

SENTENZA

Cassazione civile sez. III - 05/12/2014, n. 25735

Intestazione

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
SEZIONE TERZA CIVILE

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Dott. AMATUCCI	Alfonso	-	Presidente	-
Dott. CARLEO	Giovanni	-	Consigliere	-
Dott. SESTINI	Danilo	-	rel. Consigliere	-
Dott. ROSSETTI	Marco	-	Consigliere	-
Dott. PELLEGRINO	Andrea	-	Consigliere	-

ha pronunciato la seguente:

sentenza

sul ricorso 4108-2012 proposto da:

TS STEEL PIPE & FITTINGS SRL (OMISSIS) in persona del Presidente
C.L., elettivamente domiciliata in ROMA, P.ZZA MAZZINI
27, presso lo studio dell'avvocato SPERATI RAFFAELE, che la
rappresenta e difende unitamente all'avvocato DARDANI MAURIZIO giusta
procura speciale in calce al ricorso;

- ricorrente -

contro

ASSICURAZIONI GENERALI SPA anche in qualità di società incorporante
UNIONE MEDITERRRANEA DI SICURTA' - GENERALI MARINE SPA, ALLIANZ SPA
(già RIUNIONE ADRIATICA DI SICURTA'), XL INSURANCE COMPANY LIMITED
(già XL WINTERTHUR) UNIPOL ASSICURAZIONI SPA (incorporante NAVALE
ASSICURAZIONI SPA) elettivamente domiciliate in ROMA, V.LE LIEGI 1,
presso lo studio dell'avvocato MELIADO' GIOVANNI, che le rappresenta
e difende unitamente all'avvocato BOGLIONE GIAN DOMENICO giusta
procura speciale del dott. Notaio DALL'ARMI GIOVANNI BATTISTA in
TREVISO, rep. 181677 per le Assicurazioni Generali spa, giusta
procura speciale in calce al controricorso per XL Insurance Company
Limited, giusta procura speciale del Dott. Notaio TOMMASO GHERARDI in
BOLOGNA il 20/2/2012 rep. n. 70539 per Unipol Assicurazioni spa;

- controricorrenti -

avverso la sentenza n. 141/2011 della CORTE D'APPELLO di MILANO,
depositata il 20/01/2011, R.G.N. 2311/2006;
udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del
25/09/2014 dal Consigliere Dott. DANILIO SESTINI;
udito l'Avvocato MAURIZIO DARDANI;
udito l'Avvocato RAFFAELE SPERATI;
udito l'Avvocato GIAN DOMENICO BOGLIONE;
udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale Dott.

FRESA Mario che ha concluso per il rigetto del ricorso.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

La Tubisteel s.r.l. convenne in giudizio la Assicurazioni Generali s.p.a., quale delegataria, nonché le coassicuratrici Riunione Adriatica di Sicurtà s.p.a., XL Winterthur International Insurance Company Limited, Navale Assicurazioni s.p.a. e Unione Mediterranea di Sicurtà - Generali Marine s.p.a., chiedendone la condanna a pagare - ciascuna per la propria quota - l'indennizzo relativo ad una partita di tubi metallici trasportata via mare, che era andata perduta a seguito del naufragio della nave nelle acque dell'Egeo.

Le convenute si costituirono in giudizio contestando - in via principale - l'operatività della garanzia a seguito del mancato rispetto della "clausola di classificazione" prevista dall'appendice n. 8 delle condizioni di polizza.

Il Tribunale di Milano rigettò la domanda, compensando le spese di lite.

La Corte di Appello di Milano ha confermato la sentenza, condannando la Tubisteel al pagamento delle spese processuali del grado.

Ricorre per cassazione la TS Steel Pipe & Fittings s.r.l. - già Tubisteel s.r.l. - affidandosi a due articolati motivi.

In data 12.3.2012 è stato depositato un atto denominato controricorso per la Assicurazioni Generali s.p.a. (anche quale società incorporante l'Unione Mediterranea di Sicurtà - Generali Marine s.p.a.), la XL Insurance Company Limited (già XL Winterthur), la Unipol Assicurazioni s.p.a. (incorporante la Navale Assicurazioni s.p.a.): tale atto non risulta mai notificato alla ricorrente; le medesime parti hanno successivamente depositato una memoria ex art. 378.

MOTIVI DELLA DECISIONE

1. Deve innanzitutto escludersi che, in difetto di notifica alla controparte, l'atto depositato dalle intimete possa qualificarsi come controricorso, giacché il mero deposito non è sufficiente ad attivare il contraddittorio rispetto alla parte ricorrente (cfr.

Cass. n. 22928/2008): ne consegue che alle intimete non era neppure consentito il deposito di memorie ex art. 378 c.p.c., (dovendosi quindi considerare tamquam non esset quella presente in atti) e che la partecipazione alla discussione orale - non ammissibile sulla base di procura apposta in calce ad atto non costituente idoneo controricorso (Cass. n. 1737/2005) - è stata consentita ai difensori soltanto per quelle parti (Assicurazioni Generali s.p.a. e Unipol Assicurazioni s.p.a.) che risultavano aver rilasciato ai medesimi procura notarile.

2. La Corte di Appello di Milano ha rilevato che l'appendice n. 8 del contratto di assicurazione contiene una "clausola di classificazione" ("La presente copertura assicurativa ed i tassi di premio per i trasporti marittimi stabiliti in polizza sono validi soltanto per le merci e/o altri beni trasportati con navi in acciaio a propulsione meccanica propria classificate da una Società di Classificazione che sia: a) un membro effettivo o associato dell'International Association of Classifications Societies (IACS)", prevedendo altresì - all'art. 6 - che "la presente assicurazione è soggetta alla legge e all'uso inglese"; su questa premessa, ha confermato la decisione di rigetto della domanda di indennizzo, sulla base delle seguenti considerazioni:

-con la previsione di cui all'art. 6, le parti hanno effettuato un cd. depegage, stabilendo che al contratto, assoggettato per il resto al diritto italiano, si applicasse invece il diritto inglese in relazione all'Institute Classification Clause, operazione consentita dall'art. 3, comma 1 della Convenzione di Roma del 19.6.1980 (richiamata dalla L. n. 218 del 1995, art. 57), come pure dalla Seconda Direttiva 88/357/CEE;

-proprio "il richiamo al diritto anglosassone ... consente di interpretare la classification clause ... come una promissory warranty, quale definita dal Marine Insurance Act 1906", con la conseguenza che "la sopradetta classification clause, stante la sua natura di warranty (ancorchè il termine sia traducibile come "garanzia", di fatto opera come una condizione), non sia interpretabile come clausola limitativa della responsabilità dell'assicuratore, bensì come delimitazione convenzionale dell'oggetto del contratto, cioè del rischio e della sua estensione, di talchè la sua violazione comportava l'inoperatività della polizza assicurativa per trasporti merci compiuti con navi non affidabili, perchè prive dei requisiti minimi di affidabilità previsti dai registri di Clause, gestiti da società od organismi membri dello IACS";

-va escluso che la mera circostanza che la nave risultasse classificata al registro di Classe croato (gestito dallo IACS) fosse sufficiente a ritenere rispettata la classification clause, in quanto "lo scopo dei registri di classe (o di classificazione) ... è quello di classificare il grado di idoneità dei natanti o galleggianti all'uso cui sono destinati e per le navi in particolare il loro grado di affidabilità in navigazione"; ciò comporta "che il rinvio ...

alla classificazione ... va inteso come riferito al contenuto di detta classificazione", mentre "la tesi dell'appellante, per cui basterebbe a soddisfare la prescrizione ... il mero fatto storico della classificazione in sè, senza alcun riferimento alla classe attribuita e ai limiti operativi imposti, priverebbe dette clausole di ogni significato";

-atteso che il Registro di Classe croato classificava la nave col codice 100A2, che comportava severe restrizioni alla navigazione ("con la nave procedente a non più di 50 miglia nautiche dal luogo di riparo e con condizioni di mare non superiori a forza 4") e che il naufragio era avvenuto "con condizioni del mare pari a forza 10", "le restrizioni imposte dal Registro di Classificazione croato e richiamate per relationem dalla classification clause in polizza risultavano ampiamente violate; quindi vi era stato un breach of warranty con conseguente inoperatività della copertura assicurativa") e ciò "a prescindere dall'esistenza di qualsiasi rapporto di causalità tra tale violazione e il sinistro e a prescindere da qualsivoglia colpa dell'assicurato o del vettore".

3. Col primo motivo, la ricorrente deduce "errata interpretazione della "classification clause"; violazione e falsa applicazione, ex art. 360 c.p.c., n. 3, degli artt. 1362, 1363 e 1370 cod. civ.;

contraddittorietà della motivazione ex art. 360 c.p.c., n. 5".

Assume la TS Steel che "la classificazione della nave Medtrader, pur non essendo "piena", era "sufficiente" e "adeguata" per il viaggio che la nave stava per intraprendere" in quanto potevano essere costantemente rispettate entrambe le limitazioni, sia quella geografica della distanza dalla costa (non trattandosi di viaggio transoceanico, ma dal Mar Nero all'Adriatico), sia quella relativa alle condizioni del mare (facendo rifugio in un porto costiero non appena le previsioni meteorologiche avessero preannunciato un peggioramento delle condizioni meteo-marine).

Aggiunge la ricorrente che la classification clause vigente aveva sostituito (con decorrenza dal 1 gennaio 2001) una precedente clausola (risalente al 1997) che prevedeva espressamente che la nave rispondesse a specifici valori di classificazione attribuiti dai vari enti indicati.

Ciò premesso, evidenzia la TS Steel che "il senso letterale delle espressioni usate non si presta ad alcun dubbio interpretativo" giacchè la formulazione della classification clause in vigore dal 1 gennaio 2001 "non opera alcuna distinzione tra un tipo di classe e l'altro, limitandosi a prevedere che la nave dovrà essere "classed" con uno degli enti di classifica ivi indicati", e comporta che, "ai fini dell'operatività della copertura assicurativa, sia sufficiente una classificazione qualsiasi"; alla stessa conclusione - soggiunge - deve pervenirsi alla luce del criterio ermeneutico "previsto dall'art. 1363 cod. civ. sull'interpretazione complessiva delle clausole", poichè dal raffronto fra la clausola del 2001 e quella del 1997 "emerge chiaramente" che la prima "si limita a stabilire che la nave deve essere classificata", mentre quella precedente "stabiliva ... che la copertura assicurativa sarebbe stata operante soltanto se la nave ... fosse ... "classificata come segue", facendo poi riferimento non solo a specifici enti di qualifica, ma anche alla classificazione massima conferita da ciascuno di essi", con ciò risultando evidente - sulla base di un'interpretazione a contrariis e del criterio ermeneutico che impone di desumere la comune intenzione delle parti dal loro comportamento complessivo anche posteriore alla conclusione del contratto - che, mentre in precedenza gli assicuratori pretendevano "che le merci da loro assicurate fossero imbarcate su navi munite di una classificazione massima", a partire dal gennaio 2001 avevano "ritenuto sufficiente che le navi fossero semplicemente classificate".

Evidenzia, inoltre, la ricorrente che la Corte territoriale incorre in "grave errore logico" quando mostra di "confondere tra l'interpretazione della clausola di classificazione, che delimita la copertura assicurativa al fatto che le merci vengano imbarcate su navi aventi determinate caratteristiche, e il comportamento tenuto da un soggetto terzo (il comandante della nave su cui le merci erano state caricate), in un momento successivo alla conclusione del contratto di assicurazione"; comportamento che "costituisce invece un rischio assicurato, in quanto ... la polizza di assicurazione era stipulata alle condizioni "all risks" e la colpa del comandante non costituiva certamente un rischio escluso".

4. Il secondo motivo - dedotto "in via subordinata rispetto al primo" - prospetta la violazione degli artt. 3 e 4 della Convenzione di Roma del 19.6.1980, nonchè degli artt. 2697 e 1906 c.c. e, altresì, "errata individuazione della legge applicabile: applicazione dell'istituto della "warranty" anzichè dell'istituto italiano della delimitazione del rischio" e "mancata

considerazione del nesso di causalità tra l'asserita violazione della clausola di delimitazione del rischio e il sinistro".

Più precisamente, la ricorrente contesta la possibilità di applicare il diritto inglese (in quanto il depegage volontario "può essere utilizzato soltanto quando sia possibile separare, all'interno del contratto, diverse "sfere di attività delle parti e diversi "insiemi" di diritti e obbligazioni che abbiano una loro individualità e autonomia") e, con essa, la possibilità di inquadrare la classification clause nell'istituto giuridico della warranty anziché considerarla come clausola di delimitazione del rischio, "con l'importante conseguenza che la sua violazione non comporterà la decadenza automatica dell'assicurato dalla copertura assicurativa, dovendosi ancora, e necessariamente, verificare se tra la violazione della clausola e il sinistro esista un rapporto di causalità" e con l'ulteriore conseguenza che "l'onere di provare che il sinistro costituito dall'affondamento della nave e dalla ...

perdita della merce assicurata si verificò proprio per la mancata adozione della misura di sicurezza prescritta (cioè la caricazione della merce su nave munita di classificazione non "piena") era a carico dell'assicuratore, in applicazione dell'art. 2697 cod. civ." (onere che, invece, non era stato "assolto nel corso dell'intero giudizio di merito").

5. I motivi, che si esaminano congiuntamente in quanto concernono profili intimamente connessi, sono infondati.

5.1. Va escluso, innanzitutto, che ricorrano le violazioni denunciate col secondo motivo in relazione all'applicabilità della legge straniera.

Non quelle degli artt. 3 e 4 della Convenzione di Roma del 19.6.80 - applicabile alle obbligazioni contrattuali in forza della previsione dell'art. 57 della riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato (L. n. 218 del 1995) - giacché il primo di essi prevede espressamente che "le parti possono designare la legge applicabile a tutto il contratto, ovvero a una parte soltanto di esso" e consente pertanto il ricorso al frazionamento (o depegage) volontario, con possibilità di assoggettare un'obbligazione alla disciplina della legge straniera (ex multis, Cass. n. 23933/2010, Cass. n. 15822/2002, Cass. n. 8360/2005, Cass. n. 10549/2007); non rileva, invece, l'art. 4 della Convenzione, che concerne la diversa ipotesi in cui le parti non abbiano effettuato alcuna scelta sulla legge da applicare.

Al riguardo, va rimarcato come, riconosciuta l'applicabilità della legge straniera, la Corte territoriale abbia correttamente proceduto all'interpretazione della legge inglese "secondo i propri criteri di interpretazione" - come prescritto dalla L. n. 218 del 1995, art. 15 (cfr. Cass. n. 2791/2002) - facendo quindi applicazione degli istituti della promissory warranty (come prevista dal Marine Insurance Act 1906) e del breach of warranty, nei termini - di oggettiva consequenzialità fra inosservanza della condizione da parte dell'assicurato e liberazione dell'assicuratore - indicati in sentenza.

Neppure risultano violate le disposizioni dell'art. 1906 c.c. (che concerne l'ipotesi - non ricorrente nel caso - di "danni prodotti da vizio intrinseco della cosa assicurata" non denunciato all'assicuratore) e dell'art. 2697 c.c., la cui violazione è stata ipotizzata dalla ricorrente sul presupposto - correttamente negato dalla Corte di merito - che non debba operare l'istituto della warranty.

5.2. Non ricorrono le violazioni dei canoni ermeneutici prospettate col primo motivo.

Non di quelli di cui all'art. 1362 c.c., giacché la Corte ha mostrato di interpretare il dato letterale della clausola alla luce della comune intenzione delle parti e - quindi - nel pieno rispetto della prescrizione normativa; a ben vedere, quello che la ricorrente contesta effettivamente è il risultato di tale interpretazione (ossia il fatto che si sia ritenuto che la clausola intendesse far riferimento alla classificazione comprensiva delle eventuali restrizioni), che -tuttavia- avrebbe potuto essere censurato unicamente sotto il profilo del vizio motivazionale (non prospettato nella specie, giacché la contraddittorietà dedotta in coda al motivo è circoscritta al solo profilo indicato al successivo punto 5.3).

Appare, peraltro, non pertinente il richiamo al criterio di cui all'art. 1362 c.c., comma 2 (cfr. punti 59 e 60 del ricorso) poiché il "comportamento complessivo anche posteriore alla conclusione del contratto" che può fornire indicazioni sulla comune intenzione dei contraenti deve riguardare l'applicazione che le parti hanno in concreto dato di una previsione negoziale e non può consistere nel mero fatto che sia intervenuta una modifica contrattuale che ha dato luogo proprio alla clausola da interpretare; in ogni caso, la successione delle due classification clause non è stata tale da comportare necessariamente la conclusione interpretativa cui pretende di pervenire la TS Steel, dato che l'aver abolito il riferimento a specifici valori di singoli registri di classe non comporta la conseguenza che non si debba tener conto della classificazione completa di eventuali restrizioni.

Neppure risulta violato il criterio di cui all'art. 1363 c.c., dato che - a tacer d'altro - la ricorrente pretende di applicare il criterio dell'interpretazione complessiva delle clausole mettendo in gioco anche clausole non più esistenti (in quanto sostituite nel 2001), mentre le clausole che "si interpretano le une per mezzo delle altre" non possono che essere quelle vigenti.

5.3. Infondata è - infine - la censura di "contraddittorietà della motivazione" (di cui sempre al primo motivo) che - per quanto emerge dall'illustrazione (ai punti da 72 a 83 del ricorso) - investe la sentenza per avere confuso "tra l'interpretazione della clausola di classificazione, che delimita la copertura assicurativa al fatto che le merci vengano caricate su navi aventi determinate caratteristiche, e il comportamento tenuto da un soggetto terzo (il comandante ...) in un momento successivo alla conclusione del contratto di assicurazione": quello che la ricorrente prospetta come "errore logico" è, in realtà, la logica conseguenza dell'opzione interpretativa - recepita dal giudice di appello - secondo cui la circostanza che la nave non osservasse - al momento del naufragio - le restrizioni imposte dalla classificazione (perdendo i requisiti minimi di navigabilità insiti nella classificazione medesima) aveva determinato un'ipotesi di breach of warranty, comportando il venir meno della copertura assicurativa.

6. La novità delle questioni giustifica l'integrale compensazione delle spese di lite (peraltro limitate - da lato delle intimite - alla partecipazione alla discussione orale dei difensori delle due assicurazioni che risultano aver rilasciato rituale procura alle liti).

P.Q.M.

la Corte rigetta il ricorso e compensa le spese di lite.

Così deciso in Roma, il 25 settembre 2014.

Depositato in Cancelleria il 5 dicembre 2014