

VII  
L. 219

ANNO LXXVIII — TERZA SERIE  
FASCICOLO IV — OTTOBRE-DICEMBRE 1976

# IL DIRITTO MARITTIMO

RIVISTA TRIMESTRALE DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE  
ITALIANA E STRANIERA  
FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO IV

LA PUBBLICAZIONE NON CONTIENE PUBBLICITÀ

DIREZIONE - REDAZIONE ED AMMINISTRAZIONE  
GENOVA - VIA ROMA, 10

## CORTE DI CASSAZIONE - SEZ. I - 15 LUGLIO 1976, N. 2796

CAPORASO, Pres. — LA TORRE, Est. — MARTINELLI, P.M. (c. conf.)

AMERICAN INTERNATIONAL UNDERWRITERS e altre COMP. ASS. COSARMA - COMPAGNIA SICULA DI ARMAMENTO S.P.A. c. IRANIAN OIL EXPLORATION AND PRODUCING COMPANY e NATIONAL IRANIAN OIL COMPANY

Nave « Luisa »

**Cause marittime — Art. 5 cod. nav. — Sua applicabilità a navi straniere — Rilevanza del fatto che l'evento dannoso, originatosi sulla nave, propaghi i suoi effetti nell'ambiente esterno.**

**Nave — Art. 5 cod. nav. — Terminologia « in corso di navigazione » — Indica sia la nave in movimento sia la nave ferma.**

**Armatore — Responsabilità — Art. 274 cod. nav. — Possibilità di una sua integrazione con gli artt. 2050-2051 cod. civ.**

**Relitto — Rimozione — Impossibilità per il proprietario del relitto di ricorrere all'art. 1227 cod. civ. ove la rimozione avvenga con un metodo che impedisca la successiva utilizzazione del relitto.**

Sulla nave cisterna *Luisa* ormeggiata nel porto di Bandar Mah Shahr per le usuali operazioni di caricazione di petrolio greggio, si verificò il 5 giugno 1965 una serie di violentissime esplosioni seguite dall'incendio e dall'affondamento della nave, con fuoriuscita del liquido infiammabile già imbarcato nelle tanche. Il che produsse gravi danni sulla nave, nelle acque circostanti e sulla terraferma; la nave, inoltre, rimase semisommersa sull'asse centrale del porto canale, ingenerando una situazione di pericolo ed ostruendo la navigazione di talché si rese necessario rimuovere il relitto. Non avendo provveduto la società armatrice Cosarma, la IOEPC, gerente responsabile del porto, a sua volta sollecitata dal Governo iraniano, si rivolse ad una ditta specializzata la quale eseguì l'incarico demolendo il relitto.

La IOEPC e la NIOC chiesero allora nanti il Tribunale di Roma che la Cosarma, quale responsabile di queste spese e di tutti i danni, fosse condannata alla totale rifusione. A seguito di condanna della Cosarma al pagamento alle attrici delle spese di rimozione del delitto nonché al risarcimento dei danni, quest'ultima propose appello che tuttavia fu rigettato dalla Corte d'Appello di Roma assieme all'appello proposto dalle compagnie assicuratrici della Cosarma, che erano intervenute volontariamente già nel giudizio di primo grado, avanzando istanza in via di surroga.

*Il criterio di collegamento stabilito dall'art. 5 cod. nav. è applicabile sia a nave straniera sia a nave italiana* <sup>(1)</sup>.

*Il criterio suddetto conserva la sua validità anche quando il fatto dannoso, posto a fondamento dell'azione risarcitoria, pur avendo origine all'interno della nave, propaga i suoi effetti nell'ambiente esterno* <sup>(2)</sup>.

*Ai fini dell'applicazione dell'art. 5 cod. nav. una nave in esercizio deve ritenersi nel corso della navigazione indipendentemente dal fatto che essa sia in movimento oppure ferma* <sup>(3)</sup>.

*L'art. 274 cod. nav. non esaurisce la disciplina della responsabilità dell'armatore e va quindi integrato con la normativa del codice civile, fra*

cui gli artt. 2050 e 2051 in tema di esercizio di attività pericolosa e di responsabilità per cose in custodia <sup>(4)</sup>.

Il principio sancito dall'art. 1227 cod. civ. non può essere invocato dal proprietario di un relitto nei confronti dell'autorità portuale che ha provveduto alla sua rimozione con un metodo che ha impedito l'utilizzazione ulteriore del relitto, in quanto il credito dell'autorità portuale ha per oggetto il rimborso, onde non può parlarsi di obbligo di limitare il danno quando questo è conseguenza della spesa <sup>(5)</sup>.

*Fatto e svolgimento del processo.* — Con citazione del 13 giugno 1967 la I.O.E.P.C. (Iran Oil Exploration and Producing Company) e la N.I.O.C. (National Iranian Oil Company), la prima società anche quale gerente e responsabile del porto di Bandar Mah Shahr, sito all'estremità di uno stretto canale del Golfo Persico, convenivano davanti al Tribunale di Roma la S.p.A. COSARMA (Compagnia Sicula di Armamento),

<sup>(1-3)</sup> In argomento vedasi la nota che segue di G. MAGANZA.

<sup>(4)</sup> La sentenza confermata, App. Roma 20 giugno 1974, si legge in questa *Rivista* 1974, 555; la sentenza di primo grado, Trib. Roma 9 dicembre 1972, è in questa *Rivista* 1973, 81, con nota di ALPA, cui si fa rinvio per esaurienti riferimenti. Ma si veda comunque, da ultimo, in senso conforme alla presente sentenza sul punto che l'art. 274 cod. nav. non esclude l'applicabilità degli artt. 2050 e 2051 cod. civ., Cass. 22 febbraio 1969 n. 606, *Ievoli c. Fusco*, in *Giust. civ.* 1969, I, 1507; e invece, nel senso dell'inapplicabilità al proprietario della nave del criterio di responsabilità di cui all'art. 2054 cod. civ., Trib. Napoli 31 dicembre 1969, *Saylor c. Soc. Cascais*, in *Riv. dir. nav.* 1971, II, 140; nonché, per l'inapplicabilità dell'art. 2050 alla navigazione aerea (pur affermandosi nella specie la colpa grave del pilota), cfr. Trib. Bari 3 luglio 1974, *Impresa Germano c. Min. Difesa*, in *Arch. civ.* 1975, pag. 1235.

Più in generale, per riferimenti sul ruolo dell'art. 2051 nel sistema della responsabilità oggettiva (anche se con particolare riguardo alla responsabilità del fabbricante di prodotti dannosi), possono da ultimo consultarsi CARNEVALI, *La responsabilità del produttore*, Milano 1974, pag. 257 e segg., e ALPA, *Responsabilità dell'impresa e tutela del consumatore*, Milano 1975, pag. 385 e segg. Infine, per ulteriori riferimenti circa le incertezze e i contrasti nella giurisprudenza che ha tentato una delimitazione dell'ambito di operatività degli artt. 2050 e 2051 cod. civ. (specie nella prospettiva dei reciproci rapporti tra dette norme), va ricordata VISINTINI, *La responsabilità civile nella giurisprudenza*, Padova 1967, pag. 389 e segg.

<sup>(5)</sup> Non constano precedenti in termini. Per un caso in cui l'art. 1227, 1° comma, fu fatto giocare per ridurre il risarcimento dovuto dal responsabile dell'affondamento al proprietario di un relitto, che ne aveva curato il recupero con mezzi inadeguati, tanto che in un secondo tempo s'era dovuto provvedere alla demolizione, cfr. Trib. Venezia 21 maggio 1973, *Soc. Ferrobeton c. Cameli*, in questa *Rivista* 1974, 576.

proprietaria e armatrice della nave cisterna *Luisa*, che il 5 giugno 1965 si era ormeggiata in quel porto per ricevere un carico di 30.000 tonnellate di olio greggio. Esponevano le attrici che le operazioni di carico, iniziate alle ore tredici dello stesso giorno, erano in corso allorché, alle 17,50, si verificò a bordo una serie di violentissime esplosioni seguite dall'incendio e dall'affondamento della nave, con fuoriuscita del liquido

L'ipotesi ora decisa dalla Suprema Corte è però differente: responsabile dell'affondamento (e dei danni alle attrezzature portuali) è lo stesso proprietario del relitto, che si era inoltre disinteressato del recupero del medesimo, effettuato poi a cura dell'autorità portuale, creditrice del risarcimento (per i danni al porto e) per le spese di recupero. I danni alla nave per lo scoppio e l'affondamento\* (aggravati poi dalla definitiva inutilizzabilità del relitto) non sono risarcibili, perché subiti dal responsabile dell'incidente e debitore del risarcimento: non è quindi ad esso applicabile l'art. 1227, che postula l'identità tra danno risarcito (e il cui risarcimento dovrà appunto essere diminuito) e danno aggravato o parzialmente causato dal fatto colposo del creditore-danneggiato. In altre parole, la norma in questione sarebbe stata applicabile se l'impresa che effettuava il recupero per conto della IOEPC avesse, in ipotesi, ulteriormente danneggiato le opere portuali, o se le riparazioni alle attrezzature portuali fossero state male eseguite, con la conseguente necessità di ulteriori interventi (aggravamento del danno — risarcibile — della IOEPC), ma non può applicarsi all'aggravamento del danno — non risarcibile — della Cosarma. Un'eventuale colpa dell'IOEPC nella scelta del sistema di recupero (colpa peraltro insindacabilmente esclusa dal giudice di merito) avrebbe fatto sorgere nella Cosarma un autonomo titolo al risarcimento, basato su un illecito diverso dall'originario, ma non avrebbe certo reso applicabile l'art. 1227.

In dottrina, sulla rimozione di relitti in generale si legga SCOTTI, *La rimozione di cose sommerse*, Milano 1967. Sull'obbligo del creditore di non aggravare il danno si vedano FORCHIELLI, *Il rapporto di causalità nell'illecito civile*, Padova 1960, pag. 57 e segg.; RESCIGNO, *Libertà del « trattamento » sanitario e diligenza del danneggiato*, in *Studi in onore di Asquini*, IV, Padova 1965, pag. 1646 e segg.; NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, I<sup>2</sup>, Milano 1966, pag. 51 e segg.; VISINTINI, *La responsabilità contrattuale per fatto degli ausiliari*, Padova 1965, pag. 54 e segg.; ID., *La responsabilità civile nella giurisprudenza*, cit., pag. 624 e segg.; BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni*, in *Commentario del codice civile* a cura di Scialoja e Branca, Bologna-Roma 1967, pag. 334 e segg., 354 e segg.; CATTANEO, *Il concorso di colpa del danneggiato*, in *Riv. dir. civ.* 1967, I, pag. 460 e segg. Più in generale si consulti anche PUGLIATTI, *Autoresponsabilità*, voce in *Enc. dir.*, IV, Milano 1959, pag. 458 e seg.

#### **Nave ormeggiata in porto: *lex loci* e legge della bandiera.**

La sentenza della Corte di Cassazione che qui si annota offre lo spunto ad alcune considerazioni in merito all'ormai ampiamente dibattuto tema dell'ambito di utilizzazione della nazionalità della nave quale criterio di collegamento atto

inflammabile già imbarcato nelle tanche: il che produsse ingenti danni (oltre che sulla nave, dove perirono ventinove membri dell'equipaggio) nelle acque circostanti e sulla terraferma. Inoltre la nave rimase semi-

sommersa sull'asse centrale del porto canale, dando luogo ad una situazione generale di pericolo e di grave ostacolo alla navigazione: di qui la necessità di rimuovere l'ingombrante relitto; e poiché a ciò

ad individuare la legge regolatrice di tutta una serie di rapporti legati al fatto tecnico della navigazione<sup>1</sup>.

In particolare, viene qui in rilievo il problema dei limiti che eventualmente si pongano all'applicazione della legge della bandiera qualora la fattispecie, pur legata al fatto tecnico della navigazione, presenti un collegamento particolarmente intenso con una legge diversa da quella indicata dall'impiego della nazionalità della nave quale criterio di collegamento.

Va subito rilevato, in proposito, come la pronuncia della Suprema Corte si ponga nel filone di quella giurisprudenza la quale, utilizzando criteri interpretativi che si richiamano a principi tradizionali già vigenti al tempo della codificazione del 1942 del diritto internazionale privato della navigazione<sup>2</sup>, tende a privilegiare in modo deciso la bandiera rispetto ad altri criteri di collegamento.

Nel caso di specie, che ha fatto oggetto della pronuncia in esame, si trattava di determinare quale fosse la legge applicabile al rapporto nascente dalla responsabilità extracontrattuale per i danni connessi con il fatto dell'esplosione avvenuta a bordo della nave italiana *Luisa* allorché questa si trovava ormeggiata in un porto iraniano; esplosione che venne seguita dall'incendio e dall'affondamento della nave stessa, con fuoriuscita del liquido infiammabile che era stato caricato a bordo e conseguenti danni nelle acque circostanti e sulla terraferma.

I ricorrenti, fra cui la società gerente e responsabile del porto, contestavano la decisione con la quale i giudici di merito avevano ritenuto applicabile al rapporto in causa la legge della bandiera (cioè, la legge italiana) sulla base dell'art. 5 disp. prel. cod. nav. il quale, con riferimento alla disciplina de « gli atti ed i fatti compiuti a bordo di una nave... nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero », sostituisce, appunto, la legge della bandiera alla legge del luogo di compimento del fatto, altrimenti applicabile sulla base dell'art. 25, 2° comma, disp. prel. cod. civ.

A sostegno della loro pretesa — e a favore, quindi, dell'applicazione della legge iraniana, quale *lex loci* — i ricorrenti invocavano una serie di motivi, tendenti sostanzialmente a dimostrare la mancanza dei presupposti di applicabilità dell'art. 5 disp.

<sup>1</sup> Vedi, fra gli autori che più recentemente si sono occupati di questo tema, GIULIANO, *La nazionalità della nave come criterio di collegamento nel diritto internazionale privato italiano*, in *Riv. dir. intern. priv. proc.* 1965, 415 ss.; CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Milano 1970; ID., voce *Navigazione*, in *Enc. dir.* (ined.); BENTIVOGLIO, *Appunti per una riforma delle norme di diritto internazionale privato del codice della navigazione*, in *Trasporti* 8, 1976, 78 ss.

<sup>2</sup> Cfr. CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., 12 ss.; ID., voce *Navigazione*, cit., 2-3.

non provvede la pur diffidata Cosarma, la I.O.E.P.C., a sua volta sollecitata dal Governo iraniano, si rivolse a una ditta specializzata (la iugoslava Brodospas), la quale eseguì l'incarico demolendo il relitto e ac-

catastandone i pezzi di risulta ai margini del canale.

Ciò premesso, le società attrici chiedevano che la Cosarma quale responsabile di queste spese (pari a L. st. 343.927) e di quei danni (am-

prel. cod. nav. Qui interessano soprattutto il secondo ed il terzo motivo<sup>3</sup>, intesi a sottolineare, da un lato, la necessità, ai fini dell'applicazione del citato art. 5, che non solo l'azione, ma anche l'evento dannoso si sia prodotto « a bordo della nave » (mentre, nel caso di specie, il danno, seppure derivante da un fatto originatosi a bordo della nave, si era prodotto al di fuori di quella); dall'altro, la circostanza che la nave si trovava, al momento dell'accaduto, ferma in porto, mentre l'art. 5 si riferisce a fatti avvenuti « nel corso della navigazione ».

La Corte Suprema ha disatteso, ritenendole non fondate, le suddette motivazioni dei ricorrenti; e lo ha fatto attraverso un insieme di argomentazioni che se, per un verso, non vanno esenti da critiche, costituiscono, per altro verso, una ulteriore riprova di quanto radicati siano tuttora nella nostra giurisprudenza certi principi, tanto più tendenti ad una generale e acritica applicazione della legge della bandiera ai rapporti legati al fatto tecnico della navigazione, quanto più tale criterio di collegamento andrebbe sottoposto ad un raffronto con le reali esigenze della pratica.

In realtà, la Corte sembra riconoscere incondizionatamente l'idoneità della legge della bandiera a disciplinare « tutto quanto avvenga o si svolga su una nave » allorché essa, affrontando il secondo motivo dei ricorrenti, sottolinea, anche con richiami ad alcuni punti della Relazione ministeriale al codice della navigazione, la peculiarità delle situazioni riconducentesi al fatto tecnico della navigazione, peculiarità che fa preferire il criterio della nazionalità della nave ad altri criteri di collegamento.

Fatta questa rapida premessa, la Corte passa decisamente a domandarsi se il criterio della legge della bandiera « conservi o meno la sua validità allorché il fatto dannoso posto a fondamento dell'azione risarcitoria, pur avendo origine all'interno della nave, ne trascenda il bordo ».

Così facendo, la Corte sembra precludersi automaticamente la possibilità di giungere, attraverso una più approfondita analisi dell'articolo 5, a evidenziare quel più intenso collegamento con la legge locale che, per i fatti avvenuti su di una nave ferma in un porto, condurrebbe, anche secondo l'opinione della più attenta dottrina<sup>4</sup>, a scartare l'applicabilità della legge della bandiera<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Circa il primo motivo dei ricorrenti — riguardante la mancanza, nel caso di specie, di un elemento di estraneità, atto a caratterizzare il rapporto in questione di internazionalità — motivo peraltro respinto dalla Corte, cfr. GIULIANO, *Le nuove norme di diritto internazionale privato in tema di navigazione*, in *Riv. dir. nav.* 1942, I, 21 alle pagg. 39-42; BASSANO, *Sull'ambito delle norme di diritto internazionale privato nel codice della navigazione*, *ivi*, 335 ss.

<sup>4</sup> Vedi, sul punto, UDINA, *Le disposizioni preliminari al codice della navigazione*, Trieste 1942, pagg. 49-50; MONACO, *L'efficacia della legge nello spazio*, Torino 1964, pag. 313 e, *ivi*, nota 6, con riferimento alla dottrina anteriore al 1942;

montanti a L. st. 544.511), fosse condannata a rifonderle delle une e degli altri.

La Cosarma chiedeva il rigetto delle avverse domande, eccependo anzitutto che legittimata passiva era

la inglese B.P. Tanker Company, locataria della nave e tenuta in ogni caso a rivalerla. Nel merito deduceva fra l'altro che il dannoso evento era imputabile alle società attrici, per la presunzione di colpa posta a

Lo stesso atteggiamento interpretativo è alla base dell'esame del rapporto azione-evento dannoso, che la Corte svolge al fine di determinare l'eventuale applicabilità della legge della bandiera anche qualora il fatto in causa abbia prodotto effetti al di fuori del 'bordo' della nave. Di fronte, infatti, all'alternativa fra la teoria dell'azione<sup>6</sup>, l'accoglimento della quale avrebbe condotto all'applicazione della legge della bandiera utilizzando l'art. 5 cod. nav. che si riferisce ad atti « compiuti a bordo di una nave », e la teoria dell'evento<sup>7</sup>, invocata dai ricorrenti per ottenere l'applicazione della *lex loci*<sup>8</sup>, la Corte risolve la questione applicando la legge della bandiera, in quanto *lex fori*<sup>9</sup>.

Nella concomitanza di due criteri di collegamento, argomenta la Corte, il con-

CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., pagg. 215-217; ID., voce *Navigazione*, cit., pag. 8; VITTA, *Diritto internazionale privato*, III, Torino 1975, pag. 521.

<sup>5</sup> Va peraltro osservato, in proposito, come gli stessi ricorrenti, ponendo l'accento sul rapporto azione-evento dannoso e invocando la *lex loci* quale legge cui fa rinvio la disposizione generale contenuta nell'art. 25, 2° comma delle preleggi, avessero apparentemente rinunciato a far valere un'interpretazione dell'art. 5 cod. nav. che privilegiasse, rispetto all'autonomia della spedizione marittima, il momento 'locale' della sua sosta in un porto. E non è forse eccessivo vedere anche in ciò una conferma di quanto detto sopra circa l'incidenza, nella nostra cultura giuridica, di certi principi relativi al ruolo privilegiato del criterio di collegamento costituito dalla nazionalità della nave.

<sup>6</sup> Fra i sostenitori della teoria dell'azione, enunciata con riferimento all'art. 25, 2° comma delle preleggi, ma comunque applicabile all'art. 5 cod. nav., cfr. MONACO, *L'efficacia*, cit., pagg. 353-354; MORELLI, *Elementi di diritto internazionale privato italiano*, 10ª ed., Napoli 1975, pag. 55; nonché gli autori citati in VITTA, *Diritto internazionale privato*, cit., pag. 498, nota 146.

<sup>7</sup> Cfr. BALLADORE PALLIERI, *Diritto internazionale privato italiano*, in *Trattato Cicu-Messineo*, vol. XLV, Milano 1974, pag. 357 e, da ultimo, VITTA, *Diritto internazionale privato*, cit., pag. 500.

<sup>8</sup> I ricorrenti facevano, tuttavia, riferimento all'art. 25, 2° comma delle preleggi; mentre, come abbiamo visto, l'applicazione della *lex loci* al rapporto in questione avrebbe potuto ottenersi anche sulla base di una interpretazione dell'art. 5 più consona alle esigenze sottostanti alla norma stessa, ispirata « ad una concezione favorevole a sottoporre la nave... all'autorità sovrana dello Stato sul cui territorio si trova ormeggiata » (CARBONE, voce *Navigazione*, cit., 8).

<sup>9</sup> Circa l'utilizzazione della *lex fori*, vedi FERRARI BRAVO, *Il luogo di commissione nell'illecito nel diritto internazionale privato*, in *Riv. dir. civ.*, 1961, 80 alle pagg. 96 ss.; ID., *Responsabilità civile e diritto internazionale privato*, Napoli 1973. In senso critico cfr. VITTA, *Diritto int. priv.*, cit., 499. In generale vedi EHRENZWEIG, *Lex fori nel diritto internazionale privato marittimo*, in *Diritto internazionale* 1968, 3.

loro carico dall'art. 2050 cod. civ., e che esse, comunque, dovevano rispondere dell'aggravamento del danno per non avere immediatamente interrotto l'afflusso di petrolio (caricato a bordo a mezzo delle apposite tubazioni) tosto che, sulla nave, si verificò la prima esplosione.

fitto non può essere risolto se non a favore della legge italiana, sulla base di un « criterio sussidiario e integrativo che, *ceteris paribus*, preferisce la *lex fori* ».

Ma, ammessa l'esistenza di un tale principio, è ancora da dimostrarsi ciò che la Corte sembra aver ritenuto per certo, e cioè l'assenza di un criterio di collegamento proprio rispetto al legame stabilito, attraverso la nazionalità della nave, con l'ordinamento italiano.

Con riferimento al caso di specie, per nulla « immotivata » — come, invece, l'ha ritenuta la Corte — sarebbe apparsa una prevalenza data alla legge straniera, attraverso l'accoglimento della teoria dell'evento. E infatti, se, da un lato, già da tempo parte della dottrina aveva posto in risalto la necessità di prendere in considerazione il luogo in cui si è prodotto l'evento dannoso, al fine di determinare la legge applicabile al rapporto nascente da responsabilità extracontrattuale<sup>10</sup>, dall'altro, anche la più recente giurisprudenza sembra indirizzarsi ad accogliere la teoria dell'evento<sup>11</sup>.

Né sembra poter avere un peso determinante, ai fini della tesi sostenuta dalla Corte, il raffronto analogico con l'art. 6, comma 2 cod. pen., il quale stabilisce che « il reato si considera commesso nel territorio dello Stato, quando l'azione o l'omissione, che lo costituisce, è ivi avvenuta in tutto o in parte (...) ».

In realtà, ben diversa rilevanza assume, con riferimento all'illecito penale, il momento dell'azione, che viene colpita di per sé; mentre, in diritto civile, la responsabilità dipende esclusivamente dal sussistere del fatto dannoso, onde il luogo in cui è avvenuto il fatto deve considerarsi quello del prodursi dell'effetto dannoso<sup>12</sup>.

Va, da ultimo, fatto cenno all'ulteriore argomento dei ricorrenti, in base al quale si voleva interpretare l'inciso « nave... nel corso della navigazione » come contrapposto al momento 'statico' della nave ormeggiata in porto.

L'argomento viene rigettato dalla Corte Suprema con una motivazione tale da destare non poche perplessità, soprattutto se considerata alla luce dei risultati raggiunti, sul punto, dalla maggioranza della dottrina, la quale appare decisamente orientata ad interpretare in senso riduttivo l'espressione « nel corso della navigazione », in modo da escludere le ipotesi in cui, trovandosi la nave in sosta in un porto, la particolare intensità del collegamento con la 'legge del luogo' rende inutile il ricorso alla legge della bandiera per regolare i fatti previsti dall'art. 5 cod. nav.<sup>13</sup>.

GIORGIO MAGANZA

Ass. inc. nell'Univ. di Genova

<sup>10</sup> Cfr. gli autori citati alla nota 7 e i riferimenti in essi citati.

<sup>11</sup> Vedi le pronunce ricordate in VITTA, *Diritto internazionale privato*, cit., 500-501.

<sup>12</sup> Cfr. BALLADORE PALLIERI, *op. loc. cit.*

<sup>13</sup> Cfr., sul punto, GIULIANO, *Le nuove norme*, cit., 43; CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., pag. 215, e, ivi, la spiegazione di tale soluzione interpretativa alla luce del carattere residuale del criterio di collegamento costituito dalla nazionalità della nave. Da ultimo, vedi CARBONE, voce *Navigazione*, cit., 9.

Eccepeva altresì che il relitto della *Luisa* era stato rimosso in modo irrazionale e tale da impedirne il recupero, possibile invece se si fosse accettata la proposta di « rigalleggiamento ». E pertanto chiedeva in via riconvenzionale la condanna delle attrici a risarcire i danni, in parte peraltro già indennizzati dalle compagnie assicuratrici: la S.r.l. « American International Underwriters » e altre nove società.

Queste intervenivano volontariamente nel giudizio e, premesso che a seguito dell'abbandono del relitto avevano corrisposto l'intera somma assicurata (L. 4.375.000.000) alla Cosarma, cui perciò intendevano surrogarsi (*ex art. 1916 cod. civ.*), chiedevano che le società attrici fossero condanante al pagamento in loro mani di quanto dovuto alla Cosarma per la perdita della nave.

La Società Tanker, chiamata in garanzia dalla convenuta, declinava ogni responsabilità, negando di aver preso la nave in locazione (ma solo in noleggio) e dichiarandosi estranea ai fatti illeciti del Comandante e dell'equipaggio, dipendenti dalla società armatrice.

L'adito Tribunale condannava la Cosarma a pagare alle attrici I.O.E. P.C. e N.I.O.C. la somma di L. st. 343.927 per le spese di rimozione del relitto (a norma della legge portuale iraniana) nonché al risarcimento dei danni — da liquidare in prosieguo di causa — connessi con la esplosione e l'incendio della nave (*ex art. 2050 e 2051 cod. civ.*); rigettava inoltre la domanda riconvenzionale e quella di garanzia proposte dalla Cosarma rispettivamente contro le attrici (di cui escludeva ogni

responsabilità, attese le risultanze istruttorie) e contro la Tanker Company (di cui accoglieva la tesi difensiva). Rigettava infine le istanze avanzate in via di surroga dalle compagnie assicuratrici.

Appellavano costoro e la Cosarma: ma i due gravami venivano respinti dalla Corte d'appello di Roma con sentenza del 20 giugno 1974. (*Omissis*)

*Motivi della decisione.* — 1. Il ricorso della società Cosarma e quello delle compagnie assicuratrici (la American International Underwriters e le altre nove) vanno preliminarmente riuniti, trattandosi di impugnazioni proposte contro la stessa sentenza (*art. 335 cod. proc. civ.*).

I due ricorsi, sostenuti da un comune interesse e diretti al medesimo risultato, debbono essere esaminati unitariamente, pressoché identici essendo i motivi posti a fondamento di entrambi.

2. Il primo motivo investe il capo di pronuncia con cui la Corte d'appello di Roma, sul punto relativo alla legge regolatrice del rapporto nascente dalla responsabilità extracontrattuale per i danni connessi con l'esplosione e l'incendio della nave *Luisa* (evento verificatosi il 5 giugno 1965 nelle acque del porto iraniano di Bandar Mah Shahr), ha ritenuto doversi applicare la legge italiana, ossia quella della bandiera: ciò in base all'art. 5 disp. prel. cod. nav., che, in deroga all'art. 25, comma 2, delle preleggi (secondo cui le obbligazioni non contrattuali sono regolate dalla *lex loci*, cioè « del luogo ove è avvenuto il fatto dal quale esse derivano »), dispone testualmente: « Gli atti ed i fatti com-

piuti a bordo di una nave (o di un aeromobile) nel corso della navigazione in luogo o spazio soggetto alla sovranità di uno Stato estero sono regolati dalla legge nazionale della nave (o dell'aeromobile) in tutti i casi nei quali, secondo le disposizioni sull'applicazione delle leggi in generale, dovrebbe applicarsi la legge del luogo dove l'atto è compiuto o il fatto è avvenuto ».

In ciò i ricorrenti ravvisano un errore di diritto, sostenendo — contro l'avviso già espresso in primo grado — che il rapporto in questione ricadeva invece sotto la disciplina sostanziale della legge iraniana, quale *lex loci* cui fa rinvio la disposizione generale contenuta nell'art. 25 delle preleggi; mentre la Corte d'appello, ritenendo operativa la deroga introdotta dalla norma speciale di cui all'art. 5 cod. nav., non avrebbe considerato che, nel caso in esame, mancavano tutti i presupposti per l'applicabilità di quest'ultima norma. Deducono infatti i ricorrenti essere a tal fine necessario, avuto riguardo alla lettera e alla *ratio* del cit. art. 5:

A) che, innanzi tutto, il rapporto controverso, dovendo essere caratterizzato da un elemento di estraneità (com'è proprio di ogni norma di diritto internazionale privato), abbia per oggetto una nave straniera: mentre, nella specie, la nave (*Luisa*) era di nazionalità italiana;

B) che, comunque, trattandosi di « fatti compiuti a bordo di una nave », questa sia la sede non solo dell'azione ma anche e soprattutto dell'evento dannoso: mentre, nella specie, il danno lamentato dalla società straniera (anche se proveniente

da un fatto originatosi a bordo della nave) si era prodotto nelle acque circostanti e a terra, ossia in luogo soggetto alla sovranità dello Stato iraniano;

C) che, in ogni caso, atteso il riferimento a fatti avvenuti « nel corso della navigazione », la nave sia in movimento e non in sosta: mentre, nella specie, essa si trovava ferma nel porto di Bandar Mah Shahr.

Questa tesi, ampiamente illustrata in memoria e nella discussione orale, non può essere condivisa per le ragioni che qui di seguito verranno a esporsi.

La deduzione *sub A)*, prima che infondata, è controproducente, perché, se fosse vero che la nazionalità italiana della nave esclude quell'elemento di estraneità sol in presenza del quale può sorgere un conflitto di leggi nello spazio, ciò varrebbe a mettere fuori causa non solo l'art. 5 cod. nav. ma ogni altra norma di diritto internazionale privato (compreso quindi l'art. 25 preleggi); con la conseguenza — opposta a quella auspicata dai ricorrenti — che il rapporto *de quo*, restando sottratto all'influenza delle norme di conflitto (*ius speciale*), risulterebbe direttamente ed esclusivamente governato dalle norme sostanziali per esso dettate dal nostro ordinamento (*ius generale*). È questa, infatti, la conseguenza che, dalla premessa enunciata nel punto *sub A)*, è parsa coerente a quella dottrina cui i ricorrenti hanno inteso richiamarsi nel vano intento di volgerla a loro favore.

Ma, a parte il risultato controproducente, la deduzione in esame si rivela infondata per l'inattendibilità della stessa premessa, non potendo

invero argomentarsi, né dalla lettera né dalla *ratio* dell'art. 5 cod. nav., che esso preveda la sola ipotesi di nave straniera e non pure italiana. A questa tesi riduttiva sembra chiaramente opporsi l'interpretazione grammaticale e logica della norma, che, parlando di « una nave... in luogo soggetto alla sovranità di uno Stato estero », non distingue la nazionalità della nave e non consente perciò che, attraverso l'arbitraria aggiunta dell'aggettivo « straniera », si venga a restringere la portata del precetto legislativo. Il cui presupposto, agli effetti del postulato conflitto, sta tutto e soltanto nella contrapposizione dei due ordinamenti: quello dello Stato estero e quello, diverso, di appartenenza della nave. Che questa, pertanto, possa essere italiana è ipotesi, più che ammissibile, normale (se non unica), posto che, rispetto all'ordinamento nazionale, considerato dalla norma regolatrice del conflitto con l'ordinamento straniero (*id est*: l'art. 5), elemento di estraneità è già dato dal territorio dello Stato estero nel quale si trova la nave, mentre è la nazionalità di quest'ultima che, per i fatti compiuti a bordo, assurge a criterio di collegamento, in forza del quale il conflitto viene appunto risolto in favore della legge della bandiera (art. 5 cod. nav.) anziché della *lex loci* (*ex art. 25 preleggi*). Del che, peraltro, si rinviene conferma nel secondo comma dello stesso art. 5, che, in simmetria col primo ed in applicazione dello stesso criterio di collegamento, regola « sotto condizione di reciprocità », l'ipotesi « di una nave di nazionalità estera... in luogo soggetto alla sovranità dello

Stato italiano », che è esattamente l'inverso di una nave italiana in luogo soggetto alla sovranità di uno Stato estero.

Per ben intendere la *ratio* dell'art. 5 cod. nav. — e si passa alla deduzione *sub B*) — occorre considerare che, per tutto quanto avvenga o si svolga su una nave, questa, sebbene non possa considerarsi come territorio nazionale quando è in acque soggette alla sovranità di uno Stato estero (arg. *ex art. 4 cod. nav.*; v. però l'art. 4 cod. pen.), costituisce pur sempre un punto di riferimento assai più preciso e specifico, di quanto non lo sia lo spazio circostante, agli effetti della localizzazione del rapporto obbligatorio che deriva dall'atto o fatto compiuto a bordo della nave. E questa particolare circostanza, della quale invece non tengono conto le disposizioni sulla legge in generale (come l'art. 25 disp. prel.), « mette in evidenza un collegamento più intenso con l'ordinamento dello Stato di cui la nave ha la nazionalità che non con l'ordinamento di quello Stato estero (Relazione min. al codice della navigazione n. 24). Ecco perché il criterio generale della *lex loci* (art. 25 prel.), che sarebbe inadeguato e non rispondente alla peculiarità della situazione, cede il posto al criterio della nazionalità della nave, ossia alla legge della bandiera (cfr. *amplius* la citata Relazione n. 15, 22, 24).

Il punto è se questo criterio conservi o meno la sua validità allorché il fatto dannoso posto a fondamento dell'azione risarcitoria, pur avendo origine all'interno della nave, ne trascenda « il bordo »: o nel senso di un distacco tra l'azione (a

bordo) e l'evento (a terra); o nel senso di un propagarsi degli effetti dannosi nell'ambiente esterno, come nel caso — verificatosi nella specie — di esplosione e incendio della nave.

Sostengono i ricorrenti che, poiché l'art. 5 cod. nav. concerne soltanto « gli atti e i fatti compiuti a bordo di una nave », l'applicabilità della norma rimane esclusa per tutti quei fatti che non si esauriscono a bordo. Saggiungono che quando l'illecito si scinde in due tempi, talché l'azione antiggiuridica si distingue dall'evento dannoso, è questo e non quella l'elemento che determina il *locus commissi delicti*: qui il territorio dell'Iran; dalla cui legge pertanto doveva essere regolato il rapporto obbligatorio.

Ma questa Corte è di diverso parere.

Se è vero che un fatto dannoso i cui effetti si propaghino oltre l'ambito della nave non può dirsi « interamente » compiuto a bordo di essa, è altrettanto vero che non può dirsi interamente compiuto neanche al di fuori di essa, ma in parte a bordo e in parte fuori. Ora, escluso che il rapporto obbligatorio derivante dallo stesso fatto possa essere contemporaneamente regolato dalla legge della bandiera (*ex art. 5 cod. nav.*) e dalla legge territoriale (*ex art. 25 prel.*), resta da spiegare perché, nella scelta che pure s'impone, debba darsi la preferenza a questa legge e non a quella. Dire che, a tal fine, è determinante il luogo dell'evento anziché della condanna non è una valida spiegazione: se per comporre la struttura del fatto illecito sono necessari entrambi gli elementi, è chia-

ro che la mancanza di uno di essi rende incompleta la fattispecie non meno che la mancanza dell'altro. Anzi, a volerne graduare l'importanza, si dovrebbe dire semmai che il connotato caratterizzante del fatto sta più nella condotta illecita che nell'evento (*cf. l'art. 2043 cod. civ.* « Qualunque fatto doloso o colposo che cagiona ad altri un danno... »); inoltre, attesa la priorità dell'*an* sul *quantum debeatur*, non sarebbe fuori di luogo osservare che il giudizio circa la sussistenza della responsabilità, impostato com'è su un confronto tra la condotta tenuta dall'agente e il comando giuridico da osservare, trova più congrua regola nella legge del luogo dove fu posta l'azione anziché del luogo dove il danno ebbe (in tutto o in parte) a verificarsi. Par certo, comunque, che l'illecito in questione non può considerarsi un fatto « avvenuto » in territorio persiano (*ex art. 25 prel.*) più di quanto non possa ritenersi « compiuto » a bordo della nave italiana *Luisa* (*ex art. 5 cod. nav.*); onde nessuno dei due criteri di collegamento (il territorio; la nave), che sembrano bilanciarsi, si presenta in astratto con un titolo poziore rispetto all'altro. Ed allora, posta la concorrenza di entrambi gli ordinamenti, ognuno dei quali sarebbe potenzialmente applicabile, ma uno solo dei quali dev'essere in concreto applicato, il conflitto non può essere risolto se non a favore della legge italiana: la *lex fori*, cioè dello Stato che ha ed esercita la competenza giurisdizionale e nei cui confronti il fatto controverso non è estraneo, in quanto verificatosi (sia pure in parte) in un luogo (la nave *Luisa*) che, per

il citato art. 5, basta a stabilire il legame con l'ordinamento italiano. E basta anche a mantenerlo se non vi è — come nella specie — un diverso e poziore criterio di collegamento con un altro Stato, la cui legge possa e debba prevalere sulla nostra. Conviene al riguardo soggiungere che, mentre la preferenza che qui si volesse concedere alla legge straniera risulterebbe sostanzialmente immotivata, quella accordata alla legge nazionale — che per il diritto interno costituisce la regola e non certo l'eccezione — si giustifica con la naturale prevalenza cui essa ha titolo quando concorre paritariamente con un altro ordinamento, dovendosi ammettere l'esistenza di un criterio sussidiario e integrativo che, *ceteris paribus*, preferisca la *lex fori*. Se ne ha conferma nel principio, generalmente riconosciuto, per cui, nella eventuale concomitanza di più elementi di collegamento, la scelta cade su quello di essi che conduca a individuare come legge regolatrice del rapporto la *lex fori* (così per es., nel caso di collegamento fondato sul criterio della nazionalità di un soggetto, il fatto che costui abbia più cittadinanze, una delle quali italiana e l'altra o le altre straniere, esclude la rilevanza di queste ultime). Né, per quanto valga, va trascurato l'argomento analogico desumibile dall'art. 6, comma 2, cod. pen., il quale considera che il fatto illecito (reato) è commesso nel territorio dello Stato o in luoghi a questo assimilati (cfr. per le navi l'art. 4 dello stesso cod. pen. nonché gli artt. 4 e 5 cod. nav.), « quando l'azione o l'omissione, che lo costituisce, è ivi avvenuta in tutto o in parte, ovvero

si è ivi verificato l'evento che è conseguenza dell'azione o omissione »: principio, codesto, che, benché enunciato agli effetti penali, è indicativo di una linea di tendenza del legislatore nazionale a non cedere all'altrui potestà ciò che può essere attratto nella propria, ossia a disciplinare interamente un fatto che lo riguarda solo parzialmente.

In conclusione, e con riferimento sia all'art. 25, comma 2, preleggi sia all'art. 5 cod. nav., deve affermarsi l'applicabilità della legge italiana, da parte dei giudici dello Stato, a qualsiasi fatto che, anche in parte, avvenga in un luogo (territorio o nave) appartenente o soggetto allo Stato italiano, bastando che ivi sia localizzabile solo l'azione, mentre l'evento si produce in territorio straniero, o viceversa.

Per completare l'esame del primo mezzo di ricorso resta ancora la deduzione *sub C*), con cui si sostiene che l'inciso « nel corso della navigazione », contenuto nell'art. 5 cod. nav., esprime il concetto di fase dinamica di movimento della nave, in contrapposto alla fase statica, ed esclude perciò l'ipotesi in cui la nave — come nel caso di specie — si trovi in sosta o ferma in un porto. Ciò risulterebbe, oltre che dalla lettera della norma, dalla sua *ratio*, dato che nel caso della nave ferma, a differenza di quella in movimento, si ha, per un verso, un collegamento territoriale più sicuro e meglio individuabile, per altro verso una più marcata interferenza della potestà di governo dello Stato costiero.

Va subito osservato che se questa fosse la *ratio legis*, l'assunto provverebbe troppo o troppo poco ri-

spetto alla premessa da cui muove: doversi cioè intendere la nave in navigazione come il contrario della nave in sosta. Ciò infatti porterebbe a questa duplice e contraddittoria conseguenza: 1) non si dovrebbe applicare (l'art. 5 e quindi) la legge nazionale della nave se questa si trova temporaneamente ferma anche all'estremo limite delle acque territoriali dello Stato estero: eppure non si può certo dire che, in questo caso, vi sia né « quell'assoluta individuabilità e certezza di un collegamento territoriale » né quella più marcata interferenza della potestà di governo dello Stato costiero che — secondo i ricorrenti — rende « il collegamento della nave più intenso con la vita sociale dello Stato estero » (cfr. memoria della Cosarma, pag. 12 e seg.); 2) di converso, si dovrebbe applicare (l'art. 5 e quindi) la legge nazionale della nave se questa, pur trovandosi dentro un porto straniero, non è però in sosta (fase statica) bensì in movimento (fase dinamica) per non essersi ancora ormeggiata o per avere già salpato: eppure non si può negare che, proprio in questo caso, sarebbero configurabili quei più evidenti aspetti di territorialità che invece mancano o sono assai labili nel caso precedente.

La verità è che né il testo né la *ratio* dell'art. 5 cod. nav. autorizzano ad interpretare l'inciso « nave... nel corso della navigazione » nel senso limitativo ed esclusivo di « nave in movimento ».

Com'è a dirsi di ogni mezzo di locomozione destinato a spostarsi nel suo ambiente naturale e com'è proprio di ogni itinerario comprendente punti intermedi fra quello ini-

ziale e quello terminale, lo stato di moto e lo stato di quiete — che solo dal punto di vista fisico sono nettamente distinti — si inseriscono entrambi nella logica e nella stessa struttura del trasporto quali fasi alterne ma collegate di una vicenda sostanzialmente unitaria, l'una e l'altra essendo connaturate e strumentali tanto alla utilizzazione del mezzo quanto allo svolgimento dell'itinerario. E come un veicolo terrestre in esercizio è sempre « nel corso della circolazione » anche se momentaneamente fermo (davanti a un semaforo o ad un distributore di carburante) o in sosta più o meno prolungata (ai margini della strada), così una nave è sempre « nel corso della navigazione » anche se, per lo scopo o i bisogni o gli accidenti del viaggio, sosta al largo o si ormeggia in un porto. Con ciò, beninteso, non si esclude che, a particolari fini, la legge assuma il concetto di navigazione in senso dinamico, ossia come nave in movimento in contrapposto alla nave ferma: e lo fa, ad es., quando, parlando delle funzioni di ufficiale di stato civile attribuite al comandante della nave, distingue il caso che questa sia « durante la navigazione » dal caso che si trovi « ancorata in un porto » (cfr. art. 203 cod. nav.). Ma quando la distinzione tra fase dinamica e fase statica non risulta dal testo normativo e neppure è dato argomentare dalla *mens legis*, non resta allora che recepire ed applicare quella nozione nel significato che le è proprio, senza arbitrarie limitazioni (secondo il fondamentale canone di ermeneutica dettato dall'art. 12 preleggi).

E tale appunto è il criterio da seguire nella interpretazione dell'art. 5 cod. nav., che, lungi dal porgere elementi testuali alla tesi restrittiva, la rende inaccettabile anche nella *ratio*. Quello che si richiede, invero, è « una nave... nel corso della navigazione »: il fatto, non precisato (né desumibile da tale nozione), che la nave sia in movimento o in sosta non ha dunque alcuna rilevanza per la legge, la quale, invece di adottare una formula così ampia e generica, ne avrebbe prescelta altra più consona al significato restrittivo, se veramente l'intenzione del legislatore era di circoscrivere la portata della norma alla sola ipotesi di nave in movimento. Ma che ciò non sia risulta anche dal seguito del precetto legislativo (in cui fa spicco la particella « in », che è indicativa più di uno « stato di luogo » che di un « moto per luogo »), laddove si prevede che la nave sia « in luogo soggetto alla sovranità di uno Stato estero »: luogo, quindi, che può essere, indifferentemente, così un porto come un golfo o una rada o una baia o un qualunque altro punto che sia compreso nell'ambito del mare territoriale, ciò solo contando agli effetti della localizzazione della nave. Ora, se, per l'art. 5, è del tutto indifferente che questa si trovi (ferma o in moto) in un punto più o meno prossimo alla riva — a breve distanza o al limite delle acque territoriali, in una baia o in mare aperto, dentro o fuori del porto —, pur essendo innegabile il più intenso legame che la maggior vicinanza della nave può determinare con la comunità sociale e con la potestà di governo dello Stato costiero, ciò vuol

dire che la speciale considerazione di questo legame esula dalla *ratio legis*; o, quanto meno, non si sovrappone alla precipua finalità della norma, che è di riservare comunque alla legge della bandiera la disciplina concernente « gli atti e i fatti compiuti a bordo di una nave ». E ciò, dunque, a prescindere dall'interesse preminente o concorrente che la contiguità della nave alla costa possa far sorgere nello Stato estero (a meno che non si tratti di un fatto che si compie in parte a bordo e in parte fuori: nel qual caso, concorrendo due criteri di collegamento — la bandiera e il territorio — la preferenza sarà data alla *lex fori*, giusta i rilievi innanzi esposti).

3. Col rigetto del primo motivo di ricorso cadono automaticamente il secondo e il terzo, in quanto formulati sull'erroneo presupposto che nella specie non potesse farsi luogo all'applicazione della legge italiana e, quindi, degli artt. 2050 e 2051 cod. civ., sui quali invece l'impugnata sentenza ha prevalentemente fondato il giudizio di responsabilità extracontrattuale emesso a carico della Cosarma, proprietaria e armatrice della nave *Luisa*.

Con il quarto motivo, tuttavia, i ricorrenti deducono che, anche a ritenere applicabile la legge italiana, questa responsabilità non poteva essere affermata sulla base degli artt. 2050 e 2051 cod. civ., tale normativa — a loro avviso — essendo esclusa dalla norma speciale contenuta nell'art. 274 cod. nav.; per cui, attesa l'autonomia del diritto della navigazione, che è regolato dalle sue leggi, « la disciplina della responsabilità extracontrattuale dell'armato-

re, per il fatto dei suoi dipendenti, è da intendersi incapsulata nell'ambito della norma dianzi citata ».

Ma è una tesi che non può essere accolta. La specialità della materia non toglie, come risulta testualmente dall'art. 1 comma 2 cod. nav., che « ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile »; il quale pertanto si pone in rapporto di *genus a species* e, quindi, in funzione integrativa di una disciplina che, per quanto particolare e tendenzialmente autonoma, non per questo è avulsa dal sistema. Ora l'art. 274 cod. nav., nel disporre che « l'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio », detta una regola che può considerarsi speciale rispetto all'art. 2049 cod. civ., ma che non esaurisce la disciplina della responsabilità cui l'armatore, come soggetto di diritto e come imprenditore, deve pur sempre soggiacere. All'armatore l'art. 274 riferisce, parallelamente e in parziale deroga all'art. 2049 cod. civ., le conseguenze giuridiche dei fatti (leciti e illeciti) dei suoi preposti (i membri dell'equipaggio), ma nulla prevede in ordine al fatto generatore della responsabilità quale è regolato dalle altre norme del codice civile, fra cui gli artt. 2050 e 2051. E poiché tale materia non è altrimenti disciplinata, neppure analogicamente dal codice della navigazione, torna applicabile la normativa del codice civile, giusta il disposto del citato art. 1 cod. nav. (conf. Cass. 22 febbraio 1969 n. 606).

Quanto al giudizio di responsabilità enunciato dalla Corte d'appello, questa, sulla scorta delle risultanze

istruttorie, diligentemente valutate, ha ritenuto senz'altro provato che lo scoppio avvenne a bordo della nave per l'accensione del gas accumulatosi a bordo e sopra coperta durante le operazioni di caricamento, precisando che tale presenza di gas all'aria libera (con conseguente maggiore esposizione al pericolo della ignizione per una causa qualsiasi) è da ricollegarsi al comportamento del personale di bordo addetto alla caricazione: personale che, anziché tenere le tanche chiuse durante l'afflusso del greggio, tenne aperti i portelli di osservazione — senza alcuna necessità — causando così la più facile fuoruscita del gas, invece che dalle apposite condutture dello sfiatatoio, attraverso i portellini al livello della coperta. Nel valutare *sub specie iuris* quest'accertamento di fatto (della cui accurata ricostruzione si è qui riferita solo la parte saliente), la Corte romana ha fatto un esatto richiamo alla duplice presunzione di colpa di cui era gravata la Cosarma in forza dei citati artt. 2050 e 2051: il primo per l'esercizio dell'attività indubbiamente pericolosa qual è quella consistente nel caricamento di olio greggio nelle tanche di una nave cisterna; il secondo per il danno proveniente dalle cose in custodia, cioè del gas di idrocarburi, che è il naturale prodotto di evaporazione dell'olio greggio. Ed in relazione a ciò ha considerato che la Cosarma, cui incombeva il relativo onere, non ha fornito la prova liberatoria della responsabilità presunta a suo carico; non quella, *ex art. 2050*, di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno (chè, al contrario, risulta la prova del contrario, attesa

la mancata chiusura ermetica delle tanche durante le operazioni di caricamento); non quella, *ex art.* 2051, del caso fortuito (ché, al contrario, la presenza di tutti i presupposti per l'innescò di una esplosione è da attribuirsi ad un comportamento colpevole dei membri dell'equipaggio). La stessa Corte, di contro, ha escluso qualsiasi responsabilità, anche presunta, delle compagnie caricatrici (le iraniane I.O.E.P.C. e N.I.O.C.), ed ha perciò respinto la riconvenzionale della Cosarma, attesa l'insussistenza di un nesso di causalità fra l'attività di adduzione del greggio a bordo e l'esplosione ivi avvenuta per l'accensione del gas stagnante sopra coperta: fatto che si è prodotto sulla nave per una causa successiva e non riconducibile all'attività di pompaggio da terra. Al qual riguardo i giudici d'appello hanno disatteso le richieste istruttorie formulate dalla Cosarma (intorno alla struttura degli impianti di adduzione e pompaggio nonché alla natura chimica del greggio) ritenendole del tutto inconducibili, in quanto inidonee a fornire, men che la colpa, alcun elemento di presunzione a carico delle compagnie caricatrici per il formarsi, a bordo della nave, di quella situazione di pericolo costituita dalla miscela esplosiva che poi si innescò.

A fronte di tale motivazione, che involge tipici apprezzamenti di merito intorno ad una situazione di fatto su cui la Corte d'appello si è soffermata con approfondita e coerente disamina, cadono anche il quinto, il sesto e il settimo motivo di ricorso, con i quali, sotto il profilo dell'omessa o insufficiente motivazione, si viene in realtà a criticare il

convincimento espresso dai giudici su ciascuno dei punti sopra riassunti. Nonostante la molteplicità delle censure contenute nei tre mezzi, che praticamente tendono a rimettere in discussione ogni aspetto del fatto quale fu ricostruito e valutato nella competente sede, vale contro tutti e tre un'unica considerazione. Ed è che, essendo l'accertamento dei fatti compito esclusivo del giudice di merito, cui spetta « valutare le prove secondo il suo prudente apprezzamento » (art. 116 cod. proc. civ.), non può consentirsi che in questa sede — destinata solo al controllo di legittimità e non ad una prosecuzione del giudizio di merito in terza istanza — si chieda il riesame dei fatti e delle prove che la Corte d'appello, non senza darne congrua ragione, abbia valutato in modo diverso o difforme da quanto sostenuto dall'uno o dall'altro dei contendenti. Ciò non è consentito neanche per il tramite dell'art. 360 n. 5 cod. proc. civ., che, nei suoi limiti obiettivi e nella finalità sua propria, tende unicamente al controllo di legalità circa il modo e i mezzi adoperati dal giudice nella motivazione delle fonti del suo convincimento; ciò al fine di poterne seguire il processo logico, senza però discuterne il risultato, salvo che non sia contraddittorio con le premesse: onde la valutazione delle circostanze e delle ragioni poste a base di tale convincimento costituisce una *res facti*, che, ove — come nella specie — sia immune da vizi logici o giuridici, non è sindacabile in cassazione.

Lo stesso rilievo vale contro la censura di insufficiente motivazione che, con l'ottavo motivo, viene ri-

volta alla sentenza impugnata per avere escluso la responsabilità delle società caricatrici in ordine all'asserito aggravamento del danno, che sarebbe stato provocato, *post factum*, per colpa dei suoi dipendenti, dalla ritardata chiusura delle valvole di adduzione del greggio dal pontile alle tanche della nave. La censura è mal riposta, perché la Corte d'appello, colmando una lacuna della prima sentenza, ha dedicato ampio esame a tale questione (cfr. pag. 64-66) e l'ha risolto con una motivazione esauriente in fatto e corretta in diritto. Ha infatti considerato che la prima violenta esplosione verificatasi sulla nave distrusse completamente la testata del pontile, uccidendo sul colpo i due preposti e recidendo le tubazioni collegate con quelle di bordo, onde per forza di cose il greggio continuò a fluire dai tubi recisi senza che dal pontile si potesse porvi riparo (conseguenza questa dell'esplosione della nave e quindi di un fatto addebitabile alla Cosarma); il flusso peraltro fu fermato nello spazio di soli cinque minuti: e questi pochi minuti — ha osservato giustamente la Corte d'appello — « appaiono il minimo indispensabile, nei limiti delle umane possibilità, perché, di fronte ad una catastrofe di tale violenza (più di trenta furono i morti), dalle tubazioni a monte, lontane dai pontili, ci si rendesse conto di quanto era accaduto e stava accadendo e si provvedesse, superato il primo naturale smarrimento, ad arrestare il flusso della erogazione del grezzo ». Ciò solo, dunque, bastava ad escludere, nell'accertata insussistenza della colpa dei preposti, la responsabilità

delle società iraniane. Ma la Corte romana, stimando preferibile una motivazione scrupolosa ad una sufficiente, ha altresì precisato, sulla base di un motivato e incensurabile apprezzamento di merito, da un canto, che il greggio fuoriuscito in quei cinque minuti (500 tn.) fu di minima entità rispetto al liquido già a bordo della nave (13.000 tn.) e, dall'altro, che non fu quello ad appiccare il fuoco a questo, ma esattamente il contrario; e che, in definitiva, il sinistro non avrebbe avuto conseguenze meno disastrose senza l'apporto del greggio defluito dai tubi recisi.

4. Gli ultimi motivi dei due ricorsi si appuntano contro il capo di pronuncia che, in ordine alla rimozione del relitto, ha accolto la domanda di rimborso delle spese proposte dalle società iraniane contro la Cosarma ed ha respinto la contraria pretesa riconvenzionalmente avanzata da quest'ultima per i danni derivantili dalla rimozione.

(È appena il caso qui di precisare che, con riguardo a tale controversia, la Corte d'appello ha ritenuto applicabile la legge sostanziale iraniana, quale *lex loci*, a norma dell'art. 25 comma 2 delle preleggi. Ciò è esatto, né dà luogo a doglianze, poiché, a differenza di quanto si è deciso a proposito delle obbligazioni connesse con l'esplosione e l'incendio della nave, per il ben diverso rapporto nascente dalla rimozione del relitto dalle acque del golfo persiano, non si è in presenza di una fattispecie che trovi titoli in « atti o fatti compiuti a bordo di una nave », *ex art. 5 cod. nav.*).

Ordunque, col nono motivo, formulato soltanto dalla Cosarma, si deduce una insufficiente motivazione sul punto relativo alla diffida, che a quest'ultima doveva essere intimata, prima di procedere alla rimozione, secondo quanto statuisce l'art. 51 del regolamento portuale iraniano (corrispondente all'art. 73 cod. nav. italiano).

La censura è infondata. La Corte di Roma, replicando ad analogo motivo d'appello, ha osservato che la prescritta diffida era stata intimata dalla I.O.E.P.C., autorità portuale, con lettera del 16 agosto 1965 (come riconosciuto dalla stessa appellante). Ha peraltro rilevato che l'avviso non era neppure necessario, ricorrendo nella specie gli estremi per l'applicazione del 2° comma del citato art. 51, a norma del quale: « Quando gli interessi del porto necessitano un'azione immediata per la rimozione delle ostruzioni dell'area del canale o del porto, l'ufficio del porto può agire immediatamente senza osservare il termine notificato ai proprietari dell'imbarcazione... Le spese incontrate nella rimozione dell'ostruzione saranno a carico dei proprietari dell'imbarcazione » (cfr., in senso sostanzialmente conforme, il citato art. 73 cod. nav., ult. comma). E che ricorresse gli estremi dell'urgenza, stante la situazione generale di pericolo e di grave intralcio se non addirittura di impedimento alla navigazione che si era venuta a determinare, a causa dell'ingombrante relitto semisommerso trasversalmente nel bel mezzo del porto canale, è circostanza che

nuta in sentenza (cfr. pag. 68-74) emerge in modo veramente netto e preciso e, comunque, incensurabile in questa sede.

Con i successivi motivi decimo e undicesimo (corrispondenti al nono e al decimo del ricorso proposto dalle compagnie assicuratrici), si denuncia la violazione del principio secondo cui il creditore ha l'obbligo di limitare il danno. Assumono i ricorrenti che nella colposa violazione di tale obbligo sarebbe incorsa la I.O.E.P.C. nel procedere alla indiscriminata demolizione della nave, mentre sarebbe stato possibile, ed era quindi doveroso, effettuare il « rigalleggiamento » in tronconi, al fine di una eventuale ricostruzione della nave e, quanto meno, di una migliore utilizzazione delle parti non danneggiate.

Neanche questa doglianza merita accoglimento.

Deve anzitutto osservarsi che la tesi muove dalla premessa — non dimostrata — che l'ordinamento iraniano contiene un principio uguale o corrispondente a quello sancito dall'art. 1227 cod. civ. italiano, al quale i ricorrenti hanno inteso richiamarsi. Ma anche ammessa l'esistenza e l'applicabilità di un tale principio, esso nella specie è mal invocato. Infatti la situazione in esame non può farsi rientrare nello schema del creditore che ha concorso a cagionare il danno di cui è vittima (comma 1) o che non ha evitato le ulteriori conseguenze dannose del fatto altrui (comma 2), poiché il credito della I.O.E.P.C. ha per oggetto il rimborso delle spese sostenute per la rimozione; onde non può parlarsi di obbligo di limi-

Cass., Sez. I, 15-VII-1976, n. 2796

*Cosarma e altri c. IOEPC e NIOC*

tare un danno quando questo è la conseguenza della spesa.

La prospettazione giuridica, quindi, dovrebbe essere capovolta, in quanto non è la I.O.E.P.C. bensì la Cosarma che assume la veste di vittima del danno, quale appunto sarebbe derivato dal fatto illecito della prima, e cioè dalla asserita attività colposa posta in essere con la rimozione del relitto.

Or, in questa prospettiva, la pretesa si infrange di fronte al motivato e incensurabile accertamento di fatto compiuto dalla Corte del merito, la quale ha considerato: che, dopo tre mesi dal giorno del sinistro, la Cosarma, nonostante diffidata e peraltro informata anche dal suo tecnico di fiducia (ing. Aurelio Guida) circa la necessità di sgombrare il porto dal grosso relitto « che intralciava notevolmente il movimento delle navi », non aveva redatto alcun piano concreto per la rimozione del medesimo; che a ciò invece si

doveva provvedere con la massima urgenza, per ovviare alla grave situazione di pericolo creatasi nel canale e nel porto; che la I.O.E.P.C., quale autorità portuale e sotto la sollecitazione del governo iraniano, aveva il dovere, oltre che il diritto, di attivarsi in tal senso, come in effetti fece, affidando il relativo incarico, nell'inerzia della Cosarma, ad una ditta specializzata e competente (la società iugoslava Brodospas); che la scelta della demolizione al posto del rigalleggiamento appariva pertanto giustificata dalle circostanze. E si può aggiungere, attese le acquisite risultanze, che era semmai onere della Cosarma adoprarsi allora per una soluzione tecnicamente diversa ed economicamente più conforme ai suoi interessi, invece di reputare suo diritto adagiarsi in una situazione di tergiversante attesa o di colpevole inerzia, da cui ora si vorrebbe trarre titolo per un indebito indennizzo. (*Omissis*).