stesse, pur non determinanti, deduzioni di Panamax non hanno trovato nella espletata istruttoria riscontro soddisfacente, ma sono state per contro, in buona misura smentite dagli accurati accertamenti condotti dall'esito dei quali non vi è motivo di discostarsi in vista della decisione.

Significativo per gettare luce sulla complessiva condotta tenuta, nella vicenda, dal vettore-armatore, è anzitutto quanto riferito dal comandante Borniotto sulla scarsa utilità dei documenti a disposizione, soprattutto allo scopo di "ricostruire nel dettaglio le rotte precedenti e prossime all'incaglio", e, ancora, sulla dubbia attendibilità degli appunti informali relativi alla navigazione (prodotti da Superbeton sub 23) giacché stranamente provenienti da un'unica mano "nonostante il turnover degli ufficiali di guardia", ed infine sul registratore di rotta trovato mancante delle rotte precedenti all'incaglio e con inserito un nastro nuovo, cosa che induce a pensare "che la parte topica è stata sottratta intenzionalmente" (pagg. 12 e 13 della prima relazione, depositata il 4 settembre 2003).

È utile ricordare, in proposito, quanto risulta dalla escussione del teste Mike Morris, il quale si recò due volte nello Yemen per esaminare (incontrando non poche difficoltà, anche per l'atteggiamento non collaborativo del comandante) nave e carico su richiesta della compagnia assicurativa Siat: riferisce, fra l'altro, il teste, della cui attendibilità non vi è motivo di dubitare, di avere constatato che "dal registratore di rotta sulla *Aktea* era stata rimossa la sezione del rotolo relativa alla data dell'incaglio" (udienza del 6 marzo 2003, pag. 44 del verbale). Un altro teste escusso dal giudice, Ravi Ravindran, che prestò assistenza legale ad Ossco nella fase del di-

Convenzione, non lo solleva dalla del diretto rapporto di causalità i accadimenti e la perdita del dalla prova della assenza di colpa ei suoi preposti ed ausiliari.

lità delle considerazioni ora svolgeva che le stesse, pur non deterringi, deduzioni di Panamax non trovato nella espletata istruttoria ro soddisfacente, ma sono state ritro, in buona misura smentite accurati accertamenti condotti to dei quali non vi è motivo di dissi in vista della decisione.

ificativo per gettare luce sulla ssiva condotta tenuta, nella vidual vettore-armatore, è anzitutto riferito dal comandante Borniot-scarso utilità dei documenti a di-ome, soprattutto allo scopo di "ri-e nel dettaglio le rotte preceden-ssime all'incaglio", e, ancora, sulla bia attendibilità degli appunti di relativi alla navigazione (proa Superbeton sub 23) giacché erente provenienti da un'unica nonostante il turnover degli uffiguardia", ed infine sul registratotta trovato mancante delle rotte nti all'incaglio e con inserito un nuovo, cosa che induce a pensare parte topica è stata sottratta inalmente" (pagg. 12 e 13 della elazione, depositata il 4 settem-3).

le ricordare, in proposito, quan- a dalla escussione del teste Mike il quale si recò due volte nello per esaminare (incontrando non difficoltà, anche per l'atteggia- ion collaborativo del comandan- e carico su richiesta della com- assicurativa Siat: riferisce, fra l teste, della cui attendibilità non tivo di dubitare, di avere consta- e "dal registratore di rotta sulla ra stata rimossa la sezione del ro- relativa alla data dell'incaglio" a del 6 marzo 2003, pag. 44 del ). Un altro teste escusso dal giu- avi Ravindran, che prestò assi- egale ad Ossco nella fase del di-

sincaglio di *Aktea*, riferisce – seppure "de relato", per averlo egli appreso telefonicamente nell'agosto del 1999 dal Comandante del Porto Yemenita dove trovata la *Aktea* – che al momento dello sbarco "il Comandante, il Direttore di Macchina e il Primo Ufficiale avevano con loro i documenti... si trattava di valigia piena di documenti della nave" (udienza del 25 settembre 2003, pag. 61 del verbale).

Senza dimenticare, dunque, che vi furono probabili manomissioni dei dati relativi alla situazione di rotta e di viaggio della nave prima dell'incaglio, va osservato che la specifica ricostruzione del sinistro proveniente dal vettore (e confermata dalla deposizione resa in rogatoria ad Atene dal Comandante di *Aktea*, Sig. Lefas Charalabos, sulla cui attendibilità sussistono però dubbi, ove si rammentino le già riferite considerazioni iniziali del CTU, e le deposizioni dei testi Morris e Ravidran) trova smentita nella prima relazione peritale, dalla quale si evince che la nave percorse, già "fuori rotta", 8,7 miglia prima di giungere al punto di incaglio, "lasciando fortunosamente alla propria sinistra, a pochissima distanza dalla rotta, una barriera di scogli affioranti lunga circa due miglia, molto pericolosa, ed andandosi ad arenare in un fondale sabbioso e corallino indubbiamente meno resistente all'impatto" (pag. 14 della relazione).

Ciò significa che non fu la mera, occasionale negligenza del Primo Ufficiale Renato Ramos e del Comandante, non accertati in tempo dell'asserito guasto all'impianto di girobussola (guasto presunto, mai compiutamente accertato, e comunque parziale e nemmeno determinante, come precisato dal CTU nella seconda parte della sua prima relazione) e della perdita della rotta, a determinare l'incaglio, ma che – ben diversamente – in condizioni meteorologiche e di visibilità più che buone, e nonostante il funzionamento di tutti gli strumenti di bordo, sia principali che ausiliari, "nonostante la presunta e dichiarata avaria del girobussola" (pag. 22 della prima rela-

zione), la nave ebbe a procedere fuori rotta, in accostata, per diverse miglia e per un tempo superiore a mezz'ora, senza nessun intervento da parte dell'equipaggio, prima di incagliarsi sul fondale (ed avendo in precedenza, nel suo percorso "fuori rotta" evitato sinistri anche più rovinosi): circostanze, queste, associate le quali l'armatore va ritenuto responsabile, per il solo fatto di avere affidato la nave, ed il carico sotto la sua custodia, a personale di bordo radicalmente inidoneo a svolgere i suoi compiti professionali ed al compimento del viaggio marittimo.

Al di là di quanto fin qui considerato, va aggiunto che, anche qualora l'incaglio fosse stato determinato dalla "colpa nautica" prospettata da Panamax (ma smentita dal Comandante Borniotto), non per questa detta convenuta andrebbe esente da responsabilità verso il danneggiato.

Si evince infatti dalla – parimenti accurata e convincente – seconda relazione, depositata dal CTU il 21 luglio 2005, che i danni di notevole gravità subiti dall'apparato motore della *Aktea* furono dovuti non tanto all'avvenuto incaglio sul fondale sabbioso, ma piuttosto ai ripetuti tentativi di disincaglio, attuati dall'equipaggio facendo operare il motore "per un tempo eccessivamente prolungato con una pressione di lubrificazione non sufficiente", con l'uso di "tecniche non consone", e senza mettere "a calcolo tutte le variabili che il caso in questione presentava". Riferisce ancora il CTU che la m/n *Aktea* – vetusta, e reduce da ripetute avarie occorse prima dell'inizio del viaggio da Jakarta verso Porto Marghera viaggiava "ai limiti della navigabilità" (pagg. 30 segg. della seconda relazione).

Siffatte ulteriori indicazioni peritali [4] confermano quanto dianzi rilevato sulla responsabilità del vettore per avere affidato la nave ad un equipaggio gravemente incompetente, e confermano comunque (come da Superbeton fondatamente osservato) il suo inadempimento alla obbligazione primaria da lui assunta, che è quella di esercitare la diligenza

necessaria a mettere la nave in condizione di portare a compimento il viaggio, e consentire la consegna a destino del carico custodito.

Non è stata, infine, fornita idonea prova dalla convenuta – di ciò onerata dal già citato art. 4 comma II lettera q) della Convenzione di Bruxelles – in ordine alla effettiva adozione, da parte sua, di tutte le misure utili a rendere possibile in qualche modo la prosecuzione del viaggio dopo il sinistro (eventualmente con altro mezzo), ed in ordi-

ne alla avvenuta offerta da parte sua, allo scopo ora ricordato, di idonea garanzia ai soccorritori locali, nonostante fossero insorti contrasti sulla entità del compenso loro spettante per nave e carico. Anche sotto il profilo di siffatta omissione – culminata con l'abbandono di nave e carico da parte del Comandante, che dichiarò "viaggio finito" – la società convenuta va ritenuta responsabile, e condannata dunque a risarcire il danno riportato nella vicenda dall'avente diritto al carico Superbeton. (*Omissis*).

[1] Giu

[2] Tra

sed  
Vit  
la I  
to c  
sdi  
me

[1]

rie  
ca  
Yo  
con  
tra

[2]

de  
ve  
deved  
lia,  
nal  
zion  
app  
gervia.  
giu  
lat  
glic  
ca  
Ri  
Sw  
ca