

N. 381/17 Sent.
N. 134 Cron.
N. 578/17 Rep.
N. 701/17 r.g.c.

n. 701/2017 r.g.a.c.



IL TRIBUNALE DI NOLA

Seconda Sezione Civile Settore A

riunito in camera di consiglio in persona dei magistrati:

- | | |
|--------------------------|--------------------|
| - dr. Eduardo Savarese | - Presidente rel.- |
| - dr. Giuseppa D'Inverno | - Giudice - |
| - dr. Roberta Guardasole | - Giudice - |

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

Sulla domanda depositata nell'interesse di GESTOUR SRL, con sede in Cercola, al viale Gandhi, n. 17, ai sensi dell'art. 621 cod. nav., depositata il 31 gennaio 2017.

La ricorrente, premesso:

- di essere un armatore, e proprietario della nave MACAIVA, di bandiera italiana;
 - che occorreva, il 12 novembre 2016, una fattispecie di illecito extracontrattuale causatrice di danni a terzi a carico della ricorrente medesima, a seguito di urto tra navi, meglio descritto in atti;
 - che dall'illecito sub. B) nasceva un contenzioso per il risarcimento del danno avviate dalle parti che si assumono lese, con richiesta di sequestro della nave "MACAIVA", di bandiera italiana, nel porto di Pozzuoli, sequestro non concesso dal Tribunale di Napoli (pende giudizio di reclamo in proposito);
 - che la predetta nave è di tonnellate 495 di stazza lorda;
- richiede di avviare la procedura di limitazione di responsabilità, prevista nel trasporto marittimo, agli articoli 274/276 del codice della navigazione, e regolamentata, quanto a procedura, negli articoli da 620 a 642 del codice stesso. In particolare, la ricorrente rileva che, nella sua attuale formulazione, applicabile nella specie, l'art. 275 del codice della navigazione prevede la speciale procedura di limitazione del debito soltanto per le navi

pagina 1 di 4



inferiori alle 300 tonnellate. Essa evidenzia che tale limitazione dimensionale nasce dall'entrata in vigore del decreto legislativo n. 111 del 2012, con il quale si attuava in Italia la direttiva 2009/20/CE, disciplinante l'assicurazione degli armatori per crediti marittimi. In specie, l'art. 12 del citato decreto legislativo, stabilendo il limite delle 300 tonnellate, intendeva, come reso evidente anche dai lavori preparatori, completare la normativa nazionale, coordinandola con la Convenzione di Londra del 1976 e Protocollo del 1996, riguardante, appunto, le navi di dimensioni superiori a 300 tonnellate, e sul presupposto erroneo che tale Convenzione, con il Protocollo, fossero stati eseguiti nel nostro ordinamento. Tuttavia, tale esecuzione non era stata effettuata, sicché, allo stato, ci troveremmo di fronte ad un sistema monco, che disciplina la procedura di limitazione di responsabilità, prima prevista tout court, soltanto per le navi inferiori a 300 tonnellate, con ingiustificata disparità di trattamento, e soltanto in ragione della mancata, e casuale, non esecuzione del protocollo nel nostro ordinamento. La ricorrente, sollecitando l'interpretazione analogica dell'art. 275 cod. nav., richiedeva pertanto l'apertura della procedura di limitazione della responsabilità, emanando sentenza ex art. 623 cod. nav.

Tanto premesso, ritiene il collegio che a ragione l'istante ritenga necessaria e possibile l'applicazione analogica dell'art. 275 cod. nav. Occorre preliminarmente evidenziare che la procedura speciale di limitazione di responsabilità è prevista a vantaggio del vettore marittimo, così come di molti affini regimi normativi di trasporto di passeggeri e merci. Essa era prevista dall'art. 275 del cod. nav. ed essa è il presupposto per la disciplina comunitaria dell'assicurazione obbligatoria dell'armatore marittimo, giusta la citata direttiva del 2009. D'altra parte, lo stesso *excursus* normativo sopra descritto dimostra, in termini generali, la posizione di rilievo primario e non derogabile rivestita dall'istituto della limitazione di responsabilità quale facoltà (*rectius*, diritto potestativo) in capo all'armatore marittimo.

In secondo luogo, è evidente che siamo di fronte ad una incompiuta operazione di coordinamento normativo, e di chirurgia "azzoppata". Adottata in ambito comunitario la direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi, che richiama la circostanza che il 9 ottobre 2008 gli Stati membri avevano dichiarato all'unanimità l'importanza di aderire e ratificare la Convenzione sulla limitazione di responsabilità per i crediti marittimi (LLMC), firmata a Londra il 19 novembre 1976, come modificata dal protocollo di Londra del 2 maggio 1996 (attualmente con i limiti di responsabilità modificati dalla risoluzione IMO del 19 aprile 2012),



l'Italia decide di aderire a detto Protocollo, emana il decreto legislativo del 23.12.09 n. 201 il quale autorizza il Presidente della Repubblica alla ratifica e dà piena ed intera esecuzione al protocollo una volta effettuata la ratifica, delegando il governo all'emanazione di decreti legislativi attuativi del Protocollo. Tuttavia, i decreti non vengono adottati nel termine sancito dalla delega, e il Protocollo resta non ratificato, nonostante la chiara "intentio legis" di darne piena ed integrale esecuzione con procedimento di adattamento cd. speciale. "Intentio legis" apprezzabile ulteriormente quando il legislatore italiano si affretta a recepire la direttiva comunitaria sopra richiamata, del 2009, sull'assicurazione obbligatoria. A quel punto, coordinando, o illudendosi di coordinare, il regime normativo derivante da un trattato internazionale, e riservato alle navi superiori a 300 tonnellate, e il regime interno, a quel punto residuale, il legislatore modifica l'art. 275 cod. nav., che resta confinato alle sole navi di stazza non superiore a 300 tonnellate. Ma il legislatore ha di fatto manifestato la piena volontà di mantenere vigente il regime di limitazione della responsabilità dell'armatore, conformandolo anzi, per la navi superiori a 300 tonnellate, al diritto internazionale e ai trattati pertinenti e vigenti. Tenuto conto di tale volontà non equivoca, l'art. 275 deve essere interpretato in modo da consentire all'armatore di accedere allo speciale regime di limitazione della responsabilità. E ciò perché, diversamente opinando, vi sarebbe un'irragionevole disparità di trattamento degli armatori marittimi, con violazione dell'art. 3 della Cost. Non solo, ma vi sarebbe una sorta di anticipato e schizofrenico rifiuto di applicare il fondamento della Convenzione e del Protocollo, di cui l'Italia tuttavia intende divenire parte, giusta l'autorizzazione alla ratifica del Trattato: esiste, cioè, una volontà di aderire ad un trattato internazionale, non revocata, rispetto alla quale un'interpretazione del diritto interno in palese contrasto con il medesimo trattato internazionale si rivelerebbe totalmente irragionevole. Violazione ovviamente non imputabile quale illecito all'Italia, ma contraria allo scopo della Convenzione e del Protocollo, che il nostro paese pienamente condivide, sicché l'unitaria "voluntas legis" va ricostruita coerentemente con tali assunti. Sussistono, pertanto, gli elementi per affermare l'applicazione analogica dell'art. 275 cod. nav.

Tanto premesso, il collegio riscontra la sussistenza dei requisiti di ammissibilità previsti dalla legge, la completezza dei documenti depositati, e, preso atto della richiesta di un termine per il deposito della dichiarazione di valore della nave, e delegato a tanto dal presidente del Tribunale con decreto emesso in data odierna in calce all'istanza, autorizza il deposito della dichiarazione di valore nei dieci giorni successivi alla pubblicazione della



presente sentenza.

Il Tribunale designa il dott. Eduardo Savarese giudice delegato alla trattazione del procedimento.

Assegna ai creditori il termine di giorni 30 per il deposito in cancelleria delle domande e dei titoli, decorrenti dalla sentenza odierna. Il termine è di giorni 60 per i creditori residenti all'estero.

Stabilisce termine di giorni 120 dalla pubblicazione della presente sentenza per il deposito dello stato attivo e dello stato passivo.

Manda alla cancelleria per la notifica e le comunicazioni di cui all'art. 624 cod. nav.

Quantifica in euro 5.000,00 le spese per la procedura e, a seguito di delega disposta dal Presidente del Tribunale con decreto in calce alla copia cartacea del ricorso in data 14.2.17, assegna termine di giorni dieci per il deposito di esso a mezzo assegno circolare e medesimo termine (di legge) per il deposito del valore della nave.

P. Q. M.

Dichiara aperta la procedura di limitazione del debito.

Così deciso in Nola, il 14 febbraio 2017

IL PRESIDENTE rel.

Dott. Eduardo Savarese

