

DANIELA CATERINO
Prof. associato di Diritto Commerciale
II Facoltà di Giurisprudenza sede di Taranto - Università degli Studi di Bari Aldo Moro

NOTE MINIME IN TEMA DI RESPONSABILITÀ CIVILISTICA
DEL VETTORE MARITTIMO NELL'ABBANDONO
DEL CARICO PER FATTI DI PIRATERIA

SOMMARIO: 1. Il problema. - 2. Cenni storici. - 3. La pirateria come pericolo eccettuato nel sistema italiano. - 4. Pirateria e *seaworthiness*. - 5. Trasporto di merci pericolose.

1. *Il problema*

Oggetto delle brevi riflessioni che seguono sarà il rapporto tra l'abbandono o la perdita del carico a causa di fatti di pirateria (sulla cui definizione v. Torresi, 2007) e il quadro normativo degli obblighi giuridici del vettore marittimo; l'obiettivo è quello di tentare di chiarire in che termini il vettore possa essere chiamato a rispondere dei danni causati dalla dispersione del carico conseguente a simili eventi.

Tanto nelle c.d. Regole dell'Aja-Visby, quanto nel codice della navigazione italiano (art. 422, comma 2), i fatti di pirateria (ovvero "fatti di nemici pubblici", secondo la dizione adottata nelle Regole dell'Aja-Visby all'art. 4.2) possono classificarsi tra quegli eventi fortuiti non riconducibili alla volontà del vettore né dell'equipaggio, che costituiscono circostanze di esonero dalla responsabilità incombente in caso di perdita del carico. Ma spetta all'interprete chiarire entro quali limiti tali circostanze di esonero possano essere invocate dal vettore marittimo; e se l'esonero possa incidere altresì su eventuali ulteriori profili di responsabilità che conseguano dalla perdita del carico.

Una prima, intuitiva *summa divisio* nei profili di responsabilità derivanti dall'evento dannoso dell'abbandono del carico è rappresentata dalla partizione tra responsabilità *ex contracto*, che discende dalla violazione dei doveri specificamente incombenti sui diversi soggetti a vario titolo coinvolti nel contratto che ha dato origine al trasporto di merci, e responsabilità *ex delicto*, che per gli stessi soggetti può di regola costituire conseguenza immediata e diretta del carattere pericoloso delle merci trasportate e disperse, in grado non solo di apportare danni alla nave o ad altra merce trasportata, ma altresì di determinare danni ambientali, incidendo sull'ecosistema marino, sulle specie animali, sugli abitanti delle zone costiere interessate dall'inquinamento.

Si tratta dunque di comprendere se ed in che misura ciascuna di queste due forme di responsabilità possa essere imputata al vettore marittimo, in presenza di un tipico pericolo eccettuato quale la pirateria.

2. *Cenni storici*

L'evento dell'abbandono del carico trasportato dalla nave costituisce circostanza presa in considerazione e regolata già dai legislatori dell'antichità, sia pure per profili differenti da quello che costituirà oggetto delle mie brevi riflessioni.

Così, la notissima *Lex Rhodia* legittimava lo *iactus*, ossia l'atto di gettare in mare in tutto o in parte il carico trasportato, quando costituisse comportamento necessario al fine di evitare il naufragio od altro grave pericolo per l'equipaggio e i passeggeri e stabiliva – o almeno così pare, dal momento che i testi e le notizie disponibili appaiono sul punto alquanto frammentari – che l'onere della perdita del carico dovesse in tal caso ripartirsi tra tutti i proprietari delle merci, a prescindere dalla proprietà di quelle effettivamente gettate via per alleggerire la nave.

Da una serie di studi risulta poi come la tradizione latina riconducesse in sostanza alla fortuna di mare gli eventi causati dai pirati (qualificati come *hostes*, e dunque nemici pubblici), ossia li considerasse alla stessa stregua delle tempeste, anche dal punto di vista

delle conseguenze sulla responsabilità dei soggetti a vario titolo impegnati nel trasporto marittimo (in questo senso si esprime S. Tafaro, 2006). Ciò induce a ritenere che già nel diritto dell'antichità fosse presente e articolato un sistema di regole che consentissero l'esonero da responsabilità nel caso di eventi fortuiti comprovati, ivi compresi i fatti di pirateria.

Nota il Righetti che in origine nella tradizione anglosassone di *common law* la responsabilità del vettore marittimo appariva "ancor più cogente di quella imposta al *nauta* dal diritto romano che da Labone in poi aveva già elaborato ed applicato la teoria della "forza maggiore" (*damnum fatale*) e temperato la responsabilità *ex recepto*". Ma se nei contratti di trasporto marittimo più remoti sottoscritti in Inghilterra compariva solo la clausola di eccezione che escludeva la responsabilità per "*Act of God and King's enemies*", nei secoli l'elenco degli eventi fuori rischio si è andato via via allungando; inoltre, si è sempre più ampliato lo spazio lasciato alle consuetudini mercantili, aduse a standardizzare le eccezioni attraverso "etichette".

Un'ulteriore, successiva evoluzione, che si registrò di pari passo con la crescita della potenza mercantile britannica, rese la posizione degli armatori/vettori – che in origine appariva per molti versi simile a quella degli assicuratori – sempre meno pesante e più elastica, finendo "per costituire un ampio regime di irresponsabilità": dalla casistica dettagliata si giunse a concepire una vera e propria formula generale di esonero, "*dangers of the sea excepted*"; sebbene la giurisprudenza avesse cura di precisare che l'esonero del vettore da responsabilità operava soltanto a patto che l'evento non fosse dipeso da "*fault or privity of the ship-owner*".

In contrasto con la tendenziale avanzata delle tutele a vantaggio dei vettori, le corti britanniche nel tempo – in particolare nella seconda metà del XIX secolo – avevano elaborato una teorica degli obblighi impliciti del vettore marittimo (*implied conditions*), sostanziali allo stesso obbligo principale del vettore nel contratto di trasporto e quindi vincolanti, benché non espressamente pattuiti: il dovere di fornire una nave *seaworthy*, ossia assolutamente idonea ad effettuare l'attività dedotta in contratto, e l'*undertaking* di "prestare ogni possibile cura ed attenzione per la conservazione e salvaguardia del carico affidatogli".

La *seaworthiness*, nell'Harter Act statunitense del 1893 costituisce addirittura una *precedent condition*, che va dimostrata dal vettore pregiudizialmente rispetto all'allegazione di una qualunque causa di esonero; e la regola viene consacrata con la sanzione di nullità delle clausole rivolte ad escludere tale *implied condition*.

Nella successiva Convenzione di Bruxelles del 1924, tuttavia, la *seaworthiness* perde tale connotazione: solo se l'indagine sul danno al carico coinvolge direttamente il profilo della navigabilità, che rileva come elemento eziologico, il vettore sarà tenuto a fornire la relativa prova. Tuttavia viene chiarito che l'obbligo in questione ha carattere inderogabile e coinvolge tanto la "navigabilità in senso stretto e tecnico" quanto l'"attitudine in senso lato che comprende, oltre l'obbligo di un conveniente armamento, equipaggiamento e approvvigionamento, l'apprestamento diligente dei settori commerciali del vascello, i.e. *cargoworthiness*" (Righetti, 1960).

3. *La pirateria come pericolo eccettuato nel sistema italiano*

Con specifico riferimento alla realtà giuridica italiana, è stato affermato che la posizione del vettore ha subito nel tempo una profonda mutazione, dal momento che "da "garante" del risultato del trasporto, quasi come un assicuratore, il vettore marittimo è riuscito a trasformarsi, mediante la disciplina degli esoneri, in ben altra figura" ed a "svuotare lentamente il pesante contenuto della sua obbligazione, soggetta a rischi non comuni"; e si è altresì individuato uno degli aspetti fondamentali di tale svuotamento nei limiti dell'obbligo di *seaworthiness*.

Non è questa la sede per discutere l'annosa e complessa questione del rapporto tra le norme convenzionali ed il sistema dei pericoli eccettuati quale risulta dal Codice della Navigazione, come modificato proprio per renderlo più rispondente ai dettami della Convenzione. A prescindere dal giudizio che si voglia dare in merito all'adeguatezza del tentativo del nostro legislatore interno di trapiantare lo spirito e il contenuto dei precetti convenzionali nel tessuto normativo nazionale, possono qui brevemente indicarsi alcuni punti fermi, che andranno poi verificati anche alla luce dell'elabo-

razione giurisprudenziale in materia. Dal sistema degli artt. 421 e 422 C. Nav., risulta che:

- a) per poter invocare l'innavigabilità sopravvenuta quale causa di esonero dalla propria responsabilità, il vettore deve fornire la prova di aver adottato la normale diligenza prima della partenza;
- b) per potersi liberare in caso di eventi contemplati nell'elenco tipizzato all'art. 422 C. Nav., il vettore si libera dimostrando l'accadimento in questione (nel nostro caso, la pirateria) ed il suo nesso causale con il danno prodottosi.

Costante giurisprudenza afferma che, in caso di dubbi sulla corretta esecuzione della prestazione da parte del vettore, è a costui che incombe l'onere dell'esatto adempimento, ovvero della non imputabilità della causa di inadempimento (si veda in tal senso Cass., 8 settembre 1998 n. 8755, in *Dir. mar.*, 2000, 1354).

Sulla specifica prova dell'innavigabilità sopravvenuta non dipendente da causa imputabile al vettore, la Suprema Corte si è espressa imputando al vettore che voglia avvalersi di tale pericolo eccettuato l'onere di provare che ha esercitato la normale diligenza ai fini della navigabilità della nave all'inizio del viaggio (cfr. Cass., 22 febbraio 1992, n. 2185).

Sempre la giurisprudenza di Cassazione ha poi affermato che, qualora prospetti un pericolo eccettuato, il vettore per dimostrare che la perdita non è a lui imputabile deve: a) indicare positivamente la causa del danno; b) provare il nesso di causalità tra la causa addotta e il danno; c) provare che tale causa non è imputabile a sua colpa personale o a colpa commerciale dei suoi preposti. A nulla varrebbe, in questo caso, la prova della diligenza generica (in tal senso Cass., sez. III, 30 gennaio 1990, n. 639).

Infine, costituisce principio talora recepito dalla giurisprudenza – sebbene non uniformemente condiviso – l'affermazione che se la perdita o il danno delle cose trasportate sia imputabile a dolo o colpa grave del vettore, le limitazioni di responsabilità siano nulle; (così, recentemente, Trib. Napoli, 27 febbraio 2004, in *Dir. mar.*, 2006, che ha altresì statuito che qualora il vettore non sia in grado di fornire spiegazioni circa la causa della perdita o del danno al carico, si deve presumere che tale fatto sia dovuto a colpa grave del vettore). Peraltro, tale opinione non trova sicura corrispondenza nel

dibattito dottrinale (v. ad es. Tullio, 1970; Bonelli, 1974); e la giurisprudenza costituzionale ha avuto modo di chiarire che ciò che non è consentito all'autonomia privata, può essere permesso al legislatore, nel senso che una norma di legge può ben prevedere che il debitore si avvalga della limitazione di responsabilità disposta a suo favore, anche quando sussistano gli estremi del dolo o della colpa grave, sempre che il contemperamento degli opposti interessi nel contratto di trasporto risulti ragionevole (così C. Cost., n. 199 del 26 maggio 2005, che peraltro pur partendo da tale affermazione di principio ha in effetti dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 423, comma 1, c. navig., nella parte in cui non esclude il limite del risarcimento dovuto dal vettore marittimo in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti o preposti).

Infine, un cenno alla responsabilità extracontrattuale del vettore. È noto che i soggetti danneggiati possono agire nei confronti del vettore, oltre che avvalendosi dell'azione fondata sul contratto di trasporto, anche sulla base dell'azione extracontrattuale basata sull'art. 2043 c.c., nonché, nell'ipotesi di colpa dei dipendenti, ex art. 274 c. nav (se il vettore è anche armatore) ovvero ex art. 2049 c.c. (in caso contrario).

Tale possibilità – pur essendo condizionata all'esperimento di oneri probatori più pesanti – consentirebbe al danneggiato di evitare che il vettore invochi a discarico della propria responsabilità circostanze quali l'esonero per colpa nautica, la limitazione del debito, il termine di decadenza o prescrizione per l'esercizio dell'azione (così Lefevbre, 2008); il discorso potrebbe valere anche per i pericoli eccezionali, ed in particolare per la pirateria; tuttavia, l'art. 4 *bis*, n. 1 delle Regole dell'Aja – Visby (inserito per effetto del Protocollo del 1968) dispone che tutti gli esoneri e i limiti previsti dalla Convenzione trovano applicazione anche in caso di azione extracontrattuale proposta contro il vettore. A simile conclusione, del resto, era giunta anche in precedenza la giurisprudenza.

4. *Pirateria e seaworthiness*

Si è detto che i fatti di pirateria costituiscono un pericolo eccezionale, sicché il vettore potrebbe sottrarsi alla responsabilità dimo-

strandando l'evento, il nesso causale con il danno e l'assenza di colpa propria o dei preposti rispetto all'evento che ha causato il danno. Orbene, l'inadeguatezza delle condizioni iniziali della nave può rappresentare elemento di colpa del vettore, nel senso che ha contribuito a determinare il danno prodottosi per effetto dell'attacco di pirati? E come valutare la normale diligenza per stabilire l'adeguatezza delle condizioni iniziali della nave? E' evidente come si tratti di una nozione relativa, influenzata da fattori diversi: le caratteristiche intrinseche della nave, il tipo di viaggio, la natura del carico, il periodo dell'anno di effettuazione del viaggio; ed è altresì chiaro che il concetto di navigabilità rimanda ad un obbligo di ordinaria diligenza, e non certo al dovere di fornire una nave perfetta. Tuttavia non mi pare discutibile che le condizioni esterne, ambientali e umane, nelle quali il viaggio deve svolgersi rappresentino fattori da tenere in debita considerazione nell'approntare l'equipaggiamento della nave; il Lefebvre d'Ovidio definiva la navigabilità la "funzionalità della nave in relazione ad un determinato trasporto"; e ancora, il Righetti, richiamando il Carver, nota che "il grado di attitudine richiesto è quello che normalmente un ordinario e attento padrone esige all'inizio del viaggio *con riguardo alle probabili vicissitudini della spedizione*" [corsivo mio].

In giurisprudenza, App. Genova, 14 maggio 1954, in *Dir. mar.*, 1954, 648 distingue tra innavigabilità in assoluto (incapacità della nave di tenere il mare) e in senso relativo (incapacità di effettuare il trasporto di merce determinata su percorso determinato); e si veda anche App. Palermo, 29 novembre 2003, che:

- a) da un lato precisa in linea generale che la dipendenza del danno o della perdita da uno dei fatti elencati nel capoverso dell'art. 422 cod. nav. costituisce fatto presuntivamente impeditivo della responsabilità del vettore, in tal caso essendo onere del ricevitore vincere tale presunzione, dimostrando che alla perdita o al danno ha comunque contribuito la colpa del vettore o dei suoi preposti; e
- b) dall'altro, nel caso concreto, ha escluso che la circostanza del pericolo eccettuato invocata dal vettore (nella specie, la colpa nautica) potesse valere ad esonerarlo il vettore da responsabilità, essendo stato il naufragio della nave provocato non dalla mera manovra, ma dall'erronea distribuzione del carico sulla nave e quindi da colpa commerciale dell'equipaggio.

Per tornare al nostro specifico tema, la documentata presenza di pirati sulla rotta che la nave dovrà percorrere dovrebbe indurre il vettore a predisporre cautele specifiche (armi, addestramento dell'equipaggio *et similia*) in grado di scongiurare o ridurre il rischio di incursioni di pirati, e che la mancata previsione di tali cautele espone il vettore a responsabilità. In questo modo, anche la prova del pericolo eccettuato (pirateria) non vale ad esonerare il vettore dalla responsabilità, se non è accompagnata dalla dimostrazione della predisposizione di adeguate precauzioni alla partenza. Ciò risponde al convincimento manifestato da acuta dottrina secondo cui gli *excepted perils* non costituirebbero dei veri e propri fatti impeditivi della responsabilità, ma fatti “che determinano una presunzione di irresponsabilità, la quale può portare alla liberazione se non annullata da una prova *ex adverso* sulla effettiva sussistenza della responsabilità” (Righetti, 1960). Del resto, questa impostazione appare più autenticamente fedele allo spirito della Convenzione, che aveva fatto propria l'esperienza giurisprudenziale delle corti anglosassoni anche sotto il profilo della dimostrazione del nesso causale tra evento e danno. Nel caso *The Oquendo*, 1878 (38 T.L.R. 151) ad esempio fu statuito che una tempesta, pur riconosciuta come pericolo di mare – e dunque rientrante fra gli *excepted perils* – non valesse a tenere indenne il vettore dalla responsabilità per danni derivanti anche da una precedente cattiva amministrazione delle merci. Più in generale, l'allegazione di un *excepted peril* verificatosi dopo l'inizio del viaggio non vale ad eliminare la responsabilità del vettore per inadempimento all'obbligo di rendere la nave *seaworthy*. In questo caso, infatti, il pericolo eccettuato è stato causato – in tutto o in parte – da negligenza o mancanza di cura nell'evitarlo. La prova del pericolo di mare, dunque, non esonera *tout court* da responsabilità il vettore, ma inverte l'onere probatorio, spettando a questo punto all'avente diritto alla riconsegna dimostrare che sussista una colpa del vettore o una colpa commerciale dei suoi preposti (così anche Cass., 20 marzo 1959, n. 833, in *Dir. mar.*, 1959, p. 359).

Le argomentazioni sin qui descritte possono tornare utili nel contrasto ad un fenomeno tristemente diffuso nel nostro tempo; vi è insomma da chiedersi, alla luce dell'attuale abitudine di far circolare navi gravemente deteriorate, caricandole di scorie tossiche o ri-

fiuti, talora con l'intento (ben difficilmente dimostrabile) di farle fintamente depredare e/o affondare, al solo scopo di smaltire impunemente materiali nocivi, se non sia il caso di rispolverare la *seaworthiness* come *precedent condition*, in modo da privare i vettori del comodo paravento dell'*Act of public enemy* per invocare l'esonero da responsabilità; e probabilmente nell'ordinamento già si registrano segnali in questo senso.

Non a caso, con specifico riferimento al trasporto di merci o rifiuti pericolosi, l'art. 4 del d.P.R. 6 giugno 2005, n. 134 (Trasporto di merci pericolose in colli ed unità di trasporto di carico) dispone che l'equipaggio della nave ove sono caricate le merci pericolose debba essere in grado, in forza dell'addestramento ricevuto, di far fronte, nei casi di emergenza, a situazioni di pericolo che possono compromettere la sicurezza delle persone e della nave: si tratta, con tutta evidenza, di una specificazione della *cargoworthiness*, che introduce un aggravamento con riferimento ai requisiti della diligenza da spiegare nell'equipaggiamento della nave che trasporti merci pericolose.

5. *Trasporto di merci pericolose*

Con riferimento, poi, alla responsabilità connessa al trasporto di merci e sostanze pericolose (e sulla difficoltà di una definizione casistica della categoria v. Torresi, 2008), si ritiene comunemente che tale attività sia soggetta al regime dettato dall'art. 2050 c.civ. e comporti quindi un caso di responsabilità c.d. "oggettiva" per l'esercente (casi concreti di applicazione della norma si sono verificati nei confronti dell'armatore-vettore anche in relazione ad attività collaterali rispetto al trasporto; cfr. ad es. Cass. 4 ottobre 1969, n. 4178, in *Giust. Civ.*, 1970, I, 42). Peraltro, va ricordato che la Convenzione internazionale di Bruxelles del 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per danni da inquinazione addossa la responsabilità oggettiva al "proprietario" della nave, consentendogli di esperire la prova liberatoria solo nei casi tassativamente stabiliti: atto di guerra, ostilità, guerra civile, insurrezione, fenomeni naturali di carattere eccezionale, inevitabile e irresistibile; atto doloso di

terzi; negligenza od altro atto colposo di governi o autorità per il funzionamento dei segnalamenti o altri ausili alla navigazione. I fatti di pirateria appaiono pacificamente riconducibili a tale casistica.

Nel trasporto di sostanze nucleari, effettuato con qualsiasi mezzo, la responsabilità per i danni causati in occasione di incidenti causati dalle proprietà radioattive delle materie trasportate è attribuita in via esclusiva all' esercente l'impianto nucleare, il quale è ovviamente obbligato a stipulare un'apposita assicurazione. Pertanto, la materia sfugge alla disciplina propria del trasporto. Per inciso, la Convenzione di Parigi del 29 luglio 1960 esclude la responsabilità nei casi di conflitto armato, ostilità, guerra civile, moti insurrezionali, cataclismi naturali di carattere eccezionale.

BIBLIOGRAFIA

- BONELLI F., *La limitazione del debito del vettore: regime attuale e prospettive di riforma*, in *Dir. mar.*, 1974, p. 30.
- GRADO S., *Brevi note in tema di responsabilità del vettore marittimo per perdita di cose o danno delle merci*, in *Dir. maritt.*, 2006, p. 1228.
- LEFEBVRE D'OVIDIO A. - PESCATORE G. - TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, 11^a ed., Milano, 2008.
- ROMANA N., *Su alcune questioni relative alla responsabilità del vettore marittimo di cose*, in *Dir. maritt.*, 2005, p. 566.
- RIGHETTI G., *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, Padova, 1960.
- TAFARO S., *Navi e naviganti nel Mediterraneo*, in *Diritto @ Storia*, n. 5, 2006.
- TORRESI F.M., *La pirateria marittima del XXI secolo*, in *Dir. maritt.*, 2007, p. 598.
- TORRESI F.M., *Il trasporto marittimo di merci pericolose: evoluzione della normativa uniforme e nazionale*, in *Dir. maritt.*, 2008, p. 647.
- TULLIO L., *Confini di applicabilità della limitazione legale del debito del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1970, II, p. 202.