

F.N. uf.  
sel



**ORIGINALE**

**LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE**

Oggetto

**TERZA SEZIONE CIVILE**

**TRASPORTO  
MARITTIMO -  
DANNI ALLA  
MERCE.**

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

- Dott. DANILO SESTINI - Presidente -
- Dott. FRANCO DE STEFANO - Consigliere -
- Dott. STEFANO OLIVIERI - Consigliere -
- Dott. FRANCESCO MARIA CIRILLO - Rel. Consigliere -
- Dott. CRISTIANO VALLE - Consigliere -

**R.G.N. 19103/2018**

Cron.  
Rep.

CC 11/09/2020

ha pronunciato la seguente

**ORDINANZA**

sul ricorso 19103-2018 proposto da:

CEREAL MANGIMI S.R.L., elettivamente domiciliata in ROMA,  
VIA ENNIO QUIRINO VISCONTI 99, presso lo studio  
dell'avvocato BERARDINO IACOBUCCI, rappresentata e difesa  
dagli avvocati ALFREDO PASANISI e BERNARDINO PASANISI;

*Fuc*

**- ricorrente -**

**contro**

STATUS MARITIME S.A., con sede a Panama, elettivamente  
domiciliata in ROMA, VIALE BRUNO BUOZZI 82, presso lo  
studio dell'avvocato TOMMASO MARRAZZA, che la  
rappresenta e difende;

**- controricorrente -**

**nonché contro**

2020  
1330

ZACCARIA & CO S.R.L.;

**- intimata -**

avverso la sentenza n. 765/2017 della CORTE D'APPELLO di  
LECCE, depositata il 12/07/2017;

udita la relazione della causa svolta nella camera di consiglio  
del 11/09/2020 dal Consigliere Dott. FRANCESCO MARIA  
CIRILLO.

*Fuc*

## FATTI DI CAUSA

1. La motonave Georgios T imbarcò in un porto francese una partita di 2900 tonnellate di mais destinate alla s.r.l. Cereal Mangimi. Giunta la nave nel porto di Brindisi, la società destinataria della merce lamentò che parte della stessa risultava fortemente bagnata ed ammuffita, sospendendo per tale ragione le operazioni di scarico della nave.

Da tale vicenda derivarono tre cause distinte davanti al Tribunale di Brindisi.

Nella prima la s.r.l. Zaccaria, in qualità di agente raccomandatario della motonave Georgios T, convenne in giudizio la s.r.l. Cereal Mangimi, chiedendo la condanna al risarcimento dei danni conseguenti al mancato scarico della merce ed all'indebito trattenimento della nave nel porto in conseguenza del provvedimento di sequestro ottenuto dalla società convenuta. Questo giudizio, nel quale subentrò, in qualità di attore, la S.A. Status Maritime, armatore e proprietario della nave, fu poi riunito al secondo, promosso dal medesimo armatore nei confronti della s.r.l. Cereal Mangimi, finalizzato ad ottenere l'accertamento del quantitativo di mais effettivamente danneggiato rispetto al carico complessivo della nave.

La s.r.l. Cereal Mangimi intraprese, a sua volta, la terza causa, nella quale convenne la s.r.l. Zaccaria, in qualità di agente raccomandatario, ed il comandante della nave affinché fossero condannati al risarcimento dei danni derivanti dall'avaria e conseguente perdita di 800 tonnellate di mais. Dopo aver ribadito l'esistenza di bagnamento e muffe sulla merce, la società attrice lamentò che il danno fosse stato accresciuto dalle operazioni di scarico che il comandante della nave aveva compiuto senza averne alcun potere (in particolare, lo scarico era avvenuto con una benna manovrata da gru che aveva determinato il rimescolamento del carico, col risultato che la merce danneggiata si era confusa con quella integra, rendendo poi impossibile la distinzione e l'utilizzazione dell'intero carico).

I giudizi vennero riuniti e in corso di causa fu emessa ordinanza ai sensi dell'art. 186-ter cod. proc. civ. per il pagamento della somma di lire

FMC

232.486.628 in favore della società Cereal Mangimi, nonché sentenza parziale di inammissibilità della domanda risarcitoria avanzata dalla società Status Maritime.

Quindi il Tribunale adito pronunciò sentenza definitiva con la quale ritenne che la responsabilità dell'accaduto fosse da ricondurre alla società Zaccaria ed alla società Status Maritime nella misura della metà, dovendo l'altra metà considerarsi riconducibile a forza maggiore; per cui, dopo aver determinato l'intero danno nella somma di lire 330 milioni, liquidò in favore della società Cereal Mangimi la metà dello stesso, pari a lire 165 milioni (euro 85.215), con conseguente obbligo di restituzione, in capo a quest'ultima, della somma di lire 67.486.620 (pari ad euro 34.854) ottenuta in eccesso in forza della citata ordinanza emessa ai sensi dell'art. 186-ter del codice di rito; contestualmente, il Tribunale rigettò la domanda nei confronti del capitano della nave e le domande proposte dalla società Zaccaria e dalla società Status Maritime.

Al fine di determinare il danno, il Tribunale recepì il contenuto della terza c.t.u., svolta dal dott. Visconti, la quale aveva escluso – andando di contrario avviso rispetto all'accertamento eseguito dall'Ufficio di sanità marittima del porto di Brindisi – che l'intero prodotto fosse inutilizzabile per la presenza di tossine. Per cui, dando per pacifico che 800 tonnellate di mais erano state depositate in alcuni silos e poi distrutte, il Tribunale ritenne che la distruzione di quel carico non fosse da ricondurre a responsabilità esclusiva del trasportatore, ma anche «ad una non corretta lettura dei risultati e ad un non corretto prelievo dei campioni».

FMC

2. La pronuncia è stata impugnata in via principale dalla società Cereal Mangimi ed in via incidentale dalla società Zaccaria e dalla società Status Maritime.

La Corte d'appello di Lecce, con sentenza del 12 luglio 2017, ha rigettato l'appello principale, ha accolto quello incidentale e, di conseguenza, ha ridotto la somma che le appellanti incidentali dovevano all'appellante principale, da quella di euro 85.215 a quella di euro

4.816,18, comprensiva di interessi e rivalutazione; ha condannato l'appellante principale a restituire alla società Status Maritime la somma di euro 115.253,24, oltre interessi, ed ha condannato le appellanti incidentali al pagamento di un quarto delle spese dei due gradi di giudizio, in considerazione della sia pur modesta soccombenza.

2.1. Ha osservato la Corte territoriale che i motivi secondo, terzo e quarto dell'appello principale, da trattare congiuntamente, erano privi di fondamento.

In ordine alla documentazione acquisita in sede dei due accertamenti tecnici preventivi svolti nei giudizi poi riuniti, la sentenza ha rilevato che l'accertamento del dott. Mitrotta era stato prodotto dalla società Status Maritime insieme al proprio atto di citazione, per cui l'acquisizione era legittima, alla luce della giurisprudenza secondo cui le prove assunte in sede preventiva possono entrare nel materiale valutabile da parte del giudice anche senza un provvedimento formale, essendo sufficiente la materiale acquisizione, purché non vi siano state violazioni del contraddittorio. Analogamente, era da considerare legittimo il richiamo alla consulenza del dott. Vergine in sede di accertamento tecnico preventivo; tanto più che il dott. Mitrotta era stato poi sentito come teste ed entrambi i tecnici erano stati autorizzati a servirsi di centri specializzati per l'esame dei campioni.

Quanto alle presunte decadenze nelle quali sarebbe incorsa la società Status Maritime, la sentenza ha rilevato che la medesima aveva solo formulato difese e non eccezioni non rilevabili d'ufficio.

In relazione, invece, al provvedimento emesso dalla locale ASL - che, secondo la tesi dell'appellante principale, il Tribunale aveva erroneamente disapplicato - la Corte di merito ha osservato che tale disapplicazione rientra nei poteri del giudice. Comunque, la successiva c.t.u. svolta dal dott. Visconti aveva posto in luce che non erano state le modalità di trasporto a determinare l'insorgere dei funghi tossici, che «buona parte del carico andato distrutto sarebbe stato invece utilizzabile per l'uso cui

Fuc

era destinato e che la distruzione dell'intero carico era avvenuta per una non corretta campionatura e successiva adeguata indagine». Per cui, ha concluso la Corte, la distruzione era da ricondurre ad una causa di forza maggiore.

2.2. Tanto premesso, la Corte leccese è passata ad esaminare insieme i motivi residui dell'appello principale e l'unico motivo dell'appello incidentale riguardanti la responsabilità per il danno sofferto dalla società Cereal Mangimi e l'effettiva entità del medesimo.

A questo proposito la sentenza – dopo aver ricordato che nella responsabilità di cui all'art. 2043 cod. civ. è il danneggiato a dover dimostrare il fatto illecito, il danno e il nesso di causalità – ha rilevato che, alla luce delle consulenze svolte, era pacifica la sussistenza della responsabilità delle società Zaccaria e Status Maritime in riferimento al bagnamento di sole 30 tonnellate di mais. Risultava, infatti, dalla relazione del dott. Mitrotta che la restante quantità era asciutta, di buona consistenza e di stagionatura adeguata.

Quanto agli interventi di scarico svolti dal capitano della nave, la Corte d'appello ha rilevato che non risultava «alcun divieto per il capitano di intervenire sulla merce trasportata». Nonostante vi fosse la c.d. clausola *free in and out*, non emergeva alcun limite o divieto di manipolare la merce in capo al comandante della nave, il cui intervento, anzi, era stato animato dalla finalità di riduzione dei danni di cui all'art. 1227, secondo comma, cod. civ., avendo egli solo cercato di isolare la merce bagnata da quella asciutta.

Solo in un momento successivo, invece, la società Cereal Mangimi aveva chiesto l'intervento della Sanità Marittima (e poi della ASL), a seguito del quale era stato emesso il provvedimento n. 850 del 5 marzo 1999 secondo cui l'intero carico di mais era inutilizzabile per l'uso destinato (uso alimentare zootecnico). Richiamando, in particolare, il contenuto della relazione del c.t.u. dott. Visconti, la Corte salentina ha osservato che la stessa era giunta alla conclusione che non vi erano nel

Fine

mais valori di aflatoxina fuori norma e che, invece, erano state le modalità di trasporto e di stoccaggio a favorire lo sviluppo dei funghi tossici. Il c.t.u. aveva anche in vario modo censurato le conclusioni raggiunte nella relazione della ASL e della Sanità marittima, rilevando che i campioni non erano stati prelevati in modo corretto; sicché «il carico di mais era utilizzabile per l'uso cui era destinato».

In definitiva, quindi, la distruzione del carico di mais conseguente al provvedimento della ASL di Brindisi non poteva essere ascritta a responsabilità delle società appellate, posto che non vi era alcuna prova del nesso eziologico tra il bagnamento di 30 tonnellate del prodotto, l'intervento legittimo del capitano della nave e la distruzione dell'intero carico di 800 tonnellate di mais; distruzione da considerare un fatto sopravvenuto avente causalità efficiente esclusiva, tale da interrompere il nesso di causalità rispetto agli eventi precedenti. D'altra parte, il provvedimento n. 850 suindicato non conteneva l'ordine di distruggere il mais, ma solo lo dichiarava inutilizzabile ai fini concordati, senza che la società destinataria l'avesse in alcun modo impugnato per vizi di legittimità.

FMC

In conclusione, dunque, la Corte di merito ha ritenuto – in tal senso accogliendo l'appello incidentale – che l'unico danno imputabile alla società Zaccaria ed alla società Status Maritime fosse quello relativo al bagnamento di 30 tonnellate di mais, come confermato dai consulenti tecnici e riconosciuto anche dalle società medesime.

3. Contro la sentenza della Corte d'appello di Lecce propone ricorso la Cereal Mangimi s.r.l. con atto affidato a cinque motivi.

Resiste la Status Maritime S.A. con controricorso.

La s.r.l. Zaccaria non ha svolto attività difensiva in questa sede.

Le parti hanno depositato memorie.

### **RAGIONI DELLA DECISIONE**

1. Con il primo motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360, primo comma, n. 3), n. 4) e n. 5), cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione

dell'art. 689 cod. proc. civ., degli artt. 244, 696, 62 e 194 cod. proc. civ., degli artt. 166 e 167 cod. proc. civ. e dell'art. 3, par. 4, secondo comma, della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924, introdotta nell'ordinamento italiano con la legge 12 giugno 1984, n. 244.

La complessa censura si divide in tre parti.

Nella prima si censura la sentenza per aver ritenuto validamente prodotti, e quindi utilizzabili, i due accertamenti tecnici preventivi svolti in giudizi diversi da quello promosso dalla ricorrente e poi riuniti. Non solo tali accertamenti non avrebbero potuto essere tenuti in considerazione, ma il c.t.u. dott. Visconti, nominato nel giudizio di merito, ne avrebbe recepito le conclusioni in modo acritico, col risultato per cui il punto centrale delle indagini sarebbe stato svolto da terzi scelti, e non dal consulente nominato.

Nella seconda censura si lamenta che la sentenza non abbia rilevato che le società convenute erano incorse in decadenze ai sensi degli artt. 166 e 167 cit., posto che la comparsa di costituzione della Status Maritime era stata depositata oltre il termine di decadenza.

*True*

Con la terza censura, infine, si censura l'esercizio, da parte della Corte d'appello, del potere di disapplicazione degli atti amministrativi in relazione ai provvedimenti emessi dall'Ufficio di sanità marittima che avevano determinato la distruzione della merce. Si osserva, a tale proposito, che tutti i problemi della disapplicazione verrebbero ad essere assorbiti dalla natura giuridica dell'azione proposta dalla società ricorrente, la quale era un'azione contrattuale; per cui, pacifico essendo che il mais fu imbarcato in buone condizioni nel porto di partenza, assumerebbe rilievo solo l'inadempimento rispetto all'obbligo di consegna della merce nelle medesime condizioni.

1.1. Il motivo non è fondato, ma sono necessarie alcune precisazioni.

La prima parte della censura, che ha ad oggetto l'ammissione delle relazioni rese nei due accertamenti tecnici preventivi e la conseguente



utilizzazione delle stesse da parte del c.t.u. nominato nel giudizio, è evidentemente infondata.

Correttamente la Corte d'appello ha richiamato la sentenza 9 novembre 2009, n. 23693, di questa Corte, in base alla quale l'acquisizione della relazione di accertamento tecnico preventivo tra le fonti che il giudice di merito utilizza per l'accertamento dei fatti di causa non deve necessariamente avvenire a mezzo di un provvedimento formale, bastando anche la sua materiale acquisizione, ed essendo sufficiente che quel giudice l'abbia poi esaminata traendone elemento per il proprio convincimento e che la parte che lamenti l'irritualità dell'acquisizione e l'impossibilità di esame delle risultanze dell'indagine sia stata posta in grado di contraddire in merito ad esse (principio ribadito dalla più recente sentenza 5 aprile 2016, n. 6591).

Quest'orientamento, al quale la pronuncia odierna intende dare ulteriore continuità, è in linea col testo dell'art. 698 cod. proc. civ., il quale stabilisce che «l'assunzione preventiva dei mezzi di prova non pregiudica le questioni relative alla loro ammissibilità e rilevanza»; mentre il terzo comma dell'art. 698 cit. dispone che i processi verbali delle prove assunte con l'accertamento preventivo non possono essere assunti prima che i mezzi di prova siano dichiarati ammissibili nel giudizio. Nel caso in esame, nessun dubbio può sussistere sulla legittimità dell'acquisizione dei verbali dei due accertamenti tecnici preventivi, anche perché il Tribunale ha ritenuto, nell'esercizio delle sue prerogative, di dover disporre una terza c.t.u., affidata ad un tecnico di sua fiducia, il quale ha avuto accesso agli accertamenti precedenti e se ne è giovato.

Quanto, poi, alla seconda e terza censura suindicate, il Collegio osserva che, se è evidente che il giudice di merito può dissentire (eventualmente) anche dalle conclusioni raggiunte dal proprio c.t.u., fornendone le necessarie spiegazioni, è altrettanto pacifico che rientra nei poteri del giudice quello della disapplicazione degli atti amministrativi ritenuti illegittimi. Per cui non può (in astratto) censurarsi il fatto che il

FMC

Tribunale prima, e la Corte d'appello poi, abbiano ritenuto di dover condividere le conclusioni del c.t.u. nella parte in cui questi è andato di contrario avviso rispetto alle indicazioni provenienti dal provvedimento emesso dall'Ufficio di sanità marittima del porto di Brindisi in relazione alle condizioni del carico di mais oggetto della controversia.

Tali osservazioni, però, valgono in generale; tenendo presente che la sussistenza del potere di disapplicazione in capo al giudice di merito va letta alla luce dell'inquadramento complessivo che la Corte d'appello ha dato della vicenda; inquadramento che, come si vedrà ora esaminando i successivi motivi, offre il fianco a numerose e fondate critiche.

2. Con il secondo motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360, primo comma, n. 3), n. 4) e n. 5), cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 112, 113, 115, 116, 167 e 329 cod. proc. civ. e dell'art. 2909 cod. civ., degli artt. 2043, 1218, 1223, 1372, 1678, 1680, 1696, 1996, 2700 e 2697 cod. civ., dell'art. 467 cod. nav. e degli artt. 1, 2 e 3 della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924, introdotta nell'ordinamento italiano con la legge 12 giugno 1984, n. 244, in materia di polizza di carico.

La censura contesta l'affermazione, contenuta nella sentenza impugnata, secondo cui l'azione esercitata dalla società ricorrente si fondava sul fatto illecito ed era perciò regolata dall'art. 2043 del codice civile. Sussisterebbe, pertanto, la violazione del giudicato, posto che fin dal primo grado la domanda risarcitoria era stata fondata sul contratto di trasporto e sulla polizza di carico e l'accoglimento parziale da parte del Tribunale si basava su tale presupposto; per cui, poiché nessuna impugnazione vi era stata sul punto, la natura contrattuale dell'obbligazione era da considerare accertata in modo irrevocabile. Da questa errata premessa derivano, secondo la parte ricorrente, una serie di violazioni di legge in tema di previsioni del contratto incorporate nella polizza di carico (art. 467 cod. nav.), di responsabilità contrattuale e di conseguente ricaduta dell'onere della prova dell'inadempimento, posto che

FULL

è il debitore inadempiente a dover dimostrare la sussistenza del proprio adempimento.

3. Con il terzo motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360, primo comma, n. 3), n. 4) e n. 5), cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 112, 113, 115 e 116 cod. proc. civ. degli artt. 1227 e 2043 cod. civ., degli artt. 1177, 1696, 2700 e 2697 cod. civ., degli artt. 463 e 467 cod. nav., dell'art. 3, par. 4, comma secondo, della Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924, introdotta nell'ordinamento italiano con la legge 12 giugno 1984, n. 244, in materia di polizza di carico, degli artt. 41 e 43 cod. pen., degli artt. 1221, 1228, 1292, 1294 e 2055 cod. civ., nonché degli artt. 1362 e 1372 cod. civ. in tema di interpretazione della clausola *free in and out* contenuta nella polizza di carico.

La complessa doglianza contiene una serie di censure.

La prima, dopo aver ricordato che la sentenza ha correttamente evidenziato come il bagnamento fosse di esclusiva responsabilità del vettore, rileva che, essendo la ricorrente girataria (in buona fede) della polizza di carico relativa alla merce in questione, nei suoi confronti non era ammessa la prova del ricevimento della merce in modo difforme rispetto a come essa era stata consegnata; per cui il vizio originario del mais riconosciuto dal c.t.u. non sarebbe comunque opponibile alla ricorrente.

La seconda censura riguarda le affermazioni della sentenza relative all'intervento del comandante della nave. Si osserva, in proposito, che l'abusività di quell'intervento, non conforme alle previsioni del contratto, era stata contestata con la copia del fax del 23 febbraio 1999 e con una serie di deposizioni testimoniali. In base alla polizza di carico, il comandante della nave non aveva alcun potere di manipolare la merce, perché suo compito era solo quello di custodirla e di consegnarla nelle stesse condizioni in cui l'aveva ricevuta. La Corte d'appello, nel tentativo di giustificare l'intervento del comandante, avrebbe erroneamente richiamato l'art. 1227 cod. civ. – che è norma riguardante il creditore, e

Fuc

non il debitore – ed avrebbe trascurato che la responsabilità del debitore sussiste non solo in caso di dolo, ma anche solo di colpa.

La terza censura contenuta nel motivo in esame ha ad oggetto la valutazione compiuta dalla Corte d'appello in ordine all'effettiva responsabilità della perdita del carico di mais. La sentenza, infatti, si sarebbe appiattita sulle conclusioni del c.t.u. dott. Visconti, ignorando le diverse conclusioni alle quali erano giunti l'Ufficio di sanità marittima e la ASL di Brindisi; in questo modo, infatti, vi sarebbe anche violazione dell'art. 2700 cod. civ. e delle regole sull'onere della prova, posto che quei documenti avevano natura di atto pubblico ed era pacifico che la merce era stata ricevuta in buone condizioni nel porto francese di partenza.

4. Con il quarto motivo si lamenta, in riferimento all'art. 360, primo comma, n. 3), cod. proc. civ., violazione e falsa applicazione degli artt. 1292, 1294 e 2055 cod. civ., dell'art. 41 cod. pen., nonché dell'art. 112 cod. proc. civ. in relazione all'omesso esame del settimo motivo di appello ed alla mancanza di motivazione.

Osserva la società ricorrente che, anche volendo condividere la tesi, non condivisa, secondo cui il provvedimento della ASL avrebbe avuto un'efficienza causale esclusiva nella determinazione della distruzione del mais, la sentenza sarebbe ugualmente censurabile; non potrebbe, infatti, configurarsi l'interruzione del nesso causale ai sensi dell'art. 41 cod. pen., perché l'intervento della ASL e dell'Ufficio di sanità marittima fu comunque determinato dal bagnamento della merce nella stiva della nave. Senza il bagnamento, non vi sarebbero stati i successivi provvedimenti, ivi compreso quello sulla distruzione del carico di mais. E poiché, nella specie, operava il principio di solidarietà passiva, pure ammettendo che la perdita della merce fosse ascrivibile anche ed in misura prevalente a colpa dell'Autorità sanitaria, ciò non avrebbe comunque consentito di escludere la responsabilità della società Status Maritime.

Full

5. I motivi secondo, terzo e quarto sono tutti fondati, nei termini che si vanno adesso a precisare.

6. Il secondo motivo è fondato per due concorrenti ragioni.

È evidente, innanzitutto, che aver ricondotto la fattispecie in esame ad un'ipotesi di responsabilità extracontrattuale costituisce un vistoso errore giuridico sul quale non è il caso di dilungarsi troppo; si tratta, invece, di un caso classico di contratto di trasporto marittimo, soggetto ad una serie di regole sulle quali in seguito si tornerà, che il giudice di merito avrebbe dovuto trattare facendo applicazione delle specifiche norme contrattuali. Oltre a ciò, risulta dalla lettura della stessa sentenza qui impugnata che il Tribunale aveva deciso la causa considerandola, appunto, come una causa di natura contrattuale; tale era, pacificamente, l'impostazione contenuta nell'atto di citazione dell'odierna società ricorrente, né risulta che alcuna contestazione sia stata sollevata in sede di appello su questo punto; o, almeno, nessuna delle parti ha neppure adombrato di aver posto nel giudizio di secondo grado la questione della ricorrenza di un'ipotesi di responsabilità da fatto illecito.

Trova pertanto applicazione il principio, già enunciato da questa Corte nella sentenza 8 novembre 2006, n. 23871, secondo cui alla mancata, specifica impugnazione della statuizione adottata dal giudice di merito, anche implicitamente ai fini della prescrizione, sulla natura, contrattuale o extracontrattuale, del titolo di responsabilità del convenuto, consegue il passaggio in giudicato, sul punto, della sentenza, non potendo il giudice dell'impugnazione, in conseguenza dell'effetto devolutivo dell'appello, qualificare autonomamente e diversamente tale titolo, al fine di ritenere in ipotesi applicabile un diverso termine prescrizione (in linea con tale pronuncia sono anche, benché in fattispecie del tutto differenti, le sentenze 18 luglio 2008, n. 19938, e 13 ottobre 2016, n. 20629). Sul carattere contrattuale della responsabilità delle parti originariamente convenute si era, pertanto, formato il giudicato interno.

Potrebbe obiettarsi che la Corte d'appello, nonostante tale errato inquadramento giuridico, abbia poi deciso la causa senza fare applicazione delle norme in tema di responsabilità da fatto illecito, né dei criteri

FULL

residuali sull'onere della prova, bensì attribuendo alle parti le rispettive responsabilità; ma si tratta di una considerazione che non tiene, perché al richiamo dell'art. 2043 cod. civ. la Corte leccese ha fatto seguire un totale silenzio su tutto il complesso ed articolato insieme di norme che regolano il trasporto marittimo.

7. Il terzo motivo è pure fondato, nei termini che seguono.

La prima censura in esso formulata è fondata alla luce di quanto si è detto a proposito del secondo motivo.

La Corte leccese, infatti, nel compiere la dovuta ricostruzione dei fatti, non ha in alcun modo tenuto presente il complesso quadro normativo in materia di trasporto marittimo. Ne consegue che questo Collegio non può affrontare direttamente il punto relativo alla polizza di carico (art. 467 cod. nav.) posto dalla società ricorrente; la società Cereal Mangimi, infatti, ha sostenuto di essere girataria in buona fede della polizza di carico, con conseguente impossibilità di provare, nei suoi confronti, il ricevimento della merce in modo difforme rispetto alla consegna (art. 3, comma 4, della Convenzione di Bruxelles resa esecutiva col r.d.l. 6 gennaio 1928, n. 1958); questione che richiede, evidentemente, un esame precluso in questa sede ma che il giudice di merito era tenuto a compiere.

FUC

Fondata è anche la seconda censura, relativa al ruolo svolto dal comandante della nave.

La Corte d'appello, infatti, ha commesso un errore giuridico anche su questo punto, richiamando l'art. 1227, secondo comma, cod. civ., che impone al creditore di usare l'ordinaria diligenza per evitare l'aggravamento del danno. Ma, a prescindere dalla semplice considerazione per cui il comandante della nave non era creditore, ma semmai debitore rispetto all'obbligo di consegna della merce – per cui è improprio il richiamo all'art. 1227 cit. – resta il fatto che la sentenza non ha, in effetti, esaminato il comportamento da lui tenuto; o, almeno, non ha verificato se la manovra da costui eseguita, benché animata da una finalità non censurabile, abbia realmente contribuito, o meno,

all'aggravamento del danno. La sentenza impugnata è, su questo punto, affatto silente, per cui la questione dovrà essere esaminata in sede di giudizio di rinvio.

7.1. Quello che invece la Corte d'appello ha indicato con precisione, né vi sono discussioni sul punto, è che il trasporto era regolato dalla clausola *free in and out* (f.i.o.).

È appena il caso di ricordare che la giurisprudenza di questa Corte ha già affermato che in tema di trasporto internazionale marittimo, ed alla stregua della disciplina desumibile sia dalla Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, che dall'artt. 422 cod. nav., le operazioni di caricamento e stivaggio della merce riguardano attività accessorie al trasporto e rientrano nella sfera di rischio, costo e responsabilità del vettore, potendo eventuali clausole derogatrici (quali, nella specie, quella *free in, liner out*) incidere sulle spese, e non sulla responsabilità, di quest'ultimo (sentenza 10 giugno 2015, n. 12087). Pronuncia, questa, in linea con le risalenti sentenze 25 ottobre 1982, n. 5565, e 11 maggio 1995, n. 5158, le quali espressamente hanno affermato che la clausola *free in and out*, in assenza di diverse e più specifiche indicazioni, ha l'esclusivo fine di accollare le spese di carico al caricatore e quelle di sbarco al ricevitore, senza incidere in alcun modo sul regime di responsabilità del vettore, il quale, pertanto, non è esonerato dall'ordinaria diligenza nella custodia e nello stivaggio del carico.

Fuic

D'altronde l'art. 422 cod. nav., analogamente all'art. 1693 cod. civ., dispone che il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti (v., sul punto, la sentenza 30 aprile 2010, n. 10600).

Per cui, in definitiva, risulta chiaro come l'errato inquadramento della fattispecie nella responsabilità aquiliana abbia condotto la Corte d'appello ad una serie di conseguenti omissioni, non avendo essa tenuto presenti le articolate conseguenze che la legge pone, in termini di responsabilità per il carico e per i danni, a carico del vettore. D'altra parte, va detto che l'applicazione delle norme ora in sintesi richiamate potrebbe rendere irrilevante stabilire se il danno alla merce sia dipeso dal bagnamento (vizio successivo, conseguente alla navigazione) ovvero alla presenza (originaria) di un fungo tossico (aflatossine); tutte questioni che il giudice di rinvio sarà tenuto ad accertare.

7.2. La fondatezza delle prime due censure formulate nel terzo motivo comporta l'assorbimento della terza, nella quale la società ricorrente lamenta, come si è detto, che la sentenza si sarebbe appiattita sulle conclusioni del c.t.u. dott. Visconti, ignorando le diverse conclusioni alle quali erano giunti l'Ufficio di sanità marittima e la ASL di Brindisi.

8. È fondato, poi, anche il quarto motivo, nei sensi che si vanno ad indicare.

Dalla lettura della sentenza risulta – anche se la motivazione non è molto chiara su questo punto – che la Corte d'appello, ribadendo quanto già affermato dal Tribunale, ha riconosciuto che la distruzione di 800 tonnellate di mais fu dovuta ad una non corretta lettura dei campioni prelevati; perché, stando alle conclusioni del c.t.u. dott. Visconti che entrambi i giudici di merito hanno sostanzialmente recepito, la maggior parte del mais andato distrutto sarebbe stato utilizzabile allo scopo per il quale era stato acquistato. Parrebbe cioè di capire, anche se il condizionale è d'obbligo, che l'errore che causò la distruzione della merce (idonea invece allo scopo) fu dovuto all'Ufficio di sanità marittima, le cui conclusioni il citato c.t.u. ha ritenuto di smentire. Conseguenza da ciò che quella distruzione era da attribuire, anche se in parte, a forza maggiore.

È evidente, però, che siffatta ricostruzione non regge alla critica di cui al motivo in esame. Ed infatti, anche volendo ammettere che l'odierna

Full



parte ricorrente non fosse obbligata a chiedere l'intervento dell'Ufficio di sanità marittima, resta il fatto che l'eventuale ipotetico errore da quest'ultimo commesso non può ridondare a carico della parte danneggiata. Posto che la Cereal Mangimi chiese l'intervento dell'Ufficio suddetto a causa del bagnamento della merce riscontrato all'arrivo – bagnamento sulla cui esistenza concorda la Corte d'appello e che può, quindi, essere dato per accertato – l'errore dell'Ufficio doveva essere sempre collegato, sia pure per causalità indiretta, alla responsabilità del vettore, non potendosi sostenere l'interruzione del nesso di causalità per questa ragione. Ne consegue che le censure del quarto motivo finiscono col dimostrare ulteriormente, ove mai ve ne fosse bisogno, come la mancata riconduzione della fattispecie alle regole della responsabilità contrattuale abbia portato fuori strada la Corte di merito.

9. L'accoglimento dei motivi secondo, terzo e quarto determina l'assorbimento del quinto, relativo alla liquidazione delle spese dei giudizi di merito ed esime la Corte anche dalla necessità di esaminare l'eccezione sollevata dalla parte ricorrente in relazione alla presunta irregolarità della procura della società controricorrente.

Fulc

10. In conclusione, rigettato il primo motivo, sono accolti i motivi secondo, terzo e quarto del ricorso, con assorbimento del quinto.

La sentenza impugnata è cassata in relazione e il giudizio è rinviato alla Corte d'appello di Lecce, in diversa composizione personale, la quale deciderà il merito dell'appello attenendosi alle indicazioni della presente decisione.

Al giudice di rinvio è demandata anche la liquidazione delle spese del presente giudizio di cassazione.

#### **P.Q.M.**

La Corte *rigetta* il primo motivo di ricorso, *accoglie* i motivi secondo, terzo e quarto, con assorbimento del quinto, *cassa* la sentenza impugnata in relazione e *rinvia* alla Corte d'appello di Lecce, in diversa composizione personale, anche per le spese del giudizio di cassazione.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della Terza Sezione  
Civile, l'11 settembre 2020.

*full*

Il Presidente  
*Hertin*

*[Signature]*  
Il Funzionario Giudiziario  
Francesco ZATANIA

DEPOSITATO IN CANCELLERIA  
oggi, **16 NOV 2020**

*[Signature]*  
Il Funzionario Giudiziario  
Francesco ZATANIA