REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE DI PERUGIA

Sezione Seconda Civile

Il Giudice del Tribunale di Perugia, dott. Luca Marzullo, in funzione di giudice monocratico, all'esito dello scambio degli scritti conclusivi e sulle conclusioni precisate all'udienza del 20 maggio 2020 pronuncia la seguente

SENTENZA

nella causa iscritta al n. R.G. 3594/2015

TRA

H.L. S.R.L., in persona del suo legale rappresentante p.t.;

Rappresentata e difesa dall'avv. Alessandra Gesino e dall'avv. Antonio Coaccioli ed elettivamente domiciliata presso lo studio del secondo difensore, sito in Perugia, P.zza Alfani, n. 4, giusta procura in atti;

Attore

CONTRO

T. S.R.L., in persona del legale rappresentante p.t.;

Rappresentata e difesa dall'avv. Lucio Ravera del Foro di Genova e dall'avv. Nicolò Todini ed elettivamente domiciliato presso lo studio del secondo difensore, sito in Magliano Sabina (RI), giusta delega in atti;

Convenuta

NONCHÉ CONTRO

V. S.R.L., in persona del legale rappresentante p.t.;

Convenuta contumace

Svolgimento del processo - Motivi della decisione

1. La società H.L. (I.) s.r.l. si è rivolta al Tribunale di Perugia onde ottenere, in contraddittorio con entrambe le società convenute, l'accertamento della loro responsabilità, in via solidale o secondo le eventuali quote, e, per l'effetto, la condanna delle stesse a risarcire il danno subito in relazione ai trasporti effettuati dei 27 contenitori, per il complessivo importo di Euro 117.529,09.

L'attrice, premesso di essere agente generale per l'Italia della società H.L.A., a fondamento della propria domanda ha dedotto:

- di essere stata incaricata di eseguire un trasporto marittimo di ingenti quantità di materie plastiche dal porto di Gedda a quello di Livorno;

- che detto ordine veniva impartito dalla società P.P.P. ed in relazione allo stesso venivano emesse quattro booking confirmations, cui venivano associate le polizze di carico emesse riguardanti i contenitori;

- che le polizze di carico emesse indicavano quale caricatore-mittente la società P.P.P. mentre quale destinatario-ricevitore la società V. s.r.l.;

- che per tutti i trasporti la società V. s.r.l. aveva sottoscritto in data 25.2.2014 una dichiarazione di rilascio permanente in favore della società T., con cui quest'ultima veniva indicata quale unico soggetto titolato a ricevere il rilascio di tutte le spedizioni del loro fornitore e titolare del mandato di occuparsi delle pratiche di svincolo e di sdoganamento nonché pagamento delle spese;

- che i contenitori giungevano al porto di Livorno in data 26.2.2014 nonché 27.3.2014 rimanendo in giacenza presso il terminal Darsena Toscana in attesa degli adempimenti previsti;

- che, inoltre, in data 6.4.2014 il caricatore P.P.P. ebbe a richiedere che alcune delle polizze di carico emesse venissero modificate sostituendo il destinatario ricevitore con la società T. in luogo della società V. s.r.l., cosa regolarmente avvenuta, previa acquisizione dell'autorizzazione da parte della medesima società T.;

- che, tuttavia, in data 9.4.2014 venne eseguito un decreto di sequestro preventivo d'urgenza emesso in data 7 aprile 2014 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, riferito alle partite di merci estere riposte in contenitori giacenti presso diversi porti nazionali, sottoponendo, pertanto, a sequestro tutte le merci stivate nei contenitori messi a disposizione della H.L.;

- che, per l'effetto, anche i contenitori sono stati bloccati unitamente alla merce in essi contenuti;

- che in data 28.5.2014 venne accolta la richiesta di dissequestro relativa ai contenitori, i quali vennero recuperati in data 5 giugno 2014.

1.1. Sulla scorta di tali fatti, l'attrice ha rappresentato di aver quindi richiesto il pagamento dell'importo di Euro 125.392,21 - comprensivo dei costi dei noli, delle demurrages, cioè i costi giornalieri per il mancato utilizzo del contenitore giacente a destinazione, degli storages, cioè i costi di giacenza maturati, nonché i costi sostenuti per il trasporto dal luogo di svuotamento al deposito - e che la società T. aveva corrisposto il minor importo di Euro 7.863,12, salvo successivamente dichiararsi estranea alla vicenda.

1.2. Dedotto quanto precede in punto di fatto, ha osservato l'attrice di aver correttamente adempiuto alla propria prestazione a differenza delle società convenute, ritenute entrambe tenute al pagamento della somma richiesta.

Ha, invero, dedotto l'attrice che il trasposto marittimo è regolato dalla polizza di carico che costituisce il documento rappresentativo delle merci da trasportare e che attribuisce al suo possessore il diritto alla consegna, il possesso delle merci ed il potere di disporne mediante trasferimento del titolo; che tali polizze, stampate in tre originali, sono consegnate al soggetto richiedente l'emissione oppure, dietro specifica richiesta al vettore, inviate al soggetto indicato come dal richiedente come incaricato del ritiro; che nella specie gli originali delle polizze erano state consegnate al caricatore.

Ha, ancora, rappresentato che le polizze di carico contengono pattuizioni generali che regolamentano le condizioni che disciplinano il rapporto, precisando ulteriormente che "...per prassi invalsa nel trasporto marittimo, le condizioni generali di trasposto della polizza di carico del vettore si danno sempre per accettate da parte dei soggetti coinvolti nel trasporto e in essa indicati senza che sia necessaria alcuna specifica accettazione scritta o formale del loro contenuto...".

Ha, quindi, osservato che tra le condizioni generali che vengono in rilievo vi sarebbe quella che prevede una responsabilità solidale nei confronti del vettore e per l'adempimento di tutte le obbligazioni nonché per il risarcimento dei danni, perdite, spese e sanzioni, di tutte le persone che rientrano nella definizione di "merchant".

1.3. Ciò, prosegue l'attrice, fonderebbe la responsabilità di entrambe le convenute, almeno per una parte del credito: ed infatti, deduce l'attrice che mentre le polizze di carico n. (...) e n. (...) (riferite a 9 contenitori) erano state sdoganate ed erano di proprietà della società V., le altre polizze di carico venivano modificate prevedendo quale destinatario ricevitore non più la società V. s.r.l. ma la società T., da intendersi, nondimeno, responsabile per tutti i trasposti sia in forza della dichiarazione di rilascio permanente operata in suo favore dalla società V. s.r.l. sia in forza del comportamento concludente assunto in relazione alla merce trasportata.

Da qui, indicati le voci di costo e di danno riferiti a ciascuna delle booking confirmations emesse, le richieste rassegnate in citazione ed in premessa sinteticamente compendiate.

2. Nella contumacia della società V. s.r.l., si è costituita la società T. s.r.l. la quale ha, in via preliminare, contestato la carezza di legittimazione o di interesse ad agire in capo all'attrice, con conseguente improcedibilità dell'azione, dal momento che la stessa svolge unicamente attività di agenzia e sarebbe estranea all'attività di trasposto riconducibile alla società H.L.A. (G.).

Ha, poi, contestato la propria carenza di legittimazione passiva evidenziando che i diritti e gli obblighi del destinatario sorgono soltanto nel momento della consegna delle cose a destinazione ovvero con la richiesta di consegna.

Ha, quindi, rappresentato che la società mittente era la P.P.P. mentre il destinatario ricevitore era la società V. s.r.l., contestando, altresì, l'operatività delle condizioni generali di contratto e l'applicabilità delle stesse nei suoi riguardi.

Ha, invero, rappresentato di avere agito unicamente quale mandatario con rappresentanza per conto della V. s.r.l. con riferimento alle operazioni doganali, non assumendo alcuna obbligazione diretta in relazione alle spedizioni, senza contare, prosegue ancora la convenuta, che gli originali delle polizze di carico non sono mai stati consegnati dal momento che la società V. s.r.l. non aveva pagato il prezzo della merce acquistata, con l'ulteriore conseguenza di non avere neanche titolo per poter richiedere la consegna della merce.

Ha, infine, escluso ogni rilevanza alla correzione delle polizze di carico richiesta dalla P.P.P. per alcuni contenitori, trattandosi di una correzione meramente formale delle polizze i cui originali sono comunque in possesso della società P.P.P..

Sicché, contestata la somma richiesta anche con riferimento all'entità delle voci nonché dei costi effettivamente sostenuti, ha rassegnato le conclusioni di cui in comparsa ed a cui per brevità si opera rinvio.

3. All'esito dell'udienza del 12 gennaio 2016, la società attrice è stata invitata a depositare la traduzione giurata dei documenti allegata al proprio fascicolo di parte; quindi, con Provv. del 4 maggio 2016, l'attrice è stata invitata a depositare ai sensi dell'art. 182 c.p.c., l'autorizzazione della società H.L.A., prevista dall'art. 4 del contratto di agenzia.

All'esito, la causa è stata, quindi, trattata con lo scambio delle memorie di trattazione ed istruttorie ed istruita con i mezzi di prova richiesti dalle parti ed ammessi nei limiti della loro rilevanza.

Quindi, mutato diverse volte il giudice istruttore nella persona fisica, il procedimento è stato assegnato allo scrivente già per la precisazione delle conclusioni.

Espletato tale incombenza, la causa è stata trattenuta in decisione con assegnazione dei termini di cui all'art. 190 c.p.c.

Sotto il profilo della dinamica processuale, si osserva unicamente che, tenuto conto dell'emergenza sanitaria legata alla diffusione del virus Sar-Cov-2, all'incombenza si è proceduto nelle forme della cd. trattazione scritta.

4. La domanda è fondata e meritevole di accoglimento, nei sensi e nei soli limiti che si vanno sinteticamente ad esporre.

Prima di esaminare il merito della controversia, reputa il Tribunale di dover prendere posizione in relazione alle eccezioni di carattere preliminare sollevate dalla convenuta con riguardo alla carenza di legittimazione attiva della società attrice e con riguardo alla propria carenza di legittimazione passiva.

Si premette che, com'è noto, la legittimatio ad causam, nel duplice aspetto di legittimazione ad agire e contraddire, si risolve nell'accertare se, secondo la sola prospettazione dell'attore, questi e il convenuto assumono, rispettivamente, la veste di soggetto che ha il potere di chiedere la pronuncia giurisprudenziale e di soggetto tenuto a subirla, indipendentemente dall'effettiva titolarità del rapporto controverso che attiene al merito della questione (cfr. Cass. 2105/00; 1321/95; 1375/93; 9427/87); pertanto, osserva sempre la Corte di Cassazione, il difetto sussiste quando l'attore pretenda "una pronuncia nei confronti di un soggetto del quale si prospetta l'estraneità dal rapporto controverso" (Cass. civ., sez. III, 3.12.1999, n. 13467).

Quando il convenuto eccepisca la propria estraneità al rapporto giuridico sostanziale dedotto in giudizio, viene a discutersi non di una condizione per la trattazione del merito della causa, quale è la legittimatio ad causam, ma della effettiva titolarità passiva del rapporto controverso, cioè dell'identificabilità o meno nel convenuto del soggetto tenuto alla prestazione richiesta dall'attore.

In altre parole, mentre il controllo circa la legittimatio ad causam ad agire ed a contraddire, si risolve nell'accertare se, secondo la prospettazione del rapporto controverso data dall'attore, questi ed il convenuto assumano, rispettivamente, la veste di soggetto che ha il potere di chiedere la pronuncia giurisdizionale e di soggetto tenuto a subirla, ogni eccezione del convenuto circa l'effettiva titolarità attiva o passiva del diritto fatto valere comporta una disamina ed una decisione attinente al merito della controversia (cfr. Cass. civ. sez. I, 22 maggio 2020, n. 9457, secondo cui "...secondo la giurisprudenza di questa Corte "(...) la titolarità della posizione soggettiva attiva o passiva, vantata in giudizio è un elemento costitutivo della domanda ed attiene al merito, sicché spetta all'attore allegarla e provarla, salvo il riconoscimento o lo svolgimento di difese incompatibili con la negazione da parte del convenuto; le contestazioni da parte del convenuto, della titolarità del rapporto controverso dedotta dall'attore hanno natura di mere difese, proponibili in ogni fase del giudizio, senza che l'eventuale contumacia o tardiva costituzione assuma valore di non contestazione o alteri la ripartizione degli oneri probatori, ferme le eventuali preclusioni maturate per l'allegazione e la prova di fatti impeditivi, modificativi o estintivi della titolarità del diritto non rilevabili dagli atti; la carenza di titolarità attiva e passiva del rapporto controverso è rilevabile d'ufficio dal giudice se risultante dagli atti di causa" ed ancora: "(...) la titolarità costituendo un elemento costitutivo del diritto fatto valere in giudizio può essere negata dal convenuto con una mera difesa e cioè, con una presa di posizione negativa, che contrariamente alle eccezioni in senso stretto, non è soggetta a decadenza, ex art. 167 c.p.c., comma 2 (...). Pertanto, la questione che non si risolve in un'eccezione in senso stretto può essere posta dal convenuto anche oltre quel termine e può essere sollevata d'ufficio dal giudice" (Cass. sez. un. 2951/16, 22525/18)..."

5.1. Ciò posto, a mente dell'art. 4 del contratto di agenzia l'Agente si impegna a "...recuperare le somme dovute alla compagnia e, se necessario, avvierà le azioni legali contro i clienti o terze parti debtrici, previa autorizzazione scritta della Compagnia...".

Ne consegue che, acquisita la prescritta autorizzazione, la società attrice è munita della relativa legittimazione ad agire.

Quanto, invece, alla prospettata carenza di legittimazione sul piano passivo, trattasi di questione che attiene esclusivamente al merito della controversia.

Da ultimo, osserva il Tribunale che è evidentemente infondato il profilo concernente l'eccepita carenza di interesse essendo evidente l'interesse sotteso alla presente azione giudiziaria; qualora, invece, ancorché discorrendo di carenza di interesse, si sia inteso fare riferimento, sotto altra angolazione, pur sempre alla titolarità del rapporto, trattasi di profili che attengono al merito della pretesa e di cui si dirà.

6. Tanto premesso, è, dunque, possibile procedere all'esame del merito della controversia, di cui è utile compendiare, in via di estrema sintesi, i contenuti, analizzando, partitamente, la posizione della convenuta T. e della convenuta V. s.r.l.

Invero, l'attrice ha formulato la richiesta di pagamento avente ad oggetto i costi dei noli, le demurrages (controstallia), gli storages e tutti gli altri costi sostenuti per il trasporto dei contenitori vuoti dal luogo di svuotamento al deposito e spese di assistenza legale per ottenere il dissequestro dei contenitori.

Sostiene l'attrice che la società T. s.r.l. sarebbe tenuta al pagamento delle somme richieste, atteso che la stessa (i) per determinate polizze di carico risulta indicata come destinatario/ricevitore, (ii) in relazione a tutti i trasporti aveva comunque avuto una dichiarazione di rilascio permanente da parte della società V., (iii) ciò determinerebbe l'acquisizione in capo alla società T. della qualità di "merchant" a mente delle condizioni generali di contratto, per le quali non vi è bisogno di accettazione espressa e per cui non risulterebbe applicabile la legge italiana: ne conseguirebbe che la convenuta T. s.r.l. sarebbe tenuta al pagamento di quanto richiesto sia a mente delle condizioni generali previste sia perché avrebbe tenuto condotte idonee a manifestare la volontà di accettare le merci ed entrarne in possesso.

Orbene, reputa il Tribunale che la valutazione della presente fattispecie postuli, preliminarmente, l'inquadramento ed una ricostruzione dei rapporti intervenuti tra le parti, sia sul piano negoziale che su quello della disciplina applicabile.

6.1. Quanto alla natura del rapporto, giova, invero, osservare che la società H.L. ha garantito "...la prenotazione del trasporto della predetta merce, unitamente alla messa a disposizione di n. 27 contenitori in cui stivare la medesima..." (cfr. pag. 1 dell'atto di citazione).

Occorre chiedersi se il contratto che disciplina l'impiego dei container sia distinto ed autonomo dal contratto di trasporto, restando assoggettato dunque ad una disciplina specifica e distinta da quella che regge il trasporto, oppure se di tratti di null'altro che di una componente del contratto di trasporto avente ad oggetto il trasferimento della merce contenuta nei container.

Ebbene, reputa il Tribunale che il contratto con il quale il vettore ha fornito i contenitori sia da qualificare come contratto di locazione, autonomo rispetto al contratto di trasporto della merce e non rientrante tra le cd. prestazioni accessorie (si vedano in proposito Cass. 12888/2009, Cass. 4900/2011).

Ne consegue, ulteriormente, che detto contratto risulta inoltre indipendente dal contratto di trasporto, poiché permane anche dopo che quest'ultimo risulti concluso, dal momento dell'arrivo della merce a destinazione e fino a quando il contenitore oggetto di locazione non sia restituito.

Sul punto la giurisprudenza di legittimità qualifica la fornitura da parte del vettore di container impiegati per lo stivaggio delle merci in termini di contratto di locazione, distinto dal contratto di trasporto, che espone il soggetto obbligato al pagamento di un corrispettivo per l'eventuale ritardo nello svuotamento e nella riconsegna.

In questi termini si è pronunciata la Corte di Cassazione, sentenza n. 12888/2009, secondo cui "...se il vettore marittimo abbia, in funzione del contenimento della merce da trasportare su commissione del caricatore, locato dei containers al caricatore stesso, pattuendo un corrispettivo a tempo fino alla data in cui ne abbia conseguito nuovamente la disponibilità a seguito del ritiro della merce contenutavi da parte del ricevitore nel porto di destinazione e questi ritardi nel ritirare la merce, l'obbligazione del caricatore di corrispondere il canone di locazione (la quale costituisce oggetto di un contratto autonomo e distinto da quello di trasporto, e che pertanto permane in capo al caricatore anche nel caso di girata della polizza di carico) cessa a decorrere dal momento stesso in cui il vettore abbia omesso di dargliene tempestivo avviso, dovendo da allora considerarsi esauriti gli effetti del rapporto locativo..." (in precedenza, sempre nel senso della riconducibilità allo schema della locazione, si era espressa la Corte di Cassazione con la sentenza n. 16643/2008, l'indirizzo giurisprudenziale è seguito infine anche dalla pronuncia della Corte di Cassazione n. 4900 del 28.2.2011).

Deve quindi concludersi che l'utilizzo dei container deve essere qualificato quale contratto di locazione, distinto dal trasporto: la connessione tra le obbligazioni scaturenti dai contratti esiste certamente sul piano economico e tecnico, ma non determina un assorbimento giuridico, se pure i due contratti possono ritenersi funzionalmente collegati.

6.2. Ciò posto, occorre ora verificare chi siano i soggetti tenuti al pagamento della prestazione richiesta.

A riguardo, può essere utile muovere proprio dall'analisi della natura del compenso di controstallia.

Si tratta di un argomento quanto mai discusso sia in dottrina che in giurisprudenza.

Quest'ultima trova, tuttavia, un punto di riferimento nell'orientamento abbracciato dalla Corte di Cassazione, la quale ritiene che il compenso di controstallia (definito anche demurrage), in materia di contratto marittimo di trasporto di cose, abbia "...natura di liquidazione forfettaria dei danni e delle spese cagionate dalla mancata cooperazione del ricevitore al compimento delle operazioni di sbarco della merce da parte del vettore e svolge, pertanto, una funzione analoga a quella della penale, la cui pattuizione, rispondendo alle finalità di stabilire in via preventiva la prestazione dovuta per il caso d'inadempimento o ritardo, con l'effetto di determinare e limitare a tale prestazione il risarcimento dovuto, dispensa il creditore dall'onere di fornire la prova dell'esistenza e dell'ammontare del danno sofferto..."(Cass. civ., Sez. 1, Sentenza n. 12711 del 20/07/2012; precedenti conformi: Sez. 1, Sentenza n. 2186 del 22/02/1992).

La Suprema Corte, pertanto, accoglie quell'indirizzo della dottrina specialistica che attribuisce a tale compenso natura risarcitoria.

Il compenso di controstallia rappresenta una pattuizione preventiva assimilabile alla penale; è espressamente prevista dalla legge (artt. 446 ss. cod. nav.), anche per quanto riguarda la durata e il computo, ma può essere liberamente disciplinata dalle parti, come più spesso accade, alla cui autonomia la fonte legislativa lascia ampio spazio.

Invero, le regole stabilite a livello di fonte primaria intervengono solo nel caso in cui non vi sia stato un patto o non siano presenti altri regolamenti od usi locali.

Ciò posto, ammettendo la natura risarcitoria delle controstallie, si può sostenere che il ritardo attribuibile al caricatore o ricevitore configuri una mora del creditore (mora credendi).

In sostanza, il caricatore o il ricevitore, creditori del trasporto, in quanto titolari dei diritti derivanti dal contratto di trasporto, ossia principalmente del diritto alla riconsegna della merce nel medesimo stato in cui essa è stata consegnata al vettore, ritardando il compimento della propria prestazione di caricazione o scaricazione (dovere di cooperazione), impedirebbero al vettore/debitore di adempiere alla sua obbligazione di trasferimento.

Il compenso di controstallia quindi si presenta come una liquidazione preventiva e forfettaria delle spese e dei danni causati al vettore dalla violazione del dovere di cooperazione del destinatario/ricevitore della merce, nei termini di una pattuizione riconducibile alla logica della mora del creditore e alla struttura della clausola penale. Ad ulteriore sostegno di questa ricostruzione, il codice della navigazione prevede una via diversa di adempimento per il vettore, secondo lo schema della mora credendi, nel caso in cui le merci giunte a destino non vengano ritirate.

Difatti, l'art. 450, secondo comma cod. nav. prevede che "...Se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo a norma dell'articolo 1514 del codice civile o, trattandosi di merci soggette a rapido deterioramento, alla vendita per conto del destinatario a norma dell'articolo 1515 dello stesso codice, dandone avviso all'interessato..."

Allo stesso modo, il vettore è titolare di un diritto alla liberazione dei containers.

Da ciò deriva che il compenso di controstallia è strettamente connesso al contratto di trasporto e ai relativi diritti ed obblighi da esso nascenti, essendo legato, nella fase di scaricazione, al diritto del destinatario/ricevitore di vedersi riconsegnata la merce, ma anche al suo dovere di collaborare con il vettore allo scopo di liberare la nave e i containers, in modo tale che l'armatore possa utilizzare i mezzi messi a disposizione per l'esecuzione del contratto.

6.3. La Corte di Cassazione ha fissato alcuni principi, costanti da lungo tempo, precisando che:

- "Il compenso per le controstallie, le quali si risolvono, in definitiva, in un prolungamento dell'uso della nave noleggiata, è dovuto all'armatore-noleggiante, che presta per maggior tempo la sua nave, dal soggetto del rapporto che abbia causato il ritardo nella scarica" (Sez. 1, Sentenza n. 517 del 04/03/1967);

- "Il portatore della polizza di carico, poiché subentrato nel contratto, cui la polizza si riferisce, nella stessa posizione giuridica del prenditore originario della polizza, è tenuto ad osservarne tutti i patti. Egli, quindi, non solo deve pagare il nolo, ma, se sia spirato il termine di stallia indicato nel contratto, è tenuto anche al compenso di controstallia, ove non provi che il ritardo per la scaricazione derivi da causa a lui non imputabile, nella quale ultima ipotesi dovrà, comunque, il compenso proporzionale al nolo, previsto dall'art. 448 cod.nav." (Sez. 1, Sentenza n. 2939 del 13/09/1968);

- "L'obbligo imposto al destinatario del carico, che ritarda colpevolmente il completamento della scaricazione, di pagare le controstallie consiste e si esaurisce nel dovere di versare, giorno per giorno, al vettore una somma determinata o agevolmente determinabile in forza del contratto o secondo gli Usi in proporzione della portata della nave" (Sez. 3, Sentenza n. 2249 del 03/08/1973);

- "Nel trasporto marittimo, gli obblighi imposti dalla polizza di carico al ricevitore della merce (nella specie, pagamento delle controstallie all'armatore) si trasferiscono al possessore degli ordini di consegna, per la quota di merce di sua spettanza, ove ne sia fatta menzione negli ordini stessi. A tal fine, non è necessario che gli ordini di consegna riproducano le clausole della polizza, ma è sufficiente che a quelle clausole facciano un riferimento, anche generico, purché idoneo ad evidenziare l'assoggettamento del loro possessore alle condizioni che la polizza pone al ricevitore" (Sez. 1, Sentenza n. 2182 del 12/06/1976);

- "Nel contratto di trasporto marittimo, in cui il vettore sia tenuto soltanto a mettere la merce a disposizione del destinatario nel porto di arrivo, il destinatario medesimo, con il diritto alla riconsegna, assume l'obbligo di provvedere a quanto di sua competenza per la tempestiva esecuzione delle operazioni di scarico, in tale porto e resta quindi soggetto al pagamento dei compensi di controstallie, per ritardi in dette operazioni, secondo le specifiche Disposizioni del codice della navigazione (art. 446 e segg.), ed in conformità dei principi generali che regolano la mora credendi. Per i medesimi compensi, invece, e salvo patto contrario, non risponde il mittente-caricatore, nemmeno quando abbia la qualità di venditore della merce (e si sia

avvalso del vettore per adempiere al proprio dovere di consegna nell'indicato porto), e deve conseguentemente escludersi che il vettore, ove abbia assunto l'iniziativa di pagare all'armatore della nave detti compensi di controstaillie (senza chiederne il rimborso al destinatario-scaricatore), possa poi rivalersi dei relativi esborsi contro il mittente-caricatore" (Sez. 1, Sentenza n. 4025 del 04/07/1985).

Si evince che, per il Giudice di legittimità, responsabile del compenso di controstaillia è colui che causa un ritardo.

In questo senso, tenuto al pagamento del compenso sarà il destinatario oppure il portatore della polizza di carico, nel momento in cui la controstaillia è legata alla fase di scarico. In ogni caso, occorre sottolineare che dalle citate sentenze emerge un principio: ciò che deve guidare il giudice nella valutazione dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto marittimo è rappresentato dai termini e dalle condizioni inseriti nella polizza di carico e riferiti direttamente all'accordo intercorso tra le parti.

Questa conclusione è rispettosa del principio dell'autonomia contrattuale delle parti, particolarmente accentuato nella materia del diritto della navigazione, rinveniente i suoi limiti esclusivamente nelle norme del codice della navigazione o nei generali divieti posti dall'ordinamento (ad esempio, sono nulli i patti che derogano al termine di prescrizione previsto dalla legge). Tale concetto, del resto, è stato ribadito dalla Corte di Cassazione anche in una recente sentenza, che apparentemente parrebbe contraddire quelle precedenti.

6.4. Il Supremo Collegio ha statuito il principio in base al quale la girata della polizza di carico non implica automaticamente l'assunzione da parte del giratario degli obblighi derivanti dal contratto di trasporto (Cass., Sez. 3, Sentenza n. 14089 del 20/06/2014). Leggendo il corpo della motivazione è possibile sostenere che la Corte condivide la motivazione della Corte territoriale, la quale ha sottolineato che la cornice entro cui devono essere verificati i diritti e gli oneri è rappresentata dalla polizza di carico, la quale costituisce un titolo rappresentativo delle merci e, in quanto tale, legittima il detentore al ritiro delle stesse. Tuttavia, dalla semplice detenzione non derivano automaticamente i relativi oneri, a meno che questi non siano riportati ed attribuiti a determinati soggetti nella polizza di carico.

Pertanto, il riferimento fondamentale è rappresentato dalla polizza di carico (o Bill of Lading), che è il più diffuso documento utilizzato nel trasporto marittimo, che corrisponde al duplicato della lettera di vettura e che attesta l'imbarco della merce in uno specifico porto di partenza per il trasporto a un porto di destinazione designato, su una nave indicata nel documento

La Bill of Lading, che solitamente viaggia separatamente dalla merce, assolve alle seguenti funzioni:

- attesta la presa in carico delle merci da parte del vettore marittimo o di un suo agente;
- comprova l'esistenza e il contenuto del contratto di trasporto inerente le merci in essa descritte;
- attribuisce al detentore del titolo originale il possesso delle merci e il potere dispositivo su di esse per il

trasferimento a terzi, che si perfeziona mediante girata.

La Bill of Lading è quindi titolo di credito negoziabile, che si presta pertanto al trasferimento a terzi dei diritti dispositivi sulle merci attraverso la girata, titolo rappresentativo delle merci che consente al suo legittimo possessore il ritiro delle merci a destino su presentazione dell'originale del titolo stesso, titolo frazionabile, in quanto, su richiesta dello shipper, è possibile "frazionare" la polizza di carico in tanti ordini di consegna (delivery orders), a seconda di quanti saranno i destinatari della merce.

La Bill of Lading può essere shipped, emessa successivamente al caricamento della merce a bordo della nave, o received, cioè emessa dopo la presa in consegna della merce, ma prima del suo caricamento a bordo della nave

Tale titolo rappresenta anche la prova del contratto di trasporto, come ha avuto modo di sottolineare la Suprema Corte (ex multis cfr. Cass., Sez. 1, Sentenza n. 1474 del 22/06/1967 secondo cui "...la polizza di carico, in quanto titolo rappresentativo della merce, ha natura di titolo di credito causale, che rivela un negozio cartolare, il cui oggetto è l'accertamento dei diritti ed eventualmente degli oneri derivanti per una delle parti (l'armatore) dal rapporto fondamentale nei confronti del terzo possessore, cosicché da tale collegamento fra negozio cartolare di accertamento, contenuto nella polizza di carico e contratto fondamentale, i quali possono anche coincidere in un unico documento, deriva che la polizza stessa adempie ad una duplice funzione, quella di titolo di credito e quella di prova del contratto di trasporto conseguentemente, le enunciazioni in essa contenute segnano la misura dei diritti e degli oneri del terzo possessore nei confronti dell'armatore e, nel contempo, provano il rapporto fondamentale, che non risulti diversamente regolato...").

Quindi, per citare testualmente la Cassazione, "...la polizza di carico adempie ad una duplice funzione, quella di titolo di credito, rappresentativo della merce, di natura causale e quella di prova del contratto di trasporto...".

In relazione alla funzione di documento probatorio del trasporto, le polizze di carico riportano sul retro le condizioni contrattuali di trasporto in forma di clausole a stampa opponibili al terzo ricevitore.

Conseguentemente, le enunciazioni in essa contenute segnano la misura dei diritti e degli oneri del terzo possessore nei confronti dell'armatore e nel contempo provano il rapporto fondamentale che non risulti diversamente regolato.

6.5. Alla luce della giurisprudenza ora citata, ha ricevuto risposta affermativa uno dei problemi che più di frequente si sono posti all'attenzione dell'interprete: la correlazione tra le pattuizioni contenute nel contratto di trasporto (o più frequentemente nel charter party - contratto di spedizione) e quelle racchiuse nella polizza di carico.

Ossia, la questione se determinate clausole del charter party e/o del contratto di noleggio (solitamente a viaggio) comportanti obblighi di prestazione a favore del vettore (quali il pagamento a destino del nolo o

delle controstellie o altrimenti) siano da lui azionabili nei confronti del ricevitore solo in presenza di espressa menzione in polizza degli obblighi predetti.

Tale questione ha ricevuto, dunque, dalla giurisprudenza (ed altresì dalla dottrina) risposta affermativa.

Del resto, tale soluzione appare coerente con la presunzione di irresponsabilità di cui gode il ricevitore-destinatario delle merci, il quale sia portatore di polizze di carico scevre da richiami al contratto di trasporto o non menzionanti alcun obbligo specifico di pagamento di nolo o di controstellie a destino: tale presunzione non è suscettibile di prova contraria, anche in omaggio al principio di letteralità dominante in tema di titoli di credito seppur solo rappresentativi di merci quali le polizze di carico (art. 1993 cod. civ. riacordato all'art. 467 cod. nav.). Posto che la misura della responsabilità è data dal titolo rappresentativo delle merci, per comprendere se il caricatore (shipper) si sia liberato di qualunque obbligo, è opportuno innanzitutto richiamare la seguente massima della Suprema Corte:

"In tema di contratto di trasporto marittimo di cose, quando nella polizza di carico la clausola di esonero del noleggiatore - o caricatore - da responsabilità (cosiddetta *cesser clause*) è correlata all'attribuzione al vettore del diritto di ritenzione sulle merci trasportate (cosiddetta *lien clause*), debitore delle controversie di sbarco (intese come rimborso e risarcimento forfettario delle spese e dei danni subiti dal vettore nel porto di arrivo per la sosta di scarico) è il ricevitore della merce, posto che dette controstellie hanno natura di liquidazione forfettaria dei danni e delle spese cagionate dalla mancata cooperazione del ricevitore al vettore, che può rivelarsi sulle merci trasportate esercitando il diritto di ritenzione. Nell'ipotesi in cui, invece, nella polizza di carico non sia inserita la cosiddetta *lien clause*, tale omissione va interpretata come assunzione di responsabilità da parte del noleggiatore - o caricatore - per le controstellie di sbarco, atteso che il vettore (o il raccomandatario) doveva emettere la polizza di carico in conformità alle indicazioni fornite dal noleggiatore (o caricatore) e che questi ha ricevuto la polizza senza sollevare obiezioni" (Cass., Sez. 1, Sentenza n. 2186 del 22/02/1992).

Quando si parla di *lien clause* si fa riferimento ad una clausola che configura un diritto di ritenzione del vettore sul carico, diritto che egli può esercitare in quanto detentore del carico stesso. In assenza della clausola, il codice della navigazione garantisce i crediti del vettore (per nolo e controstellie) facendoli assistere da un privilegio sulle cose caricate (art. 561, n. 4 cod. nav.), ma consente inoltre al comandante, previa autorizzazione dell'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione, di depositare o, se sia necessario, di vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstellia, a meno che il destinatario non provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore (art. 437 cod. nav.). La tutela accordata dall'esercizio del *lien* convenzionale si aggiunge alla tutela legale prevista dall'art. 437 senza sostituirla, con l'effetto di sovrapporvi un diritto di ritenzione in autotutela.

Talvolta, ma sempre meno frequentemente, correlativamente alla *lien clause*, molte polizze prevedono una *cesser clause*, che consente allo spedizioniere (o comunque al caricatore) di liberarsi dagli obblighi contrattuali quando abbia ceduto a terzi, possessori di polizze di carico, i diritti derivanti dal contratto.

Pertanto, essa definisce il momento a partire dal quale il charterer non è più obbligato per certi crediti del vettore (tra cui le controstaillie), che da quel momento devono essere pagati dal ricevitore del carico.

Il vettore, ovviamente, si tutela consentendo la liberazione dello shipper soltanto qualora abbia ottenuto soddisfazione dal ricevitore; in assenza di cesser clause, il caricatore rimane sempre responsabile degli obblighi che derivano dal contratto.

Questa è la situazione che ricorre nel caso in esame in cui è presente la lien clause ma non la cesser clause.

A riguardo, si osserva che nel campo dei trasporti marittimi internazionali, la polizza di carico è sottoscritta, per prassi abituale, dal solo vettore e non anche dal caricatore, e che la sottoscrizione della polizza solo da parte del rappresentante del vettore integra un vero e proprio uso commerciale in base al quale le condizioni apposte in polizza si reputano accettate dal caricatore prenditore del titolo anche in assenza di apposita specifica sottoscrizione.

Nella specie, peraltro, le polizze di carico facevano rinvio, appunto, alle condizioni generali.

6.6. Per quanto riguarda la legge di riferimento, non appare condivisibile la tesi di parte convenuta laddove richiama la disciplina contenuta nel Codice civile, riferibile, in realtà esclusivamente al trasporto terrestre.

Invero, il trasporto marittimo è disciplinato dal codice della navigazione, nonché, se internazionale, dalla Convenzione di B. del 25 agosto 1924, che ha ricevuto piena ed intera esecuzione in Italia con il R.D.L. 6 gennaio 1928, n. 1958, conv. in L. 19 luglio 1929, n. 1638, così come modificata dai Protocolli del 1968 e del 1979 (complesso normativo denominato comunemente Regole dell'Aja-Visby) e mai abrogata dal codice della navigazione, approvato con il R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (Cass. 22 giugno 1954 n. 2153 e 16 luglio 1954 n. 2539).

Si sottolinea, invero, che, "...al fine dell'applicabilità della convenzione di B. del 25 agosto 1924 un trasporto va qualificato come internazionale qualora la relativa polizza di carico sia emessa in uno degli stati contraenti, e la merce debba essere riconsegnata a soggetto straniero, rimanendo irrilevante, al fine indicato, che il contratto sia stipulato fra cittadini italiani, o che il trasporto venga eseguito a mezzo di nave italiana..." (Cass., Sez. 1, Sentenza n. 79 del 11/01/1978).

L'art. 10 della Convenzione statuisce, infatti, che la medesima si applica a qualsiasi polizza di carico concernente un trasporto di merce fra porti di due Stati diversi, allorché: a) la polizza di carico è emessa in uno Stato contraente b) il trasporto ha luogo partendo da un porto di uno Stato contraente oppure c) la polizza di carico prevede che le disposizioni della presente Convenzione, o di qualsiasi altra legislazione che le applica o dà loro effetto, disciplinano il contratto indipendentemente dalla nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di qualsiasi altra persona interessata. Ciascuno Stato contraente applica le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico suindicate. Il presente articolo non

infirmare il diritto di uno Stato contraente d'applicare le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico cui non si applicano gli alinea precedenti.

Per mera completezza della trattazione, si ricorda che la Cassazione ha precisato che "...l'oggetto di disciplina di tale Convenzione è il trasporto per mare, per tale intendendosi un rapporto contrattuale che comprende come momento iniziale le attività preliminari al carico delle merci per come regolate nell'art. III (cosiddetta operazione di caricazione) e come momento finale quelle che si concretano nella cosiddetta scaricazione, cioè nello scarico nel porto di arrivo e nella consegna ivi della merce senza soluzione di continuità, ovvero con una soluzione temporale di continuità fra scarico e consegna, ma senza che abbia luogo, dopo lo scarico, lo svolgimento di un'attività ulteriore di trasporto rispetto al trasporto per mare, che non sia quella esclusivamente funzionale ad una consegna, sempre nel porto di scarico, differita nel tempo rispetto allo scarico dalla nave e concretantesi, pertanto, solo nella custodia (a cura diretta o a cura indiretta del vettore) nello stesso luogo (costituito appunto dal porto di scarico), e, quindi, con esclusione di un trasporto via terra in un luogo diverso dal porto stesso. Ne consegue che, in difetto di accordo convenzionale delle parti estensivo dell'applicazione della Convenzione, ammesso dall'art. VII della stessa, deve escludersi che un contratto di trasporto che preveda, oltre ad un tratto compreso fra la caricazione e scaricazione così intese, tratti di trasporto anteriori o successivi, possa ritenersi regolato dalla Convenzione (in particolare quanto alle limitazioni di responsabilità) e deve ritenersi che il problema di individuazione della disciplina applicabile non sia risolvibile sulla base del principio di qualificazione del rapporto secondo il criterio cosiddetto della prevalenza, in quanto l'applicazione di tale criterio si concreterebbe in un allargamento della regolamentazione sovranazionale al di fuori di quanto essa prevede (che deve reputarsi di stretta interpretazione, comportando una sovrapposizione al diritto interno, che l'ordinamento tollera solo per via pattizia diretta), ma debba essere risolto sulla base del cosiddetto criterio della combinazione delle discipline, di modo che il rapporto resta soggetto alla disciplina della Convenzione soltanto per la tratta compresa fra le dette operazioni e resta, invece, regolato dalla disciplina applicabile al tipo di trasporto, diverso da quello marittimo, per le fasi anteriori e successive..." (cfr. Cass. Sez. 3, Sentenza n. 13253 del 06/06/2006 che sulla base di tale principio ha ritenuto che correttamente il giudice di merito avesse escluso l'applicazione del limite di responsabilità di cui all'art. IV, paragrafo V, della Convenzione in un caso in cui il danno alla merce trasportata si era verificato in un luogo esterno all'ambito portuale, dove il container che la conteneva era stato trasportato dal vettore ed ivi custodito in attesa della consegna all'avente diritto).

6.7. Nella specie, osserva il Tribunale che la polizza di carico è stata emessa al Porto di Jedda, in Arabia Saudita che, tuttavia, non risulta tra i paesi contraenti.

Inoltre, le condizioni di contratto prevedevano, all'art. 25 che ogni reclamo o contestazione relativa al Bill of Lading sarebbe stata governata dalla legge della Repubblica Tedesca, con attribuzione della giurisdizione alla Corte di Amburgo. Nondimeno, per l'ipotesi in cui il vettore intendesse citare in giudizio il Merchant, gli

è riconosciuta la possibilità di incardinare la causa nel luogo in cui questi abbia la propria sede; in tal caso, però, la clausola concernente la scelta della giurisdizione e la legge applicabile non è più operante e il vettore ha la facoltà di scelta della legge a sua discrezione tra quella del porto di imbarco o di sbarco.

Orbene, osserva ulteriormente il Tribunale che proprio tale ultima disposizione consente di fare applicazione della Convenzione di B..

Ed infatti il vettore ha chiaramente intrapreso una causa esercitando la facoltà riconosciutagli a norma dell'art. 25 delle condizioni generali di contratto convenendo le imprese resistenti nel "place of business", rappresentato, per entrambe, dall'Italia; corollario di ciò è che, l'attore ha inevitabilmente optato per la giurisdizione e, in difetto di altre specificazioni, legislazione del porto di scarico.

Ora, posto che l'Italia ha ratificato la Convenzione di B. del 1924, come modificata dai Protocolli di Visby del 1968 e di B. del 1979, con le L. n. 243 e 244 del 12 giugno 1984, reputa il Tribunale che trova applicazione l'ipotesi di cui alla lett. c) dell'art. 10 prevedendo la polizza di carico un rinvio (peraltro, a discrezione del vettore) ad una legislazione di un Paese, l'Italia, che applica e dà attuazione a tali disposizioni.

7. Alla luce di quanto precede, osserva il Tribunale quanto segue.

La società attrice, nella propria qualità di agente generale della H.L.A., ha richiesto il pagamento di quanto dovuto a titolo di corrispettivo/risarcimento del danno per i costi vivi dei trasporti nonché per i costi sostenuti a titolo di demurrages e storages (e qui la pretesa ha una vocazione più propriamente risarcitoria, specie tenuto conto della natura sopra illustrata delle controstallie) e spese sostenute in relazione al recupero dei contenitori messi a disposizione

Ed infatti, la società attrice ha dedotto di essere stata incaricata dalla società P.P.P. di eseguire dei trasporti marittimi dal porto di Gedda a quello di Livorno, che in relazione a tali trasporti sono state emesse quattro booking confirmation cui venivano associate diverse polizze di carico per complessivi 27 contenitori.

Ha, ancora, dedotto l'attrice che consegnatario di tali merci era la società V. s.r.l., la quale, a sua volta, aveva emesso una dichiarazione di rilascio permanente a favore della società T. s.r.l. e che, ancora, quest'ultima, giusta richiesta del 6 aprile 2014 da parte del caricatore P.P.P., aveva accettato di essere indicata quale consegnataria della merce, previa correzione delle polizze di carico.

Riservandoci di tornare in seguito sulla valenza di tale cambio, è evidente che parti originarie del rapporto erano unicamente la società P.P.P. e la società V. s.r.l.

Tali circostanze, in disparte le conseguenze in punto di diritto, devono ritenersi del tutto pacifiche e non contestate in punto di fatto.

7.1. Parimenti pacifico in punto di fatto è la circostanza che la merce risposta nei contenitori sia giunta in due distinti momenti e cioè in data 26.2.2014 e 27.3.2014: quella giunta in data 26.2.2014 - e riferita alle polizze di carico n. HLCUJED (...) e n. HLCUJED (...) - è stata sdoganata ed è rimasta in giacenza presso il

terminal Darsena Toscana; quella giunta in data 27.3.2014 - e riferita alle polizze di carico n. HLCUJED (...), n. HLCUJED (...), n. (...), n. (...). N. (...), n. (...) e n. (...) - è stata sbarcata ed è rimasta in giacenza presso il termino Darsena Toscana.

7.2. Infine, parimenti pacifico in punto di fatto è che con riferimento alle polizze di carico n. HLCUJED (...), n. HLCUJED (...), n. (...), n. (...). N. (...), n. (...) e n. (...) sia intervenuta la modifica della polizza, sostituendo il destinatario ed indicandolo nella società T. in luogo della società V. s.r.l.

Due ulteriori precisazioni, sempre relative agli aspetti in punto di fatto.

Da un lato, si osserva che la convenuta ha dedotto - e la circostanza non risulta specificamente contestata - che gli originali delle polizze di carico siano rimasti sempre in possesso della società P.P.P. anche in ragione del mancato pagamento da parte della V. s.r.l. del costo della merce.

Dall'altro, è incontrovertibile che, nel caso in esame, sia intervenuto, in uno ai controlli doganali, una attività di polizia giudiziaria che ha determinato il sequestro di tutta la merce contenuta nei contenitori per effetto di un decreto di sequestro preventivo emesso dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia.

8. Orbene, osserva il Tribunale che è vero, come prima evidenziato, che, nel campo dei trasporti marittimi internazionali, la polizza di carico è sottoscritta, per prassi abituale, dal solo vettore e non anche dal caricatore, e che, ciò nondimeno, può ritenersi idonea prova dell'accordo di deroga la polizza di carico redatta su modulo, predisposto da un solo contraente e dal medesimo soltanto sottoscritto, che rechi la clausola di attribuzione della competenza ad un determinato foro, qualora il caricatore, nella consapevole adesione ad un uso normativo, l'abbia ricevuta senza contestazioni e l'abbia negoziata a favore del ricevitore; ciò in quanto la sottoscrizione della polizza solo da parte del rappresentante del vettore integra un vero e proprio uso commerciale in base al quale le condizioni apposte in polizza si reputano accettate dal caricatore prenditore del titolo anche in assenza di apposita specifica sottoscrizione.

E tuttavia, anche muovendoci in tale prospettiva, reputa il Tribunale che non vi sono elementi per imporre alla convenuta T. alcun obbligo di pagamento.

8.1. Anzitutto, risulta inidonea a fondare una responsabilità della società T. l'esistenza di una dichiarazione di rilascio da parte della società V. s.r.l.

Leggendo il doc. 16 (fascicolo parte attrice) è dato leggere:

"...Oggetto: Rilascio Spedizioni.

Il presente per richiedervi di rilasciare tutte le nostre spedizioni provenienti dall'Arabia Saudita e dal nostro fornitore P.P.P. alle spett.le:

T. c/o G.N.S. int'li s.r.l.

Che si occuperà delle pratiche di svincolo e di sdoganamento e il pagamento di tutte le spese per ns. conto fino a diversa nostra comunicazione...".

Ebbene, è convinzione del giudicante che tale previsione altro non faccia che consentire alla società T. di procedere alle operazioni di svincolo e di sdoganamento, pur sempre in nome e per conto della società destinataria, cioè a dire la società V. s.r.l., senza che ciò si traduca, di per sé, nell'assunzione di un qualsivoglia impegno nei confronti del vettore, neanche a mente delle condizioni generali di contratto che, come si dirà, prevedono specifici soggetti riconducibili nella figura del Merchant.

Ma sul punto si tornerà a breve.

Rimanendo a tale primo profilo, si osserva che la mera abilitazione alla procedura di sdoganamento è diretta alle autorità doganali e, non possono, per l'effetto, alla stessa attribuirsi gli effetti della "richiesta di riconsegna", invece diretta al vettore; il tutto senza considerare che, come emerso in punto di fatto, la riconsegna della merce non è stata mai richiesta in ragione, dapprima, dei controlli doganali e poi del provvedimento di sequestro da parte della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia.

Detto altrimenti, è ben ragionevole ritenere che siffatto documento abbia avuto unicamente la finalità di legittimare la società T. al compimento delle operazioni di sdoganamento a conseguente attribuzione degli effetti giuridici al committente, e ciò anche per le conseguenze giuridiche derivanti dall'utilizzo dei containers, a prescindere dalla natura di tale prestazione se accessoria o consistente in un'unica.

Diversamente opinando, si attribuirebbe ad una generica dichiarazione di rilascio - essenzialmente funzionale alla gestione delle pratiche di sdoganamento - la natura di fatto costitutivo di una obbligazione al di fuori di qualsiasi previsione di normativa.

Del resto, il titolare di una dichiarazione di rilascio non è riconducibile nel novero dei soggetti qualificabili come Merchant neanche a mente delle condizioni di contratto, laddove ciò non si sia tradotto poi nell'effettiva acquisizione della disponibilità della merce che, in ogni caso, sarebbe avvenuta unicamente per conto della società destinataria.

8.2. Ma, reputa il Tribunale, non conduce a soluzioni differenti neanche la circostanza che sia intervenuta, per parte delle merci, una modifica del nominativo del consignee e che ciò sia stato accettato dalla società T

Osserva, invero, il Tribunale che le condizioni generali di contratto prevedono una generale responsabilità solidale di tutti coloro che vengono ad assumere la posizione di Merchant, nella cui definizione, le medesime condizioni generali di contratto includono sia il caricatore (shipper) sia il destinatario della merce (Consignee) o il ricevitore (receiver), o il possessore della Bill of Lading.

E, in tal senso, è ragionevole ritenere che la circostanza che le parti si siano premurate di indicare, quale soggetto tenuto al pagamento delle demurrages, il Merchant stia indubbiamente ad indicare che la titolarità dell'obbligo dovesse appartenere proprio a tutti i soggetti elencati.

E tuttavia, anche in tale prospettiva, non vi sono elementi per ravvisare l'obbligo di pagamento in capo alla società T., non potendosi ricondurre la società T. nel novero dei soggetti qualificabili come Merchant.

Queste le ragioni.

8.3. Richiamando quanto evidenziato in punto di fatto sub par. 7, si osserva, invero, che il contratto di trasporto marittimo internazionale recava l'indicazione dei nominativi necessari (shipper, cioè il caricatore, consignee, cioè il destinatario, ed il notify party, cioè il soggetto da avvisare al momento di arrivo della spedizione) per la compilazione delle polizze di carico e della corrispondente dichiarazione di imbarco.

Da siffatta documentazione si evince, appunto, che il contratto è stato concluso tra la società P.P.P. quale mittente/caricatore, siccome indicato nella "casella" dedicata all'individuazione dello shipper ed il vettore H.L. per il nolo di 27 contenitori.

Destinatario di tali merci era unicamente la società V. s.r.l., siccome indicata nello spazio dedicato al consignee; in tutti i documenti, la società T. è, invece, indicata nello spazio dedicato al Notify Address

Ora, è indubbiamente vero che dalla documentazione prodotta dalla società attrice (cfr. cod. 17, doc. 18 e doc. 34) si può ricavare che la società convenuta abbia accettato la modifica del consignee, in tal senso "allineando" il notify address alla figura del consignee.

Nondimeno, ciò è accaduto, come si evince dalla citata documentazione, quando la merce era, già da tempo, nel porto - essendo i contenitori giunti nel porto di destino in data 26.2.2014 ed in data 27.3.2014 - e su richiesta dello shipper di cui non è dato conoscere né le ragioni né i contenuti, essendosi unicamente rappresentata l'esigenza di menzionare "...notify party as consignee...".

Sicché, in difetto di altri elementi, tale richiesta sembra dettata più da esigenze organizzative e tecniche che non da una modifica della natura e del ruolo ricoperto dalla società T., che rimaneva unicamente la società che avrebbe dovuto effettuare le operazioni doganali per conto della sola società acquirente, cioè a dire la V. s.r.l.

Ciò è tanto più vero ove si consideri che la società T. non ha mai avuto la disponibilità delle polizze di carico, non se ne è mai resa girataria, non ha mai neanche potuto provvedere allo scarico della merce, si ribadisce, per conto della società acquirente, unica effettiva destinataria della merce: tali circostanze, dunque, escludono che la società T. s.r.l. possa assumere, nella presente fattispecie, ed anche a mente delle condizioni generali di contratto la natura di consignee o di receiver.

Anche in tal caso, diversamente opinando, si giungerebbe alla conclusione di estendere gli effetti di un rapporto contrattuale - e delle relative condizioni generali di contratto - ad un soggetto che di quel rapporto non è stato mai parte sia per non essere la destinataria della merce, sia per non avere mai materialmente provveduto al suo ritiro, sia per non aver mai ricevuto le relative polizze di carico, ma sol per aver acconsentito - si ribadisce, quando la merce era già nel porto da diverso tempo - ad una modifica

dell'indicazione del destinatario richiesta direttamente dal caricatore, senza che di tale circostanza siano in alcun modo chiare le ragioni.

Soluzione evidentemente non percorribile.

8.4. Non è tutto.

Ed infatti, anche a voler ipotizzare che tale autorizzazione alla modifica della polizza possa avere una qualche efficacia nel senso di una automatica ed immediata estensione della platea dei soggetti riconducibili nel novero dei Merchant, ciò, a tutto voler concedere, potrebbe operare solo a decorrere da tale momento

Senonché, in tale prospettiva, alcun importo potrebbe essere riconosciuto alla società attrice perché immediatamente dopo tale assenso, è intervenuto il decreto di sequestro preventivo da parte della Procura della Repubblica di Perugia, che aveva definitivamente ulteriormente privato l'attrice di qualsivoglia possibilità di provvedere al ritiro della merce, ferma restando, in tale frangente, la disponibilità manifestata dalla convenuta T. al recupero della merce che, è appena il caso di notare, certo non costituisce comportamento concludente di adesione al contratto di trasporto o di sostituzione al mittente

Detto altrimenti, anche a voler ritenere che l'adesione al cambio del destinatario, abbia attribuito alla società T. il ruolo di consignee, cioè non ha certamente effetto retroattivo, tale da determinare una sorta di accollo in capo alla convenuta di obbligazioni - costi dei noli, storages e demurrages - maturate a quella data ed essendo, evidentemente inesigibili eventuali costi dovuti per il periodo di fermo "causato" dal provvedimento di sequestro emesso dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia.

In conclusione, è evidente che alcuna somma può essere imposta alla convenuta atteso che, rispetto alla titolarità, in capo alla società T., dell'obbligo giuridico che si assume violato non pare potersi pervenire a conclusioni diverse da quelle sopra esposte, non essendo possibile rintracciare, al di fuori del rapporto negoziale tra il vettore e la V. s.r.l., una distinta fonte legale, contrattuale o "fattuale" che imponesse anche in capo alla T. una qualche forma di responsabilità.

8.5. Da ultimo si osserva che la richiesta è ancor più infondata nella parte in cui la stessa ha ad oggetto le spese di assistenza legale sostenute per ottenere dalla Procura della Repubblica di Perugia la restituzione dei contenitori.

Ed infatti, ed in disparte che manca ogni prova dell'effettivo esborso di tali somme - evidentemente non riconducibili al contratto di trasporto e dunque non determinabili in forza delle condizioni di contratto - non è dato comprendere a che titolo tale somma possa essere posta a carico della società T.

Il procedimento penale da cui è scaturito il provvedimento di sequestro era, infatti, a carico del sig. G.C., cioè a dire il legale rappresentante della società V. s.r.l., come risulta dalla visura camerali depositate in atti dall'attrice.

Da qui l'infondatezza, anche con riferimento a tale voce, della pretesa nei confronti della convenuta.

9. Le ragioni che precedono, di contro, consentono di riconoscere la fondatezza della pretesa nei confronti della convenuta V. s.r.l., ancorché con alcune limitazioni.

In punto di an, la convenuta V. s.r.l. rappresenta, in ragione di quanto sopra detto, il soggetto destinatario delle marce e come tale perfettamente rientrante nella nozione di Merchant disegnata dalle condizioni generali di contratto quale consignee; deve, poi, ritenersi che tale sia rimasta anche dopo la richiesta di mutamento del destinatario avvenuta (contrariamente a quanto affermato negli scritti conclusivi dall'attrice) su richiesta del caricatore e non già della T. (ancorché da questa accettata), e che comunque ciò valga almeno fino al 6 aprile 2014, quando ciò il trasporto si era sostanzialmente esaurito nei propri effetti perché la merce era già giunta nel porto di destino, già da diverso tempo

Ne consegue che, quantomeno fino a tale data, la sola parte del rapporto contrattuale era la società V., come tale la sola gravata dell'obbligo di corrispondere le somme, a vario titolo, richieste dall'attrice, specie ove consideri che le pretese della società attrice sono tutte, cronologicamente, ancorate alla data in cui è intervenuto il provvedimento di sequestro che, come già detto, è sorto all'interno di un procedimento che ha riguardato il legale rappresentante di detta società

Ne consegue, dunque, che è solo quest'ultima la parte del rapporto contrattuale, anche a norma delle condizioni di contratto, in ogni caso fino all'epoca cui si riferiscono le somme richieste.

Da quell'importo, però, devono escludersi alcune voci.

Non possono, infatti, riconoscersi i costi, non provati, a titolo di spese di assistenza legale per le quali l'attrice avrebbe dovuto dare la prova di avere effettivamente sostenuto tale costo.

Sono dovute le somme per i costi del nolo nonché quelle legate alle controstaillie.

Si ribadisce, a riguardo, che la controstaillia (demurrages) deve essere qualificata quale clausola penale, in quanto prevede fin dalla stipulazione del contratto, in che misura dovrà essere quantificato il danno subito dalla parte locatrice per la mancata riconsegna dei contenitori, mediante la loro previsione e richiamo nelle condizioni generali, certamente opponibili al destinatario/acquirente della merce.

Del resto, la circostanza allegata dalla convenuta T. secondo cui il destinatario acquirente non avrebbe pagato il prezzo della merce acquistata è rimasto del tutto incontestato, il che consente agevolmente di ritenere che la merce non sia stata scaricata (e, prima ancora, non siano state consegnate le polizze di carico relative alle spedizioni) proprio per tale ragione, potendosi così ricondurre alla V. s.r.l. la responsabilità per lo stazionamento dei contenitori, fino a che non è intervenuto il provvedimento di sequestro da parte della Procura di Perugia.

Non è possibile, invece, riconoscere l'importo richiesto a titolo di storages, per Euro 23.436,00.

Ed infatti, costituendo tale importo la somma di denaro dovuta per la giacenza a destinato ed addebitato al vettore e "...e che il terminal medesimo addebita al vettore..." (cfr. pag. 13 comparsa conclusionale parte

attrice), va da sé che l'attrice avrebbe dovuto fornire la prova di tali effettivi addebiti e di avere, ancora, effettivamente sostenuto tali costi.

In mancanza, manca la prova del relativo costo.

10. La domanda è, dunque, accolta (con le limitazioni appena evidenziate) nei confronti della società V. s.r.l. ma rigettata nei confronti della società T. s.r.l.

La novità e complessità della questione giustifica l'integrale compensazione delle spese tra le parti.

P.Q.M.

Il Tribunale di Perugia, definitivamente pronunciando sulla causa di cui in epigrafe, ogni altra istanza, eccezione e deduzione disattesa, così provvede:

- in parziale accoglimento della domanda, condanna la società V. s.r.l. in persona del legale rappresentante p.t. al pagamento della somma di Euro 93.024,29, oltre interessi moratori ex art. 5 D.Lgs. n. 231 del 2002 dal dovuto al saldo, nei sensi e per le ragioni di cui in parte motiva;
- rigetta la domanda nei confronti della società T. s.r.l., in persona del legale rappresentante p.t.;
- compensa le spese tra tutte le parti.

Conclusione

Così deciso in Perugia, il 5 gennaio 2021.

Depositata in Cancelleria il 7 gennaio 2021.