

TRIBUNALE DI LIVORNO 22 GENNAIO 2008

URGESE, G.U.

DO.CA. S.R.L. (avv. V. Maccioni), AIG EUROPE S.A.,
 REALE MUTUA ASSICURAZIONI e
 CHUBB INSURANCE CO. (avv. G. Neri e E. Colamartino) c.
 COSTA CONTAINERS LINES (avv. L.M. Manning)

Nave "Cala Piedad"

- [1] **Trasporto marittimo – Legittimazione all'azione di danni – Rifiuto della merce da parte del destinatario – Legittimazione del caricatore**
 [2] **Trasporto marittimo – Subtrasporto – Cessione dei diritti nei confronti del vettore effettivo – Non esime il vettore contrattuale da responsabilità**
 [3] **Trasporto marittimo – Preparazione della merce per il trasporto – Mancanza di riserve da parte del vettore – Effetti**
 [4] **Trasporto marittimo – Regole dell'Aja-Visby – Azione di regresso – Termine**

Una macchina flessografica trasportata da Livorno a Montreal con la m/n *Cala Piedad*, giunse a destinazione danneggiata e i suoi assicuratori, AIG Europe, Chubb Insurance Co. e Reale Mutua di assicurazioni, risarcito il danno al mittente, convennero in giudizio dinanzi al Tribunale di Livorno la DO.CA. S.r.l. che aveva assunto il trasporto. Quest'ultima a sua volta promosse giudizio nei confronti della Costa Containers Line con la quale aveva stipulato contratto di sub trasporto.

- [1] *Il caricatore è legittimato ad agire nei confronti del vettore quando il destinatario della merce, giunta a destinazione danneggiata, la rifiuta e la merce viene rispedita al porto di caricazione a cura dello stesso caricatore.*
 [2] *Nel caso di subtrasporto la cessione da parte del vettore contrattuale al caricatore dei diritti nei confronti del vettore effettivo non esclude la responsabilità del vettore contrattuale.*
 [3] *In mancanza di una riserva da parte del vettore con riguardo alla preparazione della merce per il trasporto (nella specie un macchinario sistemato in un container flat rack) sussiste una presunzione che la preparazione era adeguata.*
 [4] *In base all'art. 3 § 6 bis delle Regole dell'Aja-Visby l'azione di regresso del vettore nei confronti del sub-vettore può essere proposta anche dopo il decorso del termine annuale previsto dall'art. 3 § 6, purché entro tre mesi dal giorno in cui il vettore ha liquidato il danno o è stato convenuto in giudizio.*

rope S.A. ed altri. c. Costa Containers S.p.a.

Trib. di Livorno 22-1-2008

DO.CA. S.r.l., AIG Europe S.A. ed altri. c. Costa Containers S.p.a.

GENNAIO 2008

IG EUROPE S.A.,
AZIONI e
eri e E. Colamartino) c.
v. L.M. Manning)

nni – Rifiuto della merce da parte del

itti nei confronti del vettore effettivo
lità

l trasporto – Mancanza di riserve da

ne di regresso — Termine

o a Montreal con la m/n *Cala Piedad*,
AIG Europe, Chubb Insurance Co. e
ite, convennero in giudizio dinanzi al
o il trasporto. Quest'ultima a sua vol-
ers Line con la quale aveva stipulato

fronti del vettore quando il de-
nneggiata, la rifiuta e la merce
llo stesso caricatore.

e del vettore contrattuale al ca-
tivo non esclude la responsabi-

ttore con riguardo alla prepara-
in macchinario sistemato in un
e la preparazione era adeguata.
ia-Visby l'azione di regresso del
proposta anche dopo il decorso
ché entro tre mesi dal giorno in
venuto in giudizio.

Motivi della decisione. – (Omissis).

[1] Per ciò che riguarda l'eccezione di ca-
renza di legittimazione attiva, anch'essa
non può trovare accogliamento.

] Dagli atti risulta che il destinatario

non richiese mai la riconsegna della
merce, ma anzi la rifiutò, tanto che il
macchinario fu rispedito in Italia a cura
del mittente. Sussiste, quindi, la legitti-
mazione attiva a richiedere il risarci-

[1-4] Sull'autonomia di disciplina tra l'azione diretta verso il vettore (o la nave) e l'azione di regresso nelle Regole dell'Aja-Visby

La sentenza del giudice livornese interviene su una lite i cui principali aspetti in fatto sono il trasporto internazionale via mare di carico determinato (un macchinario stivato entro cassa di legno caricata su container) dall'Italia al Canada, ove giunto, è rifiutato dal ricevitore per danni apparenti da bagnamento durante il trasporto e rispedito a spese dello stesso caricatore in Italia.

Accertata la causa e il rischio coperto, le compagnie di assicurazione indennizzano il danno a favore del caricatore, assicurato avente titolo, con conseguente surroga delle stesse in tutti i diritti connessi al contratto di trasporto concluso da questi con il vettore principale D. che provvede, altresì, a cedere loro i propri diritti verso il sub-vettore incaricato del trasporto. L'azione nei confronti del vettore principale D. viene poi riunita presso lo stesso giudice, all'azione *ex contractu* a sua volta autonomamente intrapresa da questi nei confronti del sub-vettore C., incaricato da D. dell'effettivo trasporto marittimo.

Omesso il richiamo ai punti della motivazione che non introducono novità sotto il profilo giurisprudenziale e scientifico, il passaggio meritevole di nota e su cui non constano precedenti, è quello in cui il Giudice si sofferma sulla preliminare eccezione di decadenza dall'azione di regresso sollevata dal sub-vettore, chiamato in garanzia dal vettore contrattuale ed a manleva dello stesso nell'azione principale promossa dalle compagnie di assicurazione nei confronti del primo vettore D. Pare ineccepibile il punto della motivazione in cui il giudice rigetta l'eccezione di decadenza¹ sollevata dalla terza chiamata.

L'argomento attiene l'ambito di applicazione dell'azione disciplinata dall'art. 3 par. 6 della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico², come modificata dal Protocollo di Visby del 1968 (Regole de L'Aja - Visby)³. Nel caso in esame, previa surroga nei diritti del caricatore

¹ Sull'argomento della natura del termine si vedano, per la loro perdurante attualità, F. BERLINGIERI, *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, Padova, 1953; F. BERLINGIERI, *Prescrizione marittima e aeronautica*, voce del *Nov. dig. it.*, Torino, 1966, pag. 640 e segg.; G. RIGHETTI, *Sulla natura del termine estintivo ex art. III, n. 6 della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico e sulla sua applicazione*, in questa *Rivista*, 1966, pag. 140; G. RIGHETTI, *Decadenza dal diritto al risarcimento dei danni*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 588; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, parte II, Milano 1990, pag. 788; VOLLI, *Osservazioni in tema di parziale in esecuzione del trasporto e di decadenza ex art. III, n. 6 Convenzione di Bruxelles*, in *Riv. dir. nav.*, 1956, I, pag. 52 e segg.; più recentemente, anche per gli esaurienti richiami in nota, G. BERNARDO, *Note applicative in tema di prescrizione ex art. 438 cod. nav. e di estinzione dell'azione ex art. 3 par. 6 delle Regole dell'Aja-Visby in materia di trasporto marittimo internazionale*, in questa *Rivista*, 2008, pag. 1414 e segg.

² L'art. 3 par. 6 cpv. 3 prevede, nel testo originale francese, che: "Sous réserves des dispositions du paragraphe 6-bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action».

³ Per un commento in merito alle innovazioni di cui ai due protocolli si veda L. TULLIO, *Vigenza internazionale (ed adozione interna) delle Regole di Visby*, in *Trasporti*, 1978, I pag. 91 e segg.; G. RIGHETTI, *Modifica al regime della prescrizione*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 635; R. CLERICI, *Effetti della denuncia della Convenzione e della ratifica dei Protocolli del 1968 e del 1979*, in questa *Rivista*, 1986, pag. 637.

mento da parte del mittente, unico soggetto effettivamente danneggiato dall'avaria, riscontrata (arg. anche ex art. 1693 cod. civ.) e conseguentemente all'azione di regresso da parte delle com-

pagnie di assicurazione che ebbero ad indennizzare il danneggiato.

Anche l'eccezione di carenza di legittimazione passiva non può trovare accoglimento.

avente diritto, gli assicuratori, dopo avere beneficiato delle proroghe concesse dal vettore D. ai sensi dell'art. 3 par. 6 delle "Regole", lo hanno convenuto in giudizio entro il termine finale dell'ultima proroga, esercitando l'azione "diretta" nei confronti del principale vettore D., regolarmente perfezionata con la notificazione dell'atto di citazione avvenuta il 22 agosto 2003, a seguito e per effetto del quale, questi, a propria volta, ha agito in manleva verso il sub-vettore C. (vettore effettivo) con atto di citazione notificato il 21 ottobre 2003, ossia entro il termine dei tre mesi successivi, così come disposto dall'art. 3 par. 6 bis delle Regole de L'Aja.

Il problema posto dal sub-vettore C. in merito alla tempestività o meno dell'azione di regresso non si pone, risultando evidente che il vettore D. abbia agito in manleva entro il termine dei tre mesi previsto dall'art. 3 par. 6 bis. La questione astratta che appare interessante, posta dal sub-vettore C., è preliminare ed è la seguente: se il termine annuale sancito dall'art. 3 par. 6 per l'esperimento dell'azione diretta rilevi anche al fine di accertare la tempestività o meno della proposizione dell'azione di manleva/regresso e quindi se il primo vettore convenuto ne debba comunque tenere conto al fine di non vedersi eccepita la sopravvenuta decadenza. Strettamente connesso è il valore della proroga, ossia la sua efficacia sia sul piano temporale che soggettivo. In merito, occorre osservare che non constano precedenti in giurisprudenza e per ciò che riguarda l'attenzione riservata dalla dottrina all'argomento, non risultano specifici commenti sul tema.

Astraendo le due questioni, si tratta di capire se la disciplina uniforme relativa al rapporto diretto tra avente titolo sul carico e "primo" vettore incaricato (l'art. 3 par. 6) abbia conseguenze sulla disciplina del rapporto di "garanzia" tra quest'ultimo e il (sub) vettore, effettivo incaricato e, a ciò connesso, quale sia la relazione tra la disciplina dell'azione diretta e l'azione di regresso.

Da quanto parrebbe di intuire, secondo l'eccezione sollevata dal sub-vettore C. chiamato in manleva, l'eventuale proroga (e/o le eventuali successive proroghe concesse dal vettore) sarebbe(-ro) inefficace(-i) nei suoi confronti. Conseguentemente, decorso il termine annuale dalla riconsegna delle merci (o dal tempo in cui avrebbe dovuto verificarsi, ai sensi dell'art. 3, par. 6), la successiva azione di manleva/regresso intrapresa dal primo vettore contro il sub-vettore (effettivo), sarebbe tardiva per effetto della sopravvenuta decadenza.

Il giudice respinge l'eccezione motivando il rigetto sul rilievo della stessa distinzione formale introdotta dal Protocollo del 1968 all'art. 3 delle Regole, tra il par. 6 e il par. 6 bis, posto che il primo disciplina il rapporto diretto tra avente diritto e primo vettore, mentre il secondo considera il diverso e autonomo rapporto tra il primo vettore e i sub-vettori incaricati e/o eventuali terzi, disciplinando la connessa azione di garanzia a manleva/regresso o rivalsa.

Non solo, ma la tesi prospettata è stata giustamente respinta anche in ragione delle "crepe" alla disciplina che ne sarebbero derivate. Invero, anche stando al dato formale delle due norme (ed in specie all'art. 3 par. 6, in cui espressamente si sancisce "*Sous réserves des dispositions du paragraphe 6-bis ... ommissis*"), non trova spazio alcuna possibilità di confusione tra la disciplina dei due rapporti giuridici e quindi di estensione dell'efficacia del primo termine all'eventuale rapporto di garanzia.

L'unica mera occasione è rappresentata dal termine iniziale di decorrenza per esperire l'azione in manleva/regresso o rivalsa che, necessariamente, ha il suo presupposto nel giorno in cui sia stato notificato al vettore contrattuale l'atto di citazione in giudizio. Ma a parte tale mero legame temporale, i rapporti sostanziali tra i soggetti coinvolti, le relative azioni e la stessa disciplina uniforme, trattano due realtà giuridiche distinte, del tutto autonome e che tali devono restare, stante la stessa *ratio* sottesa all'introduzione del par. 6 bis avvenuta con il Protocollo del 1968. Invero queste sono state rinvenute nella necessità di garantire al (primo) vettore un termine ragionevole (tre

nie di assicurazione che ebbero ad innanzitutto il danneggiato. Anche l'eccezione di carenza di legittimazione passiva non può trovare accoglimento.

Le proroghe concesse dal vettore D. ai sensi del giudizio entro il termine finale dell'ultimo del principale vettore D., regolarmente intervenuta il 22 agosto 2003, a seguito e per leva verso il sub-vettore C. (vettore effettivo) entro il termine dei tre mesi successivi, l'Aja.

La tempestività o meno dell'azione di regresso agito in manleva entro il termine dei tre mesi appare interessante, posta dal sub-vettore sancito dall'art. 3 par. 6 per l'esperienza tempestività o meno della proposizione di regresso convenuto ne debba comunque tenere conto. Strettamente connesso è il valore economico che è soggettivo. In merito, occorre osservare ciò che riguarda l'attenzione riservata ai riserve sul tema.

La disciplina uniforme relativa al rapporto diretto (l'art. 3 par. 6) abbia conseguenze sulle (sub) vettore, effettivo incaricato e, azione diretta e l'azione di regresso.

La sollevata dal sub-vettore C. chiamato in causa per le proroghe concesse dal vettore sarebbe decorso il termine annuale dalla riconsegna, ai sensi dell'art. 3, par. 6), la successione contro il sub-vettore (effettivo), sa-

Il rilievo della stessa distinzione formale tra il par. 6 e il par. 6 bis, posto che il primo vettore, mentre il secondo considera il vettore incaricati e/o eventuali terzi, discusso o rivalsa.

È esplicita anche in ragione delle "crepe" allo stesso dato formale delle due norme (ed in particolare le *réerves des dispositions du paragraphe 6*) la fusione tra la disciplina dei due rapporti in un eventuale rapporto di garanzia.

La tempestività iniziale di decorrenza per esperire l'azione di regresso il suo presupposto nel giorno in cui sia stato il giudizio. Ma a parte tale mero legame tra le azioni e la stessa disciplina uniforme e che tali devono restare, stante la disciplina con il Protocollo del 1968. Invero, questo vettore un termine ragionevole (tre

- [2] La cessione da parte della DO.CA. S.r.l. alla Uteco Converting S.p.a. dei diritti derivanti dal contratto di sub-trasporto, non può produrre l'effetto di annullare la responsabilità *ex contractu* del vettore in merito al trasporto del quale si era accollato l'onere. La cessione dei diritti derivanti dal contratto con la Costa Container Lines S.p.a., insomma, è idonea a costituire in capo al cessionario il

mezzo) entro cui poter valutare la sussistenza o meno dei presupposti per agire in manleva o rivalsa nei confronti di eventuali sub-vettori o terzi responsabili di danni o perdita del carico. L'esperienza fin lì vissuta in base all'originaria disciplina importava evidentemente un rischio palese: quello di negare, di fatto, al vettore il diritto di difesa qualora l'avevole titolo al carico avesse agito *in limine* del termine finale annuale per l'esercizio dell'azione di responsabilità.

Questa la *ratio* dell'art. 3 par. 6 bis che nell'introdurre l'ulteriore periodo di 3 mesi a disposizione del vettore per l'eventuale azione di garanzia o rivalsa, importa necessariamente lo spostamento in avanti del termine di decadenza con la conseguenza che, per il chiamato in causa, il periodo di tempo da computare al fine di rilevare l'eventuale decadenza o meno non può essere che quello "lungo ed elastico" dell'anno oltre le eventuali proroghe, e in più i 3 mesi ulteriori concessi dal Protocollo; e solo su questo periodo di tempo va verificata la tempestività o meno dell'azione del primo vettore.

Ciò è peraltro logico, come lo stesso giudice livornese precisa. Si considerino infatti le condizioni dell'azione relative alla posizione del primo vettore: l'interesse del vettore principale di agire in regresso o rivalsa nei confronti del sub-vettore o del terzo sorge solo nel momento in cui sia stato previamente raggiunto dall'azione esperita *ex contractu* dall'avevole titolo che è diretta solo a lui, formalmente l'unico legittimato passivo in quanto emittente la sola polizza di carico che circola, elemento necessario della *causa petendi*.

Diversamente, stando all'assunto del sub-vettore C. respinto dal Tribunale, si sarebbe di fronte ad un "nonsense", in quanto si obbligherebbe il primo vettore, a mero scopo cautelativo, ad agire in garanzia nonostante manchi l'azione in giudizio nei suoi stessi confronti da parte dell'avevole titolo. Potrebbe dunque mancare il presupposto stesso dell'azione di garanzia o rivalsa: l'interesse ad agire. L'assunto, dunque, non ha ragioni d'essere e poggia evidentemente su un impianto ricostruttivo della disciplina di legge del tutto viziato, per le ragioni di cui *infra* nel testo.

La motivazione del giudice, coerentemente con quanto sopra rilevato, prosegue con il puntuale passaggio che si riporta: "Ininfluenza appare, nel caso di azione di regresso, l'esistenza o meno di proroghe concesse per l'esercizio dell'azione principale". *L'obiter dictum*, infatti, è corretto corollario di quanto sopra ribadito, ossia dell'autonomia di disciplina tra l'azione diretta verso il vettore rispetto all'azione di regresso o rivalsa di questi verso il responsabile, al punto che la eventuale proroga concessa all'avevole diritto del termine entro cui esperire l'azione di responsabilità così come prevista dall'ultimo inciso dell'art. 3 par. 6, non può sortire alcun effetto rispetto al rapporto di sub-trasporto o di responsabilità da illecito e conseguentemente non rileva ai fini del computo dei termini previsti espressamente dal par. 6 bis per l'azione di regresso o rivalsa da parte del primo vettore verso il responsabile.

Al contrario, da quanto parrebbe di capire, secondo la prospettazione rigettata dal giudice, il fatto che il vettore abbia concesso una o più proroghe all'avevole diritto, non rilevarebbe nei confronti del sub-vettore o del terzo con la conseguenza che decorso l'anno dalla riconsegna (o dal suo equipollente), come sancito dal par. 6 dell'art. 3, questi sarebbe "salvo". Impostata anche in questi termini, la tesi non regge, per le stesse ragioni di cui sopra in quanto ciò che interessa al sub-vettore o terzo per potere eccepire l'eventuale decadenza è solo il presupposto specificatamente indicato dalla norma appositamente dedicata (l'art. 3 par. 6 bis): o il risarcimento del danno o la ricezione dell'atto giudiziario quale termine iniziale per l'azione di regresso o rivalsa del soggetto che ha "pagato" o che è stato citato in giudizio.

In conclusione, stante la presenza di due testi ufficiali redatti in lingue diverse (francese e in-

diritto ad agire nei confronti del vettore effettivo invece del vettore contrattuale, ma non a valere come una rinuncia implicita al diritto ad un risarcimento di natura contrattuale. Non avere agito direttamente nei confronti del vettore effettivo costituisce una scelta processuale che non può essere sindacata in questa sede.

- [3] Venendo al merito si deve verificare quale sia il soggetto responsabile dei danni al macchinario trasportato.

Innanzitutto si deve rilevare come non vi sia sostanzialmente contestazione sul fatto che i danni si siano manifestati a carico del macchinario oggetto del trasporto e che tali danni si siano verificati durante il trasferimento in nave della merce da Livorno a Montreal a causa del bagnamento da acqua di mare. Ciò, del resto, è documentato anche da supporti di carattere tecnico prodotti in atti.

Detto ciò, si debbono individuare le norme applicabili al caso di specie, trattandosi di trasporto internazionale a fronte di emissione di polizza di carico: la normativa applicabile risulta quella contenuta nella Convenzione internazionale di Bruxelles stipulata in Bruxelles il 25 agosto 1924 come modificata dal Protocollo del 1968. In particolare vengono in considerazione nel caso di specie gli artt. 3 e 4 di detta convenzione. È evidente come la convenzione non abroga la normativa interna sul trasporto (codice civile) in quanto applicabile.

L'art. 3 § 4 della convenzione stabilisce che a seguito dell'emissione della polizza di carico da parte del vettore sorge una presunzione *uris tantum* che il vettore stesso abbia ricevuto le merci descritte nella polizza in conformità del § 3 di detto articolo e cioè, per quanto qui interessa, nello stato e nelle condizioni indicate.

Nel caso che si occupa, quindi, non essendovi nella polizza di carico alcun riferimento ad una condizione anomala della merce, né alcun riferimento a difetti di imballaggio e/o di rizzaggio, né riserve circa la idoneità del carico, così come predisposto, ad evitare pericoli di danneggiamento o di perdita, si deve ritenere che il vettore abbia ritenuto valido l'approntamento del carico da trasportare, tenuto anche conto che la merce era sistemata in un container flat rack, come risulta dalla stessa perizia prodotta da Costa Container Lines S.p.a., utilizzabile solo nei confronti della parte che l'ha prodotta e non, per quanto si dirà *infra*, contro la parte avversaria.

Il vettore non ha vinto la presunzione di cui sopra, non avendo dimostrato che il carico fosse stato portato all'imbarco in condizioni non idonee ad un corretto trasporto, non risultando alcun elemento che possa provare tale assunto. (*Omissis*).

Avendo provveduto le attrici al ristoro del danno nei confronti dell'assicura-

glese), la tesi di C., respinta dal Tribunale, ha tentato di percorrere l'argomento, ora mai "spuntato", della diversa portata della normativa. Il Tribunale, correttamente, ha rigettato l'eccezione, avvallando la pacifica tesi dell'autonomia di disciplina sancita dalle due norme, in considerazione dello scopo sotteso alle stesse, di garantire al primo vettore incaricato un ragionevole intervallo di tempo, utile a permettergli l'accertamento della dinamica del sinistro e la gestione dello stesso diritto di difesa rispetto a tutti i soggetti coinvolti riconoscendogli, per l'effetto, un congruo termine (tre mesi) per valutare, a sua volta, l'esperibilità dell'azione in garanzia o rivalsa, sulla giusta premessa teorica che, anche in prossimità della scadenza del termine annuale o prorogato, sia raggiunto dalla citazione in giudizio da parte dell'avente diritto. Sostenere la tesi prospettata da C. e giustamente rigettata dal Tribunale, significherebbe, in sintesi, negare il diritto di difesa del primo vettore.

ALBERTO SPINELLI
Dottore in Giurisprudenza

3 § 4 della convenzione stabilisce che a seguito dell'emissione della polizza di carico da parte del vettore si presume *iuris tantum* che il vettore stesso abbia ricevuto le merci e nella polizza in conformità del detto articolo e cioè, per quanto riguarda lo stato e nelle condizioni.

Caso che si occupa, quindi, non solo della polizza di carico ma anche di una condizione anomala del carico, né alcun riferimento a danni, né alcun riferimento a deterioramento del carico, né a rizzaggio, né a imballaggio e/o di rizzaggio, né a circa la idoneità del carico, così come disposto, ad evitare pericoli di deterioramento o di perdita, si deve ritenere che il vettore abbia ritenuto valido il conteggio del carico da trasportare, tenuto anche conto che la merce era sistemata in un container flat-top che risulta dalla stessa perizia di carico da Costa Container Lines e utilizzabile solo nei confronti del vettore che l'ha prodotta e non, per cui si dirà *infra*, contro la parte av-

ore non ha vinto la presunzione di colpa, non avendo dimostrato che il carico fosse stato portato all'imbarco in condizioni non idonee ad un corretto trasporto, non risultando alcun elemento che possa provare tale assunto.

o provveduto le attrici al rimborso nei confronti dell'assicura-

rrere l'argomento, ora mai "spuntatamente, ha rigettato l'eccezione, avvalendosi delle due norme, in considerazione del fatto che un ragionevole intervallo di tempo e la gestione dello stesso diritto non ha prodotto l'effetto, un congruo termine (tre mesi) non inizia o rinalza, sulla giusta premessa che il termine, sia raggiunto dal vettore o prorogato, sia raggiunto dalla tesi prospettata da C. e giustamente il diritto di difesa del primo vettore.

ALBERTO SPINELLI
Dottore in Giurisprudenza

to, come risulta dalla quietanza in atti, il danneggiante sarà tenuto a tenerle indenni da quanto corrisposto.

La DO.CA. S.r.l. ha proposto azione di malleva nei confronti del sub-vettore Costa Container Lines S.p.a. che effettivamente eseguì il trasporto. In ordine alla responsabilità del vettore effettivo si richiama quanto più sopra evidenziato.

Si ritiene che la terza chiamata sia tenuta a tenere indenne la sub-mandante per i danni cagionati dalla inesatta esecuzione del mandato di trasporto.

[4] Non è accoglibile l'eccezione di decadenza proposta dalla terza chiamata ai sensi dell'art. 3 § 6 della Convenzione di Bruxelles. Tale decadenza si riferisce alla azione diretta nei confronti del vettore, ma non all'azione di regresso disciplinata dal successivo § 6 bis introdotto

dal Protocollo del 23 febbraio 1968 (Regole di Visby), il quale stabilisce che l'azione di regresso può essere esercitata anche oltre il termine annuale, purché entro tre mesi dalla data in cui la persona che promuove l'azione di regresso ha soddisfatto la pretesa o ha ricevuto il reclamo. Tale norma appare del tutto congrua e logica, dato che è evidente come non possa ritenersi decaduto dall'azione chi ancora non è legittimato a proporla.

Nel caso di specie la DO.CA. S.r.l. ha ricevuto la notifica del primo atto introduttivo del giudizio di responsabilità e di risarcimento in data 22 agosto 2003 e ha provveduto a notificare la domanda di malleva al sub-vettore in data 21 ottobre 2003, quindi entro i tre mesi stabiliti dalla normativa sopra richiamata. (Omissis).