TRIBUNALE DI GENOVA 22 GENNAIO 2019

BRACCIALINI, G.U.

GENERALI ITALIA S.P.A. e ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY
(avv.ti M. Ghelardi, G. Paterna e A. Facco) c. VISENTINI GIOVANNI TRASPORTI
FLUVIOMARITTIMI S.R.L. (avv.ti M. Lopez de Gonzalo, A. Mordiglia e F. Pellerano)

Nave "Altinia"

- [1] **Trasporto marittimo – Azione extracontrattuale nei confronti dell’armatore non vettore – Applicabilità della Convenzione di Bruxelles 1924**
- [2] **Trasporto marittimo – Himalaya Clause – Liceità – Non necessità di approvazione specifica**
- [3] **Trasporto marittimo – Art. III.6 Convenzione di Bruxelles 1924 – Applicabilità a domanda di rimborso di compenso di salvataggio**

Con contratto avente decorrenza dal 1 gennaio 2014 l’armatore Visentini aveva noleggiato la "Altinia" a Saima Avandero. A sua volta, Saima aveva stipulato con il Ministero della Difesa un contratto per una serie indeterminata di trasporti di materiali militari.

In esecuzione di detto contratto tra Saima e Ministero, il 29 aprile 2014 furono caricate sulla "Altinia" 75 veicoli, 79 contenitori e tre tende da campo e furono emesse due polizze di carico che indicavano come vettore Saima. Le polizze di carico contenevano una Paramount Clause ed una Himalaya Clause.

Nel corso della navigazione, il 6 maggio 2014, si sviluppò un incendio in sala macchine, che rese necessario l’intervento di soccorritori. Il carico non venne danneggiato, ma i soccorritori concordarono con gli assicuratori del carico un compenso di euro 6.000.000.

Con atto di citazione notificato il 10 giugno 2016, gli assicuratori convennero in giudizio Visentini, chiedendone la condanna, in via extracontrattuale, al rimborso del compenso versato ai soccorritori.

Visentini si costituì in giudizio, eccependo che all’azione degli assicuratori si sarebbe dovuta applicare la disciplina delle Hague-Visby Rules, sia *ex proprio vigore*, sia per effetto della Himalaya Clause nelle polizze di carico.

- [1] *Quando la funzione armatoriale coincida con il servizio di trasporto di cose, di diritto o di fatto, esigenze di carattere sistematico impongono di assoggettare anche la responsabilità dell’armatore che non sia vettore contrattuale alla disciplina della Convenzione di Bruxelles del 1924 (come emendata).*
- [2] *La Himalaya Clause è lecita e, trattandosi di clausola che richiama la disciplina risultante da norme internazionali recepite da disposizioni interne, non può essere considerata vessatoria e non necessita pertanto di specifica approvazione a norma dell’art. 1341 cod. civ.*
- [3] *Il termine di decadenza annuale previsto dall’art. III.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924 (come modificata dal Protocollo del 1968) si applica*

anche alla domanda degli interessati al carico di rimborso del compenso di salvataggio.

[1] Nello stesso senso cfr. Cass. 26 luglio 1983 n. 5121, *Traghetti delle Isole Eolie c. Cerra*, in questa *Rivista*, 1984, 845, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO.

[2] Sulla Himalaya Clause, nella giurisprudenza italiana, Trib. Genova 20 novembre 2000, *Zurich International c. Terminal Contenitori Porto di Genova*, in questa *Rivista*, 2002, 989; App. Genova 18 gennaio 2003, *Zurich International c. Terminal Contenitori Porto di Genova*, in questa *Rivista*, 2005, 1320, con nota di E. GREGORACI; Trib. Genova 30 settembre 2015, *Groupama c. Ag. Mar. Le Navi*, in questa *Rivista*, 2016, 179.

[3] Per un caso recente di applicazione delle Hague-Visby Rules ad una domanda di rimborso di compenso di salvataggio cfr. Queen Bench Division – Commercial Court 21 dicembre 2017, *Glencore Energy c. Freeport Holdings*, in questa *Rivista*, 2018, 977, con nota di J. LASAGNA.

M. LOPEZ DE GONZALO

Tribunale di Genova 22 gennaio 2019

Motivi della decisione. – Prendendo le mosse dalle questioni preliminari, è stata eccepita la carenza di legittimazione attiva in capo alle parti attrici, con particolare riguardo alla titolarità del carico inerente veicoli militari appartenenti all'Esercito danese.

Si tratta di interrogativo prioritario perché, prima di stabilire l'esistenza di un diritto di credito di natura risarcitoria e l'eventuale sua sopravvivenza a cause estintive di varia natura, occorre verificare se chi agisce in giudizio – affermando di esserne titolare – sia realmente tale.

L'eccezione non è fondata. Le evidenze documentali sottoposte dalle Compagnie attrici dimostrano che le stesse si sono surrogate nella spesa di 6 milioni di Euro da esse anticipata in favore dei soggetti aventi diritto alla restituzione del carico (le Forze Armate proprietarie dei mezzi militari imbarcati) per consentire la liberazione di tali veicoli ed apparati al primo porto di approdo dopo il salvataggio in mare. Da notare che la polizza assicurativa risulta stipulata dallo spedizioniere/vettore Saima Avandero per conto delle dette Forze armate e le polizze di carico emesse in occasione dello specifico trasporto indicano come caricatore, appunto, Saima, che nell'occasione spendeva la qualità di mandataria delle due Forze armate proprietarie dei mezzi militari: per cui non può dubitarsi del corretto esercizio da parte di Generali ed Allianz dei diritti di surrogazione nascenti dagli artt. 1203 n. 3 e 1916 cod. civ.

Ciò premesso, per quanto negletta nelle difese iniziali conclusive delle parti, la ricostruzione fattuale dell'esatta dinamica del sinistro marittimo che qui si discute ha invece precisa importanza ai fini dell'inquadramento della vicenda contenziosa e per le statuizioni finali che si andranno ad assumere: dunque per tale profilo si impone una pertinente digressione.

Dalle indagini dell'autorità marittima e dalla perizia penale assunta presso il tribunale barese si apprende che l'incendio nella sala macchine di "Altinia" è riconducibile al concorso di diversi fattori, in parte imputabili ad imprudenze dell'equipaggio in parte a incompleto funzionamento dei presidi antincendio.

Nel paragrafo 3 del verbale n. 1 di Inchiesta Formale predisposto dalla Direzione Marittima di Bari in data 21 maggio 2015 si legge (doc. 14 pag. 4 attrici):

"...B3 informazioni sul sinistro

Il giorno 6 maggio 2014 verso le ore 1,30 scoppiava un incendio nella sala macchine della motonave Altinia, in navigazione nel Golfo di Arden, a circa 150 miglia dalla costa, con 16 membri di equipaggio.

L'incendio provocava l'arresto dei motori e l'attivazione del gruppo di emergenza che però, dopo pochi secondi, si fermava. In tale situazione, di mancanza totale di alimentazione, era impossibile azionare le pompe antincendio.

Per quanto attiene invece le cause che avevano innescato l'incendio, le dichiarazioni acquisite da parte dell'equipaggio potrebbero far ipotizzare una rottura di un pistone che provocava uno spruzzo fi olio sul collettore di scarico del motore (giusta SIT del direttore di macchina).

Tale ipotesi è resa plausibile dalle dichiarazioni dell'elettricista, che ha affermato che in sala macchine vi era l'abitudine di non utilizzare il "paraschizzi" a protezione del motore proprio per evitare tale tipologia di inconvenienti".

Nella relazione del 6 ottobre del perito comandante Michele Cacace nel procedimento penale 6725/15-21 si precisa ulteriormente:

“Durante la perizia a Civitavecchia è stata verificata la funzionalità del motore principale e degli ausiliari, il ripristino di quasi tutto il circuito elettrico, danneggiato dalle fiamme.

Per questo motivo durante l'incendio non si rese possibile l'erogazione dell'energia elettrica dal quadro principale e da quello di emergenza, questo problema non permise il funzionamento della pompa antincendio emergenza di prora, quella principale e quella servizi generali situate nel locale apparato motore, ed in così breve tempo avendo la nave in una situazione di black out e alla deriva, il comando nave decise di scaricare la CO₂ e abbandonare la nave, allontanandosi a distanza di sicurezza, temendo un'esplosione dovuta alla tipologia del carico presente a bordo. Il motivo secondo il quale si sviluppò l'incendio è di seguito riportato: sulla bancata di dritta del motore principale a causa della rottura di una cannetta (tubo che trasporta il combustibile dalla pompa combustibile al polverizzatore di un singolo cilindro) a causa di intervento di pulizia da parte del personale di bordo, sul motore principale non erano stati rimontati i coperti di chiusura, ed infatti durante la notte successe l'incendio, pertanto il combustibile attraverso la lesione della cannetta si riversò polverizzato sul collettore di scarico incendiandosi. L'incendio così sviluppatosi a causa della conformazione della sala macchine si è convogliato verso la salita e la ciminiera, interessando come abbiamo detto la maggior parte del circuito elettrico.

La combinazione di tali fattori ha fatto pertanto sì che la rottura di una “cannetta” (un tubetto di adduzione del gasolio, il carburante della nave) abbia provocato una fuoriuscita del combustibile che, venuto a contatto con parti calde del motore, ha determinato l'innescò dell'incendio. A quel punto, il sistema antincendio a polvere di CO₂ non ha funzionato appieno per la presenza di un varco di ventilazione rimasto aperto, che non si è riusciti a richiudere per la presenza delle fiamme. L'impianto antincendio ad acqua non è mai entrato in funzione in quanto collegato a motori ausiliari che sono andati subito in avaria.”

Anche più preoccupante il quadro ricostruttivo e fotografico che emerge dalle relazioni dell'11 gennaio e 27 maggio 2015 (doc. 14, 19 convenuta) del fiduciario dell'armatore, Studio Interprogetti Genova S.r.l., in cui si conferma la dinamica dell'innescò di incendio dopo appropriate prove di tenuta delle tubazioni di alimentazione del cilindro 1B lato destro, con sottolineatura del fatto che la perdita di gasolio derivava dal mancato serraggio della flangia della linea di ritorno della pompa combustibile del cilindro, dovuta all'assenza di un perno di fissaggio, che veniva infatti rinvenuto ancora all'interno del vano (di protezione) “hot box”:

“Alla luce di quanto sopra si giungeva alla conclusione che l'incendio era stato determinato dalla fuoriuscita del combustibile della pompa del cil. N. 1B; perdita che non veniva trattenuta all'interno della “hot-box” e conseguentemente drenata nell'apposita cassetta di raccolta, ma andava a contatto con una superficie calda, probabilmente l'adiacente tubo soffiante e/o le flange dei soffietti di espansione stante la rimozione della portina. ...

In conclusione l'origine dell'incendio è stata ritenuta attribuibile a negligenza del personale di macchina per: - mancato rimontaggio della portina della “hot-box” a fine intervento, ancorché sospeso n attesa del suo completamento, disattendendo quindi alle precise istruzioni dello Ship Manager; - non adeguato serraggio e/o mancato controllo del tensionamento ovvero dell'accidentale allentamento/sfilamento dal proprio alloggio del perno di fermo inferiore del sistema di raccordo tra pompa e tubazione di ritorno del combustibile.

L'evento sarebbe stato infatti evitato qualora le portine fossero state riposizionate a fine intervento; ciò infatti avrebbe consentito di contenere le perdite di combustibile

all'interno della "hot-box", evitando così le conseguenze della fuoriuscita accidentale e sotto pressione del combustibile".

Nello stesso elaborato vengono messe in luce anche carenze dell'impianto antincendio a CO₂ nel seguente passaggio delle pagg. 7-8:

"Sebbene le valvole del sistema per la scarica della CO₂ nel locale Apparato motore e nel garage venissero aperte (come risulta dalle fotografie seguenti scattate nel corso delle ispezioni a bordo) l'anidride carbonica non venne rilasciata; nella foto seguente si può notare come le valvole sulle singole bombole siano in posizione di chiusura.

Gli accertamenti condotti hanno permesso di individuare l'origine di tale circostanza nel sistema a cavetti che comanda l'apertura delle valvole posizionate sulla testa delle bombole; veniva infatti riscontrata la non corretta posizione degli stessi che risultavano laschi e fuori dalla gola delle pulegge di rinvio.

Si noti che per il sistema di rilascio dell'impianto a CO₂ la normativa non prevede controlli periodici di ordinaria manutenzione a cura dell'equipaggio attività demandata unicamente a ditte specializzate ed autorizzate dall'Istituto di Classifica. Per contro si osserva che un prudente e corretto comportamento da parte del personale di bordo avrebbe richiesto una verifica dell'effettivo rilascio della CO₂, a seguito dell'operazione seguita in remoto dalla stazione antincendio. Se ciò fosse avvenuto avrebbero riscontrato la mancata apertura delle valvole di testa delle bombole, oviando quindi con un intervento diretto sulle stesse all'interno del locale CO₂ al mancato rilascio dell'anidride carbonica. ...

Nella fattispecie si ritiene che tale erroneo comportamento possa essere ascritto alla concitazione del momento conseguente all'emergenza in atto derivante dall'incendio."

Questo il quadro, abbastanza disarmante, dell'incendio in sala macchine di "Altinia", che rimanda abbastanza da vicino nella sua dinamica ad altro ben più grave sinistro marittimo che impegnò lo scrivente in sede penale: l'incendio in sala macchine di "Snam Portovenere", caratterizzato dallo stesso innesco dell'incendio per incompleta sigillatura di una flangia della tubazione di adduzione del gasolio, ma con esiti letali per il ricorso al gas CO₂ nel tentativo di spegnimento delle fiamme. Ricostruzione in fatto, per "Altinia", che emerge così a chiare tinte dagli atti di indagine sopra richiamati e che non ha trovato confutazioni nell'odierno contraddittorio per cui, concludendo in linea di fatto, l'incendio a bordo della nave di Visentini rimanda casualmente a inadeguatezze dell'equipaggio e carenze manutentive della nave.

Un secondo chiarimento si impone per quanto riguarda l'esatto titolo di responsabilità prospettata con la domanda azionata dalle Compagnie attrici, per precisare che – pur se in diversi passaggi delle difese di parte vengono lambiti tempi propri del rapporto contrattuale di trasporto – non sarebbe possibile per il Tribunale operare un semplice mutamento della qualificazione giuridica delle prospettazioni degli assicuratori, secondo il noto principio dello "jura novit Curia", introducendo profili di responsabilità ascrivibili a Visentini, come noleggiante, in base all'art. 386 del codice della navigazione; oppure ricostruendo, quale conseguenza del contratto di noleggio, una sorta di responsabilità da contatto sociale, in forza della quale possa affermarsi la ragionevole attesa del caricatore (e suoi aventi causa) di ottenere una prestazione conforme alla diligenza dovuta come *standard* dal noleggiante in base all'impegno di quest'ultimo di fornire una nave convenientemente armata ed equipaggiata. Del pari, restano fuori dalla domanda in concreto articolata tutti i possibili

profili di responsabilità contrattuale verso l'armatore inteso quale *vettore effettivo o di fatto* ("actual carrier"), prospettabili sulla suggestione di più evoluti rapporti convenzionali in tema di trasporto aereo (Convenzione di Montreal del 1999, art. 40) e marittimo (Regole di Amburgo, 1978, art. 10).

Sono esaminabili quindi esclusivamente le disposizioni di diritto comune che gli assicuratori in surroga contestano all'Armatore in via extracontrattuale in riferimento agli artt. 2049, 2051 cod. civ. e la disposizione speciale contenuta nell'art. 274 del codice della navigazione.

Ora, proprio la coesistenza nella disciplina codicistica di tale ultima disposizione sulla responsabilità extracontrattuale dell'armatore, e di quella circa il regime di responsabilità proprio del contratto di trasporto di cui ai successivi articoli 422 e seguenti, sta a confermare che anche nel settore che ne occupa ha compiuta attuazione un fondamentale principio del sistema di responsabilità civile, dato dalla possibile concorrenza della responsabilità contrattuale e di quella extracontrattuale. Si può parlare al riguardo di un principio "generalmente immanente" al sistema risarcitorio, che ha trovato conferma anche in plurimi arresti della Suprema Corte anche in materia di trasporti, quale ad esempio la pronuncia della Sez. III, 19 gennaio 1996, n. 418 (Rv. 495504-01), Presidente Taddeucci M., Estensori Giustiniani V., Alitalia S.p.a. contro Gallone S.r.l., in cui si chiarisce che: "*È ammissibile il concorso tra la responsabilità contrattuale e quella extracontrattuale di fronte ad un medesimo fatto che violi contemporaneamente non soltanto diritti derivanti dal contratto, ma anche i diritti spettanti alla persona offesa indipendentemente dal contratto stesso (nella specie S.C. ha confermato la sentenza impugnata la quale aveva affermato il concorso della responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nei confronti del destinatario della merce trasportata, rispettivamente, del vettore e del custode, al quale il primo aveva consegnato la merce che poi era stata smarrita).*"

Parzialmente diversa è la posizione di dottrina e giurisprudenza, però, nel sottosistema del trasporto marittimo di cose, in cui la presenza assai incisiva di norme di fonte convenzionale ha portato a negare la coesistenza di due regimi di responsabilità, quello contrattuale e quello extracontrattuale, fino al punto di inferire (in particolare, dall'art. IV bis delle Regole dell'Aja-Visby) un *regime unico* modellato proprio sulle fonti convenzionali e/o quelle di recepimento (tra le molte, e risalenti, v. Cass. 7 maggio 1960, n. 1378, in Giur. It. 1961, 569).

Prescindendo per un attimo dall'esatto assetto teorico della questione, pare al Tribunale che la possibile coesistenza delle due discipline risarcitorie possa e debba assumere connotati peculiari in riferimento alla responsabilità dell'armatore riguardo al trasporto di cose per evitare contraddizioni applicative che porterebbero al sostanziale annullamento del regime convenzionale internazionale, che ha trovato la sua compiuta espressione nella fondamentale Convenzione di Bruxelles del 24 agosto 1924 sulla polizza di carico, la quale ha posto le basi del diritto uniforme in materia ed è stata successivamente largamente recepita nello schema interno dagli articoli 422 e seguenti del codice della navigazione. Convenzione, come noto, integrata con i Protocolli di Bruxelles del 23 febbraio 1968 e del 21 dicembre 1979 e universalmente conosciuta come Regole dell'Aja-Visby, oggetto di recepimento nell'ordinamento nazionale ad opera delle leggi di ratifica nn. 243 e 244 del 12 giugno 1984.

Rispetto al fondamentale nodo contenzioso di causa, che consiste per l'appunto *nell'applicabilità o meno all'armatore (non vettore) del regime convenzionale di responsabilità relativo al contratto di trasporto di cose modellato sulle regole di fonte con-*

venzionale (o di quelle codicistiche riprodotte del diritto uniforme), vi sono due fondamentali argomenti che consentono quella risposta positiva, che Visentini propone nelle sue difese e memorie e che questo giudice condivide.

Dal punto di vista *sistematico*, il principio di non contraddizione porta ad escludere il regime proprio della responsabilità extracontrattuale – per tutti i possibili titoli evocati in citazione – per i danni determinatisi durante il trasporto, se non nei limiti previsti dall'art. 4 della Convenzione internazionale come sopra emendata, in quanto altrimenti si determinerebbe, per un verso, la sostanziale inutilità dell'assetto dei rapporti di forza tra i vettori e caricatori stabilito dalle fonti internazionali. Per altro verso, si produrrebbe un regime sperequato di responsabilità che penalizzerebbe esclusivamente l'armatore non vettore – non soggetto a limitazioni ed esclusioni di responsabilità di sorta – rispetto all'armatore vettore: il quale invece si potrebbe giovare pienamente di esoneri e limitazioni di responsabilità previsti dal regime convenzionale.

Si determinerebbe così per l'armatore non vettore – anche se tale soggetto partecipa in una qualche misura delle utilità derivanti dalla gestione commerciale della nave in quanto, in pratica, l'corrispettivo del noleggio è una parte dei noli che riscuote il vettore e che ritrasferisce al noleggiante – una palese ed ingiustificata disparità di trattamento, se tale soggetto fosse chiamato a rispondere di un regime di responsabilità non esattamente modellato su quello dell'armatore vettore. Non ci si spiegherebbe in tal caso il maggiore rigore risarcitorio preteso, rispetto alle sorti delle merci trasferite via mare, a carico di un operatore comunque *più lontano* rispetto agli interessi economici e agli oneri organizzativi sottesi al trasporto via mare, rispetto a quello che è il regime tipo convenzionale dell'armatore/vettore: ben più direttamente coinvolto nelle sorti della navigazione e del carico prima, durante e dopo la spedizione.

Le precedenti osservazioni inducono a ritenere che ricorra una peculiare fisionomia della responsabilità nei casi di trasporto di cose assistiti dall'emissione di polizza di carico consistente in una modulazione “*a geometria variabile*” della responsabilità extracontrattuale che si attegga diversamente nei rapporti con i terzi non coinvolti nella gestione economica della nave; nel trasporto di persone (vedi Cass. Sez. VI-I, 14 novembre 2014, n. 24347); nel trasporto di cose. Una responsabilità che, per il caso in cui la funzione armatoriale coincida con il servizio di trasporto di cose, di fatto o di diritto, non può sottrarsi alle regole di cui ai richiamati articoli 4 e ss. della Convenzione emendata e 422 e ss. del Codice, che impegnano pertanto negli identici termini di responsabilità tanto l'armatore vettore, che quello non vettore.

Questo stesso ordine di idee si ritrova anche nella giurisprudenza di legittimità in una decisione ampiamente richiamata o confutata, dai diversi angoli visuali, dalle odierne parti, la quale sembrerebbe ad un primo sommario esame inerire solo la problematica della responsabilità vettoriale.

La massima ufficiale di Cassazione, Sez. I, sentenza n. 5121 del 26 luglio 1983 (Rv. 42998201); Pres. Brancaccio, Est. Maltese, Soc. Traghetti contro Cerra (*Dir. Mar.* 1984, 845), recita infatti: “*In tema di trasporto marittimo di cose, nella disciplina del codice della navigazione, analogamente a quanto previsto dalla convenzione internazionale Di Bruxelles del 25 agosto 1924, la responsabilità del vettore nei confronti del caricatore per la perdita delle cose medesime, ancorché i suddetti cumulino, rispettivamente, le qualità di armatore della nave e di proprietario della merce, ed il fatto sia ascrivibile ai dipendenti del vettore armatore, ha natura contrattuale ed è regolata dalle*

disposizioni degli artt. 422 e 423 cod. nav. e 2049 cod. civ., la quale è esperibile solo dai terzi estranei al rapporto di trasporto e non dal creditore della prestazione contrattuale.”

Scendendo all'esame più dettagliato della motivazione, si può constatare che tale decisione tratta in modo preciso la responsabilità dell'armatore-vettore, ben oltre la dimensione dell'*obiter dictum* di cui parla la difesa assicurativa, vista l'incisiva analisi del rapporto intercorrente tra fonti interne e regime convenzionale condotta nei seguenti termini:

“...Pertanto, in base alla Convenzione, non solo il vettore non armatore, ma anche l'armatore vettore è destinatario delle norme che stabiliscono i limiti della sua responsabilità e del danno risarcibile: si tratta di posizioni indifferenziate, soggette ad una regola unitaria, al medesimo sistema uniforme di vincoli convenzionali, incompatibili, secondo la lettera e lo spirito degli accordi, con discipline extracontrattuali diverse, deducibili dei sistemi delle legislazioni interne, che ne vanificherebbero altrimenti – e in modo paradossale – gli effetti, comportando, ad esempio, per l'armatore vettore, una responsabilità per colpa nautica convenzionalmente esclusa. Onde dall'operatività di tali diverse e incompatibili discipline, il regime convenzionale – tradotto in legge negli ordinamenti interni – appare già di per sé preclusivo. Giustamente è stato osservato in proposito che, secondo la ratio del sistema, oggetto di esonero è la responsabilità intesa in senso unitario indivisibile.

Ma vi è di più.

Concepire l'armatore vettore soggetto – a differenza del vettore non armatore – alla responsabilità aquiliana per violazione del diritto assoluto di proprietà del carico significherebbe in pratica precludere anche al vettore non armatore lo svolgimento di una proficua attività imprenditoriale, in quanto ad una responsabilità illimitata getterebbe sempre la nave, essenziale strumento del suo servizio e della sua prestazione.

La disamina del regime di responsabilità a questo punto si incarica anche di esaminare la posizione dell'armatore non vettore, quale nell'odierna vicenda la Visentini, cui è dedicato questo significativo passaggio:

“Questa necessaria implicazione non è sfuggita al legislatore internazionale.

Infatti, non solo il vettore non armatore e l'armatore vettore, ma anche l'armatore non vettore è sottratto, secondo la lettera della Convenzione, ad una diversa e più intensa forma di responsabilità di quella stabilita nelle sue norme.

Come è stato precisato in una precedente sentenza di questa Corte (sent. 27 maggio 1980, n. 1378), ai sensi dell'art. 4 n. 2 e, bisogna aggiungere, ai sensi dell'art. 4 n. 4, neppure la nave (“ni le navire”), cioè neppure l'armatore non vettore (non alleggiante rispetto al “transporteur affreteur”, noleggiatore) risponde dei pericoli eccezionali (ad esempio, per colpa nautica) ed oltre i limiti di valore dell'unità di carico.

Vale a dire, nei rapporti col terzo creditore della prestazione di trasporto la stessa posizione dell'armatore non vettore viene disciplinata dalla Convenzione di Bruxelles in funzione strumentale ed ausiliaria della prestazione del vettore. Viene, cioè, regolata – e assorbita – in una dimensione contrattuale, nel senso che i propositi dell'armatore (comandante ed equipaggio) e lo stesso armatore assumono, nei rapporti esterni col creditore, posizione e ruolo di ausiliari dell'impresa vettrice nell'adempimento dell'obbligazione di trasportare, secondo il modello dell'art. 1228 cod. civ.; mentre i rapporti interni fra armatore e vettore rimangono disciplinati dall'art. 383 cod. nav.

Nessuno spazio, pertanto, rimane, nell'ambito di tale complesso rapporto – definito in termini convenzionali dalle norme di diritto uniforme – per l'operatività di regole diverse sulla responsabilità dell'armatore, come quelle dell'art. 274 cod. nav., che spiega gli effetti sui propri in un'area più ristretta, nei soli confronti dei terzi estranei

al contratto di trasporto, e fa risalire in tal caso all'armatore, come titolare dell'impresa di navigazione, la responsabilità extracontrattuale per fatto illecito dei suoi preposti, in conformità al principio generale dell'art. 2049 cod. civ., di cui all'art. 274 cod. nav. rappresenta un'applicazione (la stessa norma dell'art. 274 cod. nav. comporta sempre al di fuori trasporto di cose, la responsabilità dell'armatore anche per atti leciti dei preposti).”

Il sistema delle fonti interne ed internazionali ricostruito nel precedente di legittimità sopra riprodotto per le parti rilevanti impedisce, quindi, almeno nel trasporto marittimo di cose, per la contraddizione che non consente, di riconoscere un campo applicativo più ampio per la responsabilità extracontrattuale dell'armatore non vettore, che operi in contrasto con le regole convenzionali internazionali e con la loro riproduzione in chiave nazionale.

Anche attraverso la via negoziale è possibile pervenire all'identica conclusione, nel momento in cui il vettore di diritto – che nella specie è lo spedizioniere vettore Saima Avandero, non convenuto in causa – abbia convenuto l'inserimento nelle polizze di carico una serie di pattuizioni dirette a recuperare per via contrattuale il regime di responsabilità proprio delle fonti convenzionali (“Paramount clause”), e più specificamente abbia previsto esoneri contrattuali da responsabilità per gli ausiliari del vettore secondo lo schema nella distinta “Himalaya clause”: contenuti pattizi, che nel caso in discussione si ritrovano rispettivamente esplicitati negli artt. 6.1 e 5.2 delle polizze di carico emesse dal vettore Saima (doc. 9a e 9b parti attrici).

La prospettiva di esonero contrattuale da responsabilità è vivacemente contestata dalle parti attrici sotto diversi profili, ma preliminarmente va dato atto che la generale liceità delle clausole in esame è stata concordemente apprezzata dalla giurisprudenza internazionale e locale. Così, per brevità ed in riferimento alla più problematica clausola “Himalaya”, si rinvia in sede internazionale alla decisione della House of Lords, 13 marzo 2003, nave “Starsin”, *Dir. Mar.* 2004, 563; mentre per la giurisprudenza locale, si vedano le decisioni di Tribunale di Genova, 20 novembre 2000 Est. Canepa, Zurich International c. TCP Genova e Sech, nave “Canmar Pride”, in *Dir. Mar.* 2002, 989, e Corte Appello di Genova, 18 gennaio 2003, *ibidem* 2005, 1320; più di recente, nel segno della validità della clausola, la pronuncia della Prima Sezione di questo Tribunale, 30 settembre 2015, Groupama Ass.ni c. Ag. Le Navi, nave “MSC Prague”, resa dal sottoscritto.

Una prima obiezione per così dire di “impianto applicativo” è formulata dalle Compagnie convenute in termini di non pertinenza della disciplina convenzionale e codicistica rispetto alla richiesta di retrocessione dei compensi di salvataggio: esborsi non riconducibili alla nozione di perdita o danno, di cui parlano le fonti convenzionali e quelle del codice della navigazione.

Pur se è vero che nello specifico incendio in esame gli unici danni materiali riportati dai mezzi militari trasportati è stata – fortunatamente, dato la natura del carico – la fusione di due pneumatici di un trailer danese, l'obiezione non persuade lo scrivente perché l'ampia dizione delle fonti in esame (art. IV e IV bis delle Regole dell'Aja-Visby) non esclude certamente perdite economiche non consistenti nella materiale derelizione o ammaloramento dei carichi trasportati. Si parla infatti di “loss or damage to the goods or in connection with the goods”, che possono perciò essere anche maggiori costi sostenuti da caricatori/ricevitori per il recupero o il salvataggio delle loro proprietà. Si esamini, negli stessi termini, la decisione della High Court Queen Bench 4 dicembre 2017, Glencore Energy c. Freeport Holdings, nave “Lady M”: applicata la regola di esclusione dell'art. IV delle citate Regole per il compenso

di salvataggio, non si ritiene l'esonero da responsabilità per l'incendio della sala macchine in base alla medesima regola convenzionale (vedi §63).

D'altro canto, se questo genere di costi imprevisti fossero esclusi dall'oggetto assicurativo perché "non danni", non si comprende poi come l'assicuratore potrebbe – dopo averli indennizzati – agire in surroga del proprietario assicurato che, per il trasporto, aveva richiesto la specifica copertura assicurativa proprio conto "i danni".

Quanto alle restanti obiezioni, Generali e Allianz fanno presente, in primo luogo, che nella specie le polizze di carico emesse – nominative – avrebbero valore di mere ricevute di imbarco, improduttive degli effetti propri previsti dalla Convenzione del 1924; secondariamente, che le previsioni di polizza sarebbero destinate a venir meno di fronte al contratto di trasporto intercorso tra il Ministero ed il vettore; in terzo luogo, che la disciplina convenzionale – che determina un regime di responsabilità diverso da quello ordinario – sarebbe una previsione pattizia assoggettata alle (disattese) regole formali dell'art. 1341 cod. civ.

Anche tali obiezioni non risultano decisive, per la ragione che le polizze di carico emesse nel caso in esame, per quanto non destinate ad una circolazione ulteriore, presentano tutti i requisiti formali previsti dalla Convenzione vigente e la giurisprudenza internazionale, chiamata ad interessarsi della questione, non ha per nulla escluso il campo di applicazione delle Regole dell'Aja-Visby in presenza di polizze di carico nominative (vedi House of Lords 16 febbraio 2005, MacWilliam Inc. c. MSC, nave "Rafaella S" in *Dir. Mar.* 2005, 245 e 328).

Per quanto riguarda il rapporto tra le polizze emesse per il singolo trasporto e il rapporto contrattuale a monte tra il Ministero, proprietario dei mezzi militari trasferiti con "Altinia", e l'appaltatore Saima Avandero, si noterà che si tratta di un contratto quadro di prestazioni di servizio che non pare idoneo a surrogare le specifiche disposizioni che attengono i singoli trasporti, come nella specie dovrebbe pretendersi da un "charter party" sostitutivo di una polizza di carico.

L'appalto in questione – e questa volta la rubrica contrattuale assume un certo peso interpretativo – si limita a prevedere una sorta di "prenotazione" di determinate navi di Visentini in un certo arco temporale con previsione di una remunerazione prefissata, ma non ricorre la minima specificazione – ad esempio – delle tratte marittime interessate o delle regole di responsabilità, tempistiche, avvisi e quant'altro contenuto contrattuale solitamente previsto in un *vero* contratto di trasporto. Si tratta più che altro di un accordo economico quadro che non esclude per nulla, ed anzi logicamente presuppone, una disciplina di dettaglio per i singoli incarichi che, nella specie, si ritrova nelle specifiche previsioni delle polizze di carico emesse. Le quali – pacificamente – sono in tutto conformi alle diverse altre polizze di carico che erano state emesse per tutti gli analoghi trasporti navali di mezzi militari che avevano interessato nei mesi precedenti le medesime parti contrattuali (Ministero-Visentini-Saima) e che avevano preceduto lo sfortunato viaggio di "Altinia" qui in esame.

Da ultimo, senza dover necessariamente prendere posizione sull'annoso ma ormai risolto problema della "doppia sottoscrizione" delle polizze di carico, è sufficiente rilevare che – rispetto alle contestazioni mosse in riferimento all'art. 1341 cod. civ. – non si può definire vessatoria una disciplina, che richiami norme convenzionali integralmente recepite in disposizioni interne di ratifica.

Dalla complessiva disamina del quadro normativo e giurisprudenziale di riferimento, condotta nei precedenti termini, si ricava conclusivamente la convenzione che – per via di interpretazione sistematica o seguendo il percorso negoziale – il regime di responsabilità dell'armatore non vettore, come nella specie è il Visentini, sia

ritagliabile sulle fonti convenzionali internazionali e sulla disciplina codicistica propria del trasporto di cose; pertanto, sullo schema legale delle Regole dell'Aja-Visby e, volendo, sugli articoli 422 e seguenti del codice della navigazione.

Tale ultima distinzione non ha assunto in effetti un peso determinante nella dialettica processuale per la sostanziale sovrapponibilità del regime interno e convenzionale anche se, per la precisione ed in funzione di imminente disamina delle cause estintive, pare allo scrivente che la fonte normativa di riferimento per l'odierno giudizio debba essere la normativa interna del 1984 di recepimento delle Convenzioni del 1924-1968-1979, cronologicamente successiva alla Convenzione e sue emende, alla luce dei caratteri di internazionalità del rapporto in discussione: esso non si esauriva infatti in un trasporto in acque nazionali ma prendeva le mosse da un lontano porto yemenita; il sinistro si è verificato in acque internazionali; una componente del carico era di proprietà di uno Stato estero.

L'impostazione del rapporto controverso entro tale schema normativo comporta come naturale corollario anche la piena operatività del regime decadenziale previsto dalle indicate disposizioni, e dunque della decadenza annuale prevista dall'art. III.6 della Convenzione di Bruxelles, la quale è stata tempestivamente eccepita dall'armatore nelle pagine 6 e ss. della comparsa di risposta.

In effetti, il sinistro in esame risale al 6 aprile 2014 e la citazione introduttiva in cui l'assicuratore agisce per la retrocessione dei compensi pagati all'organizzazione salvataggio è stata notificata il 10 giugno 2016, con conseguente superamento del termine annuo che qui rileva.

La soluzione non sarebbe stata diversa facendo richiamo alla disciplina interna che, per vero, prevede una prescrizione breve semestrale in luogo di una decadenza annuale (v. art. 438 cod. nav.). Premesso che si sono brevemente indicate le ragioni per cui si ritiene sussumibile la fattispecie nella normativa di recepimento della Convenzione emendata, piuttosto che nel codice della navigazione, sta di fatto che non sono mai stati prospettati in causa atti interruttivi perfezionati prima della maturazione del termine prescrizione.

L'accoglimento della preliminare di decadenza in questione esonera dal dover più diffusamente esaminare l'effettiva applicabilità o meno dei casi di esonero da responsabilità previsti dal regime convenzionale, che avrebbe comportato una delicata indagine sulla sussistenza o meno del cd. "fatto proprio" dall'armatore per il quadro generale di sicurezza della nave impiegata per trasferire i mezzi militari.

L'accoglimento dell'eccezione in esame, pur doverosa, non toglie alla soluzione concreta nel caso quella dimensione di "*impium remedium*" che, per vero, le fonti classiche annettevano più precisamente alla prescrizione.

Soluzione tanto più inappagante, in un contesto fattuale nel quale le inadeguatezze dell'equipaggio e degli impianti di sicurezza di bordo avrebbero comportato un'analisi non banale circa l'effettiva sussistenza dei presupposti per l'integrale esonero di responsabilità dell'armatore.

Da qui, e dal rilievo dell'infondatezza dell'eccezione di difetto di legittimazione attiva, la ricorrenza dei giusti motivi – quali apprezzati alla luce della decisione della Corte Costituzionale n. 77 del 2018 – per la compensazione di metà delle spese di lite.

Queste ultime vengono dimensionate, per l'intero, in base ai parametri medi del pertinente scaglione tariffario (compreso entro i 6 milioni di euro), con riduzione ad un terzo dei compensi di fase istruttoria, basata esclusivamente su prove documentali e senza articolazione di capitolazioni testimoniali o temi di indagine tecnica. Analiticamente, per scansione di fase, euro 7000 per esame e studio; 5500 per pre-

disposizione atti introduttivi; 8500 per trattazione istruttoria; 19000 per fase decisionale, compresa la discussione orale, per un totale di 40mila euro prima della prevista compensazione.

P.Q.M.

Definitivamente pronunciando, in accoglimento dell'eccezione preliminare interposta dall'armatore, DICHIARA ESTINTA per intervenuta decadenza, secondo il regime giuridico ricostruito in parte motiva, la pretesa risarcitoria fatta valere dalle due Compagnie assicuratrici.

(Omissis)