

**ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI BOLOGNA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE GURIDICHE "ANTONIO CICU"**

**DOTTORATO DI RICERCA IN DIRITTO DEI TRASPORTI EUROPEO
XXIV CICLO
SETTORE SCIENTIFICO DISCIPLINARE IUS/06**

**INTERVENTI NORMATIVI, INTERNI ED UNIFORMI, DETTATI
DALLE NUOVE ESIGENZE E DAI NUOVI QUESITI POSTI DALLA
MODERNIZZAZIONE DEI TRAFFICI, CON PARTICOLARE
RIFERIMENTO AL TRASPORTO CONTAINERIZZATO E
MULTIMODALE.**

TESI DI DOTTORATO

**Coordinatore:
Chiar.mo Prof. Stefano Zunarelli**

**Presentata da:
Dott. Nicola Ridolfi**

**Relatore:
Chiar.mo Prof. Stefano Zunarelli**

Esame Finale Anno 2012

Premessa.

Negli ultimi decenni, a seguito della modernizzazione dei traffici e delle nuove tecnologie che oggigiorno vengono applicate, si è assistito ad una profonda trasformazione delle modalità con cui si svolge il trasporto di merci via mare, con l'introduzione, in particolare, del trasporto containerizzato, che ha assunto, ormai da mezzo secolo, un ruolo predominante nell'ambito dei traffici marittimi¹.

I vantaggi apportati dal traffico containerizzato sono assolutamente intuitivi, e vanno da una notevole abbreviazione dei tempi di imbarco/sbarco della merce ad una riduzione pressoché totale del fenomeno degli sfridi e/o degli ammanchi congeniti in corso di viaggio, senza contare il fatto che la merce, una volta stivata all'interno di un container, può essere trasportata indifferente via mare, via terra o via rotaia, coprendo così tratte che avrebbero invece reso necessaria una serie di operazioni di *handling* che avrebbero fatto incrementare, oltre ai tempi, anche i costi del trasporto.

Posto che ad oggi oltre il 60% delle merci che viaggiano via mare vengono trasportate all'interno di containers, è evidente che un tale volume di traffico ha richiesto, oltre ad un continuo adeguamento delle infrastrutture al fine di rendere efficiente lo smistamento dei containers all'interno della rete mondiale di trasporto, anche un adattamento dell'impianto normativo vigente alle nuove problematiche che hanno interessato il settore dei trasporti a seguito dell'introduzione dei containers negli anni '50.

L'interesse degli aventi diritto al carico al completamento di un trasferimento *door-to-door* inteso nella sua globalità, piuttosto che al buon esito del trasporto sulla singola tratta marittima, ha imposto una serie di considerazioni in merito all'opportunità di operare un rapido e puntuale adattamento del sistema normativo, ancora troppo radicato a strumenti tradizionali che disciplinano le singole modalità di trasporto e improntato

¹ Secondo le ultime statistiche (*United Nations Conference on Trade and Development*), oltre il 50% del traffico merci via mare è attualmente costituito da containers.

sul principio di separatezza a seconda della modalità di trasporto – terrestre, ferroviario, marittimo o aereo – di volta in volta utilizzato².

Lo stesso intervallo spazio-temporale di responsabilità del vettore marittimo, tradizionalmente sempre disciplinato dalla cosiddetta *tackle-to-tackle rule* – e che, soprattutto nel sistema inglese, può risultare ulteriormente ridotto – non appare più aderente alle modalità operative del trasporto containerizzato che, come detto, si rispecchierebbero maggiormente in una sorta di *door-to-door performance*.³

Se già un primo tentativo di regolamentazione uniforme del trasporto multimodale si ebbe nel 1930 ad opera dell'*International Institute for Unification of Private Law*, e se un più moderno progetto di

² In merito alla discussione sul nuovo progetto UNCITRAL e sull'opportunità di estendere l'intervallo spazio-temporale di responsabilità vettoriale dal concetto di *tackle-to-tackle* a quello di *door-to-door*, si vedano, tra gli altri, Berlingeri F., *Background Paper on Basis of the Carrier's Liability*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 140 ss.; Berlingeri F.-Zunarelli S., *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. Mar.*, 2002, pag. 3 ss. e pag. 817 ss.; Berlingeri F., *Ambito di applicazione del progetto Uncitral sul trasporto door to door e libertà contrattuale*, in *Dir. Mar.*, 2005, pag. 768 ss.; Gaskell N., *Transport Documents and the CMI Draft Outline Instrument 2000*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 573 ss.

³ In merito alla definizione e alle caratteristiche proprie del trasporto multimodale sei vedano, tra gli altri, Arroyo I., *Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 533 ss.; Silingardi G., *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, pag. 746 ss.; Silingardi G.-Lana A.G., *Il trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, quaderno n. 22, 1994, pag. 11 ss.

regolamentazione internazionale della materia si ebbe Convenzione di Ginevra del 23.5.1980 sul trasporto multimodale di merci, un dato è comunque – purtroppo – incontrovertibile: la regolamentazione del trasporto multimodale, che ad oggi rappresenta la parte numericamente più consistente nell'ambito dell'intero settore dei traffici di merci, manca totalmente di una disciplina uniforme (e spesso anche di una regolamentazione interna⁴), e la soluzione delle relative problematiche di ordine giuridico è perlopiù rimessa ad accordi e clausole di natura pattizia che, in quanto tali, non possono certo essere considerate soddisfacenti, posta l'inevitabile disomogeneità che ne deriva⁵.

In Italia, ad esempio, la mancanza di una normativa interna ha dato di fatto vita alle soluzioni giurisprudenziali e dottrinali più diverse, dal momento che a volte si è fatto riferimento alla disciplina regolatrice della tratta prevalente⁶, mentre in altre occasioni si sono applicate le norme che regolano le singole modalità di trasporto⁷, creando in questo modo un panorama giurisprudenziale estremamente incerto.

⁴ Sui problemi relativi alla mancanza di omogeneità delle normative che, allo stato, disciplinano il trasporto multimodale si veda Baratti S., *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti realmente uniforme*, in *Dir. Mar.*, 2001, pag. 483.

⁵ Zunarelli S., *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Atti dell'incontro di Studio su Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del Mediterraneo*, Messina, 1994, pag. 161 ss.

⁶ Trib. Genova 12 marzo 1992, *Costa Container Line S.r.l. c. Metrans S.r.l.*, in *Dir. mar.*, 1993, 430 ss.

⁷ App. Milano 7 novembre 1950, *Ditta F.lli Boselli c. Società Bistolfi e Ditta Macor*, in *Dir. mar.*, 1952, 376. ss.; Trib. Genova 15 aprile 1950, *Ditta V. Vanetti c. Ente Gestione Imbarchi e Sbarchi*, in *Dir. mar.*, 1950, 576 ss.; Trib. Gorizia 28 maggio 2003, *Elifrulia S.r.l. c. Italia di Navigazione S.p.a. e Automarocchi S.p.a.*, in *Dir. mar.*, 2005, 212 ss.; App. Torino 5 giugno 2002, *Chinese Polish Joint Stock Shipping Co. c. Zust Ambrosetti A.p.a. e Ecsel*

Il fatto quindi che, negli ultimi anni, l'*United Nations Commission on International Trade Law* (Uncitral) e il *Comité Maritime International* (CMI) abbiano portato avanti un progetto di revisione e “modernizzazione” del sistema della Regole dell’Aja-Visby anche nell’ottica di un trasferimento delle merci inteso come *door-to-door* piuttosto che come *tackle-to-tackle* potrebbe probabilmente essere l’occasione per riformare l’intero sistema in modo proficuo e puntuale, regolando il trasporto multimodale in maniera completa e superando la segmentazione di disciplina basata sui diversi mezzi di trasporto utilizzati per le varie tratte⁸. È vero che si tratta di un progetto per definizione limitato ad un trasporto multimodale comprendente necessariamente una tratta marittima, ma il banco di prova sarebbe senza dubbio estremamente interessante anche per valutare la funzionalità di strumenti di recente impiego, come ad esempio i cosiddetti *e-documents*⁹, concetto peraltro già inserito nel progetto

S.p.a., in *Dir. mar.*, 2003, 1402 ss.; App. Torino 5 giugno 2002, *Chinese Polish Joint Stock Shipping Co. c. Zust Ambrosetti A.p.a. e Ecsel S.p.a.*, in *Dir. mar.*, 2003, 1402 ss.

⁸ Berlingieri, *La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNCITRAL di Convenzione*, in *Dir. mar.* 1977; Berlingieri, *La nuova Convenzione sul trasporto di merci per mare*, in *Dir. mar.* 1978; Berlingieri, *Il trasporto combinato: lo stato dei lavori dell'Intergovernmental Preparatory Group dell'UNCTAD*, in *Dir. mar.* 1978; Boi, *Le Regole Uniformi del CMI per la lettera di trasporto combinato*, in *Dir. mar.* 1990; Berlingieri-Zunarelli, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. mar.* 2002, I e II.; M.A. Clarke-R. Herber-F. Llorenzon-J. Ramberg, *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), task B: Intermodal Liability and Documentation*, Southampton, 28.11.2005.

⁹ Cova Arria L., *Report on Implementation of Electronic Commerce and Transport Documents in Ibero-American Countries*, in *CMI Yearbook*, 2004, pag. 175 ss.

UNCITRAL, anche se con scarsi elementi di reale novità rispetto alla tradizionale disciplina relativa ai documenti cartacei.

La presente trattazione intende quindi fornire una panoramica degli interventi normativi dettati dall'esigenza di introdurre una disciplina uniforme in materia di trasporto che permetta di evitare la segmentazione delle discipline relative alle varie tratte e dalla necessità di adattare gli stessi istituti normativi alla modernizzazione dei traffici.

Il primo capito sarà quindi focalizzato sulla recente introduzione del sistema normativo uniforme denominato *Rotterdam Rules 2009*, attraverso il quale si è inteso apportare al tradizionale sistema convenzionale quelle modifiche che ormai da decenni venivano invocate come necessarie ad adattare l'impianto normativo vigente alle nuove esigenze del commercio marittimo che si sono avvertite a seguito della rapida modernizzazione e dello sviluppo tecnologico che hanno investito il mondo del commercio e dei trasporti per mare negli ultimi decenni.

La nuova ed organica disciplina uniforme aveva quindi come obiettivo dichiarato non già quello di rappresentare una rivoluzione, bensì un'evoluzione dell'ormai più che consolidato sistema delle Regole dell'Aja-Visby, preservandone per quanto possibile il carattere e la forma.

Posto che le Rotterdam Rules non sono ancora entrate in vigore, un'attenta lettura del nuovo testo uniforme rivela comunque come i suddetti obiettivi possano dirsi solo in parte raggiunti.

In questo senso, tre sono i punti che destano particolare attenzione e che saranno trattati singolarmente nel corso del prossimo capitolo: l'ampliamento dell'intervallo spazio-temporale di applicabilità della disciplina normativa in relazione alla definizione di contratto trasporto, l'introduzione e l'utilizzo dei cosiddetti documenti elettronici, e la sostanziale – ma non formale – riforma del regime della responsabilità del vettore.

Nel secondo capitolo si approfondirà ulteriormente il tema della responsabilità vettoriale nell'ambito del trasporto multimodale, con

particolare riferimento ai problemi fisiologici che derivano dal traffico containerizzato, come, ad esempio, la questione della cosiddetta “*Unlocalized loss*”, ossia la difficoltà – per non dire impossibilità – di individuare il punto e/o la singola tratta in cui si è verificato il danno.

Da qui, l’esigenza crescente di individuare una disciplina unitaria che possa permettere di superare problemi legati alla frammentazione delle tratte, quali ad esempio conflitti di leggi applicabili e la compresenza di una varietà di differenti termini di prescrizione che potrebbe rendere estremamente iniqua la gestione di un eventuale reclamo.

Nel terzo capitolo si affronterà infine la disciplina dei nuovi Incoterms 2010, in vigore dal 1° gennaio 2011, e del modo in cui tale corpo normativo, la cui precedente edizione risaliva all’anno 2000, si è adattato alla nuova fisionomia del settore dei trasporti, con particolare riferimento al trasporto containerizzato.

Al di là della nuova classificazione dei vari *terms* (i tradizionali quattro gruppi E, C, F e D sono infatti stati sostituiti dai due sottoinsiemi relativi alle “*rules for any mode or modes of transport*” e “*rules for sea and inland waterway transport*”) e della riduzione del loro numero da 13 a 11, due sono gli elementi di maggior interesse che caratterizzano il passaggio dalla versione 2000 a quella 2010.

In primo luogo, il classico “*point of delivery*” utilizzato che nelle vendite più comuni (vale a dire quella a condizione CIF e quella a condizione FOB), non è più costituito dal tradizionale passaggio della *ship’s rail*, bensì dalla collocazione della merce *on board the vessel*.

In secondo luogo, e soprattutto, parallelamente all’abolizione di 4 dei tradizionali *D terms* dell’edizione 2010 (DAF, DES, DEQ e DDU), si segnala l’introduzione di 2 nuovi *terms*, ossia il DAP e DAT (rispettivamente *Delivered At Place* e *Delivered At Terminal*), certamente più in linea con la realtà commerciale attuale e modellati proprio sulla base della crescente espansione del trasporto containerizzato e sulla conseguente

necessità di individuare punti di consegna più idonei al trasporto di containers.

Capitolo I

Le *Rotterdam Rules* 2009: una risposta alla nuova fisionomia del settore dei trasporti delineatasi a seguito dell'espansione del traffico containerizzato.

1. La nuova “tackle to tackle rule” – 2. L'introduzione degli e-documents –
2. Dolo e colpa grave del vettore marittimo di merci: implicazioni e prospettive.

1. La nuova “tackle-to-tackle rule”

In merito al primo dei summenzionati temi, si sottolinea come la tradizionale “*tackle-to-tackle rule*” (letteralmente “da paranco a paranco”) sia stata sostituita, nel nuovo testo, da una “*door-to-door rule*” che appare certamente più consona ai moderni traffici containerizzati, in cui sempre più raramente l’interessato al carico prende effettivamente visione della merce nei momenti immediatamente successivi allo sbarco, mentre è sempre più frequente che i *containers*, una volta sbarcati, vengano di fatto trasportati dall’area portuale fino agli stabilimenti del ricevitore: solo a questo punto, dopo che la merce si trova già da diverso tempo al di fuori della sfera di controllo del vettore marittimo, il ricevitore potrà effettivamente constatare la presenza di eventuali anomalie o ammanchi nel carico.

Ora, è evidente che estendendo l’intervallo di responsabilità del vettore anche agli intervalli precedente e successivo alla fase del trasporto propriamente marittimo, si elimina alla radice il problema di dover far rientrare nell’ambito di quest’ultimo le avarie o i danni riscontrati in un momento di molto posteriore alla effettiva riconsegna del carico a destinazione, ma non si deve dimenticare che qualora venisse provato che il danno si è effettivamente verificato al di fuori dell’ambito spaziotemporale relativo al trasporto marittimo, dovrà necessariamente applicarsi la diversa disciplina relativa a tale tratta, e non già quella stabilita dalla normativa uniforme.

2. L’introduzione degli e-documents

Riguardo all’introduzione dei cosiddetti “*e-documents*”, si tratta decisamente di un tema innovativo, di cui si sentiva certamente la mancanza in un’era dominata dalla multimedialità e in un settore come quello del diritto marittimo e dei trasporti, in cui l’attenzione e la cura nel non discostarsi mai troppo dalla tradizione rischiano spesso di creare un’inerzia che ne penalizza il progresso.

Va tuttavia detto che, sia pur nella sua indiscutibile spinta verso un adeguamento del settore dei trasporti allo sviluppo tecnologico, la normativa in materia di documenti elettronici contenuti nel nuovo testo della Convenzione *UNCITRAL* non produce di fatto alcuna significativa modifica al vigente sistema, ma si limita a compiere una sorta di “applicazione analogica”, utilizzando in pratica quella stessa sfera di principi la cui *ratio* era stata pensata per l’utilizzo di supporti cartacei, e traslandola *in toto* affinché possa disciplinare la creazione e la circolazione di quegli stessi documenti, ma costituiti ora su supporti, appunto, elettronici.

La polizza di carico

Tutte queste circostanze hanno provocato molteplici modificazioni nella prassi delle transazioni commerciali tra gli Stati. L’evoluzione dei traffici mercantili ha influito anche sul ruolo della polizza di carico (*Bill of Lading*), ossia il documento rilasciato dal vettore (*carrier*) in occasione della stipulazione di un contratto di trasporto marittimo di cose con il caricatore (*shipper*) che ne attesta l’imbarco su una determinata nave, certifica la presa in carico delle merci da parte del vettore marittimo e/o del raccomandatario, comprova l’esistenza e il contenuto del contratto posto in essere (art. 459 cod. nav).

Come è noto, il documento in questione è titolo di credito negoziabile, in quanto attribuisce al possessore il potere di trasmettere diritti sulla merce, anche durante il viaggio, mediante semplice girata, può essere nominativa, all’ordine o al portatore (art. 464 cod. nav.) ed è titolo rappresentativo delle merci in forza del quale il legittimo possessore in buona fede di tale documento può ritirare le merci a destino (art. 467 cod. nav.).

L’evoluzione tecnologica dei trasporti ha enormemente ridotto i tempi di trasferimento delle merci dal porto di caricazione a quello di destino per effetto dell’accresciuta velocità delle navi ma a questa non è seguita una parallela accelerazione delle operazioni documentali che si accompagnano alla vendita marittima.

Problema rilevante è senz’altro quello legato all’adattabilità della classica polizza di carico al trasporto containerizzato che si attua per lo più

attraverso la forma del trasporto multimodale. Infatti tale documento non sempre contiene l'esatta specificazione della merce introdotta nel contenitore, limitando ulteriormente la funzione rappresentativa del documento di trasporto. Questo si verifica soprattutto quando tale strumento di trasporto viene utilizzato per carichi misti (c.d. "*groupage*" o "*consolidation*").

Tutti questi cambiamenti hanno quindi inciso su alcuni aspetti attinenti alla circolazione della polizza di carico ed alla negoziazione bancaria della stessa in quanto il compimento delle operazioni richiede un notevole lasso di tempo, sia per quanto attiene a tutte le formalità e controlli, sia per quel che concerne la materiale trasmissione a destino del documento. Sempre più spesso le merci giungono a destinazione addirittura prima del titolo rappresentativo comportando notevoli problemi sia per il compratore, che è legittimato a ritirare le merci solo presentando al vettore la polizza di carico emessa in suo favore o a lui girata, in quanto non sempre riesce ad ottenere tempestivamente la disponibilità del titolo e non sempre è in grado di dimostrare la sua legittimazione cartolare nel momento in cui le merci giungono a destino, sia per il vettore che viene costretto ad inutili tempi di attesa nel porto di sbarco.

In questa ottica si potrebbe addirittura sostenere che la polizza di carico tradizionale, in quanto titolo rappresentativo di merci, rischierebbe di divenire un ostacolo al moderno sviluppo dei traffici.

Soluzioni alternative alla polizza di carico sono state attuate attraverso l'introduzione di nuovi documenti atti superare le limitazioni che l'utilizzo della stessa comporta. Per prassi ormai consolidata, gli operatori ricorrono ormai in misura sempre più frequente alle c.d. lettere di vettura marittime o *seawaybill*.

La lettera di vettura marittima, conosciuta anche come *express bill of lading* o ancora *not negotiable waybill*, è sempre nominativa, non è documento rappresentativo di legittimazione, ma, come la polizza di carico, attesta l'esistenza di un contratto di trasporto marittimo delle merci tra mittente e vettore, ed è emessa da quest'ultimo (o dal comandante della nave o dal

raccomandatario su sue precise disposizioni). Contrariamente poi alla polizza di carico, essa viaggia insieme alla merce.

Tale processo evolutivo ha indotto, di conseguenza, la polizza di carico a “specializzarsi” in rapporto ad alcuni scopi commerciali da perseguirsi. In alti termini, pur mantenendo inalterate le sue funzioni di titolo di credito rappresentativo delle merci, di prova del contratto di trasporto e di ricevuta per la presa in consegna del carico, si è progressivamente “adattata” al particolare tipo di trasporto in relazione al quale è stata di volta in volta utilizzata².

Ad esempio, per quanto concerne il trasporto di linea, si sono venuti formando formulari denominati “*Liner Bill of Lading*” i quali vengono emessi da compagnie di navigazione in rapporto a viaggi di linea regolari e, per ciò che riguarda il trasporto di contenitori sono apparsi i formulari “*Container Bill of Lading*”.

Con l’affermazione del trasporto multimodale e, la conseguente articolazione del trasporto merci in più fasi, si è venuta formando la cd. “*Marine Bill of Lading*” (anche denominata “*Ocean Bill of Lading*”, riguardante, accanto alla tratta marittima, anche quella terrestre o su acque interne.

La diffusione di tale modalità di trasporto ha poi causato una serie di problemi per ciò che attiene alla posizione giuridica di chi lo assume e la disciplina della sua responsabilità³. Per motivi strettamente pratici si è passati dalla cd. “*Through Bill of Lading*” (o polizza diretta), utilizzata nell’ipotesi di trasporto effettuato da più vettori e, con modalità diverse, quando il luogo di ritiro o di riconsegna della merce è diverso dal porto, alla “*Combined Bill of Lading*” che copre tutte le fasi del trasporto combinato.

Ulteriori specializzazioni si hanno con i seguenti tipi di polizza di carico: *Charterer bill of lading* (emessa dal noleggiatore/vettore); *Shipowner bill of lading* (emessa dall’armatore/vettore), *Non vessel operating carrier bill of lading* (in generale quelle emesse da un soggetto che si assume il trasporto ma non è proprietario della nave); *Surrendered bill of lading* (restituita all’agente anziché all’armatore/vettore)..

Nonostante tutte le problematiche sin qui enunciate la polizza di carico rimane il migliore strumento per portare a termine le operazioni commerciali marittime data la sua peculiare caratteristica, e, come abbiamo visto, la sua adattabilità ai tempi.

Possiamo a questo punto azzardare che la polizza di carico è definibile come la “carta d’identità” della merce viaggiante, in quanto la sua funzione non è altro che una forma di “garanzia” ed il suo contenuto, descrivendo analiticamente la cronologia e gli attori del trasporto con vendita marittima, risulta un attestato di proprietà e provenienza di detta merce.

Per ciò che riguarda i moderni traffici marittimi containerizzati si rivela ancora uno strumento utilissimo per le dogane al fine di espletare le funzioni di sdoganamento in *import* ed in *export* .

Infatti in tali operazioni di verifica della merce, una volta transitata nel porto di imbarco o di scarico, data la prassi ormai consolidata dei numerosi controlli che la sempre più pregnante normativa comunitaria esige, fa fede ciò che è riportato nel corpo della polizza: merce, colli e peso.

Fermo restando l’utilità, o meglio la necessità di tale tipologia di documento, possiamo aggiungere che a tale funzione è connessa anche quella di responsabilità per gli attori presenti in polizza. Infatti il caricatore è colui che è sì è sobbarcato l’onere di far pervenire la merce al vettore, il vettore, a sua volta, deve attestare che il carico giunga a bordo della nave da lui noleggiata o di cui è proprietario, il destinatario deve attestare che la merce è giunta a destino; il ricevitore, infatti, non potendo né sdoganare documentalmente, né trasportare materialmente, deve affidarsi ad uno spedizioniere, che funge così da suo fiduciario.

In altre parole la causa del contratto di trasporto con spedizione deve essere raggiunta con la necessaria cooperazione di una molteplicità di figure economiche diverse che rappresentano i necessari anelli di congiunzione al fine di ottenere la funzione economico – sociale cui tale contratto mira. Di conseguenza, il venir meno di uno di questi anelli provoca non solo un danno patrimoniale agli operatori coinvolti ma spezza i legami sinallagmatici che tengono unita ogni parte contraente.

Uno dei problemi più ricorrenti che si manifestano in tale complessa operazione, ma di facile risoluzione, è la mancata girata.

Al fine di evitare un'ulteriore posticipazione allo svincolo della merce viaggiante, per raggiungere gli scopi immanenti di cui sopra, si procede ad una soluzione, sicuramente non conforme alla normativa vigente, ma efficace: una dichiarazione dell'avente diritto che su carta intestata e nella maniera più soddisfacente possibile, inserendo quante più informazioni possibili (numero di polizza o di *booking*, numero del contenitore, numero di sigillo apposto nel porto di origine, il nome della nave (*ocean vessel*) o del *feder*, dichiarando testè che “*il presente messaggio vale quale girata alla polizza di carico in oggetto*” apponendo regolare timbro e firma.

Questa procedura evita lungaggini nella fase di svincolo della merce già pronta doganalmente o già pagata.

Alla luce delle considerazioni sin qui svolte è opportuno affermare che la polizza di carico, nonostante sia, a volte, un impedimento al celere andamento delle transazioni commerciali, che, come abbiamo visto vengono ormai supportate da altre tipologie di documenti, rimane documento imprescindibile per realizzare il trasferimento dei beni nella compravendita internazionale.

3. Dolo e colpa grave del vettore marittimo di merci: implicazioni e prospettive.

Il tema più spinoso è invece probabilmente costituito dall'art. 17 del nuovo testo normativo, che disciplina la responsabilità del vettore per perdite, danni o ritardi nella riconsegna della merce.

Salta innanzitutto agli occhi l'assenza dall'elenco dei cosiddetti pericoli eccettuati di quello forse più tradizionale e dibattuto, ossia quello della colpa nautica: come peraltro era già stato proposto al momento dell'approvazione della Convenzione di Amburgo del 1978, secondo la disciplina della nuova normativa uniforme, il vettore non potrà più beneficiare dell'esonero di responsabilità qualora il danno sia dipeso da colpa nautica nell'esercizio della nave. Si tratta appunto di un sistema di pericoli eccettuati che, sia pur

modellato sostanzialmente sulla base dello schema seguito dall'art. IV.2 della Convenzione di Bruxelles del 1924, nella sostanza appare molto più in linea con il regime di responsabilità delineato dalla Convenzione di Amburgo del 1978, secondo cui grava sul vettore una sorta di presunzione di colpa, dalla quale il *carrier* può liberarsi solo provando che egli, e così i suoi dipendenti e preposti, hanno adottato tutte le misure che erano ragionevolmente richieste per evitare l'avvenimento e le sue conseguenze. Si tratterebbe quindi di un tentativo di reintroduzione di un regime tendenzialmente ispirato alla tradizionale disciplina della responsabilità *ex recepto*.

È necessario però sottolineare, a questo punto, come la Convenzione di Amburgo del 1978 sia rimasta sostanzialmente “lettera morta” forse proprio a causa del suo carattere di radicale innovazione in relazione al sensibile inasprimento della responsabilità vettoriale, particolarmente in viso soprattutto ai paesi anglosassoni che hanno così giocato un ruolo fondamentalmente ostruzionistico in merito all'entrata in vigore di detta Convenzione.

Alla luce di quanto appena rilevato, la domanda che da più parti ci si pone è per quale motivo quegli stessi paesi che tempo addietro non aderirono alla Convenzione di Amburgo del 1978, dovrebbero ora approvare il nuovo testo elaborato dalla Commissione *UNCITRAL*, posto che esso presenta, sia pure sotto una forma che più ricorda quella caratteristica delle Regole dell'Aja-Visby, alcuni dei principali elementi che furono terreno di scontro al momento della discussione sul testo della Convenzione di Amburgo del 1978, e che, come detto, ne causarono il sostanziale accantonamento.

È inoltre estremamente importante notare come il nuovo testo normativo faccia espresso riferimento anche ai danni da ritardo, concetto assolutamente – e forse volutamente – ignorato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 e dai successivi protocolli, presentando tale elemento come una conquista dei *bills of lading holders* nei confronti della comunità vettoriale.

In realtà, anche in relazione a questo punto, si sottolinea come l'innovazione sia più formale che sostanziale.

Va infatti evidenziato che, in forza dell'art. 21 del nuovo testo uniforme, il vettore può certamente essere chiamato a rispondere del ritardo nella riconsegna, ma solamente qualora si fosse impegnato a riconsegnare i beni entro un preciso termine (*"within the time expressly agreed upon"*), ciò che è ben possibile fare anche sotto il regime della Convenzione di Bruxelles del 1924, dal momento che il noto sbarramento di cui all'art. III.8 impedisce che la responsabilità del vettore venga derogata in senso attenuativo, ma in nessun modo vieta che lo stesso possa assumere l'ulteriore obbligazione di compiere il trasporto entro un termine prestabilito.

L'art. 21 del nuovo testo inoltre prosegue stabilendo che in caso di mancata previsione espressa di un termine finale per la consegna, un eventuale ritardo andrà considerato sulla base di una serie di parametri quali la ragionevolezza, la diligenza, le circostanze del caso e gli usi.

Anche in questo caso, si tratta di mettere sulla carta le conclusioni a cui la dottrina (in particolare quella anglosassone) era giunta già da tempo nell'interpretare le Regole dell'Aja-Visby, ossia che se anche il ritardo in sé e per sé non costituisce un danno autonomamente risarcibile, come invece avviene nella Convenzione di Amburgo del 1978, si potrebbe comunque riuscire ad ottenere ugualmente il risarcimento dei danni derivanti dal ritardo anche in un trasporto disciplinato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924: sarebbe infatti sufficiente provare che l'inusuale, impreveduto e irragionevole allungamento del tempo entro cui, secondo quanto era prevedibile, si sarebbe dovuto concludere il trasporto, è dovuto ad esempio, ad *unseaworthiness*, *deviation*, o a qualunque altro inadempimento contrattuale del vettore.

In questo modo, provando che il danno si è verificato a seguito di un ritardo provocato da cause per cui il vettore è chiamato senz'altro a rispondere, si poteva di fatto già "by-passare" il vuoto normativo lasciato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 a proposito dei danni da ritardo.

Nessun elemento di novità è inoltre riscontrabile nella stessa proposta, adottata anch'essa dalla normativa contenuta nella Convenzione di Amburgo del 1978, di non limitare l'applicabilità della disciplina di diritto

speciale alla sola figura del vettore, bensì di estenderla anche tutti i soggetti che rientrano nell'allargata definizione di *maritime performing party*, cioè coloro che operano in ambiti connessi al contratto di trasporto (ad esempio, tra gli altri, il rimorchio, la caricazione e scaricazione delle merci o l'espletamento di pratiche doganali).

Tale disposizione, sebbene non presente tra gli articoli della Convenzione di Bruxelles del 1924, già da decenni veniva applicata in forza della cosiddetta *Himalaya Clause*, il cui effetto è appunto quello di permettere a qualunque soggetto impegnato in operazioni connesse a quelle svolte dal vettore di beneficiare della protezione e dei benefici disposti dalla normativa uniforme in favore di quest'ultimo, e in particolare della limitazione di responsabilità e del breve termine di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto (si vedano, in questo senso, le pronunce giurisprudenziali anglosassoni *The Eurymedon* [1957] A.C. 154 e *The New York Star* [1980] 2 Lloyd's Rep. 317).

Infine, anche se certamente significativa è la disposizione di cui all'art. 16 del nuovo testo uniforme, attraverso cui si estende a tutta la durata del trasporto l'obbligo del vettore di adottare la *due diligence* nel mettere la nave in stato di navigabilità (dovere che tradizionalmente si riferisce al solo momento iniziale del viaggio), va detto che anche questo *additional duty* non rappresenta di fatto una vera e propria novità, dal momento che esso era già stato recentemente disciplinato dalla giurisprudenza inglese (si veda *The Trade Nomad* [1999] 1 Lloyd's Rep. 723).

Pertanto, lungi dall'essere espressione di un radicale cambiamento, il nuovo testo uniforme lascia più di una perplessità persino sul suo carattere evolutivo-continuativo: sembra infatti più una cristallizzazione in norme giuridiche scritte di quei principi e di quelle soluzioni interpretative ormai consolidate che già dottrina e giurisprudenza avevano fatto proprie nel corso della decennale, quasi secolare, applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 ai singoli casi concreti.

Tuttavia, proprio questa meticolosa attenzione che l'*UNCITRAL Working Group* sta dedicando a non intaccare la struttura portante del sistema

tradizionale per fornire all'intero sistema una soluzione di sostanziale continuità, se da un lato può rappresentare la carta vincente del nuovo testo normativo al momento di ottenerne l'approvazione e la ratifica da parte della comunità internazionale, dall'altro rischia paradossalmente di costituirne il punto debole, lasciando intatti istituti che meriterebbero invece di essere profondamente riformati o comunque rivisti, e impedendo così che la disciplina convenzionale in materia di trasporti marittimi possa compiere quel salto di qualità che sarebbe invece certamente auspicabile.

Ci si riferisce, a mero titolo esemplificativo, alla disciplina del *transshipment*¹⁰, a tratti oscura e sicuramente assai contorta, specialmente in relazione all'individuazione del soggetto responsabile, nei confronti del portatore di polizza, qualora il danno si sia verificato in una fase successiva al *transshipment*, quando cioè la merce non era più nella sfera di materiale disponibilità e controllo del vettore che aveva emesso la polizza di carico (necessità, quindi, che la polizza di carico sia tale da garantire al legittimo portatore una copertura completa sull'intero viaggio della merce, oltre a dargli la possibilità di individuare agevolmente la propria controparte contrattuale, e cioè, nella fattispecie, il vettore).

Oppure ancora, meritevole di riforma appare ad esempio la disciplina della limitazione di responsabilità del vettore in mancanza di una dichiarazione di valore da parte del mittente: allo stato attuale, tale istituto prevede infatti limiti risarcitori talmente esigui da risultare spesso irrisori ai limiti dell'incostituzionalità, e comunque sicuramente insufficienti nella loro semplicità.

È infatti evidente che la mera previsione di una limitazione standard pari a “[...] *units of account per package or other shipping unit, or [...] units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are subject to the claim under dispute*” che valga per qualunque tipo di merce, non può non

¹⁰ Righetti, *Trasbordo*, in N.N.D.I. XXIX, 1973, 511; Comenale Pinto, *L'art. 429 cod. nav. ed i problemi giuridici connessi al trasbordo in corso di viaggio*, in *Dir. mar.* 1987, 243.

risultare iniqua se si considera che le merci che viaggiano per mare sono di natura estremamente variegata e, di conseguenza, di valore economico estremamente differente le une dalle altre.

È vero che l'individuazione di parametri validi in questo senso è estremamente problematica, ma forse una limitazione che facesse in un certo qual modo riferimento anche al valore commerciale della merce (al quale si può, con buona approssimazione, facilmente risalire attraverso listini di mercato o fatture di vendita) sarebbe più equa e sicuramente più tutelante nei confronti degli interessati al carico.

In conclusione, dopo che per decenni si è da più parti invocata la modifica dell'impianto normativo delle Regole dell'Aja-Visby, e dopo il fallimento della Convenzione di Amburgo del 1978, il rischio che ora si corre è appunto quello di perdere una clamorosa occasione, ossia quella di riformare il sistema in modo proficuo e mirato, regolando i nuovi aspetti per i quali si sente la necessità di una disciplina organica e modificando quelli che con il passare dei decenni sono divenuti obsoleti o che comunque necessitano di essere quantomeno chiariti.

La decisione in epigrafe costituisce il corollario della decisione di C. cost. 23 maggio 2005 n. 199 (1) che ha dichiarato la parziale illegittimità dell'art. 423, comma 1, c. nav., nella parte in cui non prevede la decadenza del vettore marittimo di merci dal beneficio della limitazione, in caso di responsabilità determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti. In effetti, ancorché nel corso degli anni di applicazione del codice della navigazione fosse stato possibile registrare qualche decisione in senso contrario nella giurisprudenza di merito¹¹, l'orientamento della Suprema Corte era rimasto fermo nell'escludere la decadenza del vettore marittimo di

¹¹ Trib. Cagliari 10 ottobre 2000, in *Dir. trasp.*, 2001, 805, con nota di TULLIO, *Ancora sull'applicabilità del limite del vettore marittimo in caso di colpa grave*; Trib. Livorno 20 settembre 1997, in *Dir. maritt.*, 1999, 814; Trib. Genova 11 giugno 1986, *ivi*, 1987, 357; App. Cagliari 6 settembre 1985, in *Riv. giur. sarda*, 1986, 743.

merci dal beneficio del limite risarcitorio, anche in caso di dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti¹², nella linea delle argomentazioni logiche che si erano, a suo tempo, formate sulla previgente disciplina del codice di commercio (5) Pur contrastata da autorevoli voci dottrinali, la giurisprudenza d'anteguerra riteneva applicabile anche al trasporto marittimo l'art 416 c. comm., che consentiva le limitazioni vettoriali, in ragione di una «diminuzione del prezzo di trasporto stabilito nelle tariffe ordinarie, offerta con tariffe speciali»: App. Torino 28 luglio 1937, in *Foro it.*, 1938, I, 425 (con nota contraria di DOMINEDÒ, *Limiti di validità delle clausole d'esonero di responsabilità*, ora in *Saggi di diritto della navigazione*, Padova 1951, 198); Cass. 7 dicembre 1938, in *Riv. dir. nav.*, 1939, I, 3 (con nota contraria di DOMINEDÒ, *Giustificazione causale delle clausole d'esonero di responsabilità del vettore*, ora in *Saggi di diritto della navigazione*, cit., 212; in senso contrario v. anche FRANCESCHELLI, LEFEBVRE D'OVIDIO, *Sulle diverse forme d'applicazione dell'art. 416 c.c. ai trasporti marittimi*, in *Riv. dir. nav.*, 1939, II, 340). D'altra parte, il contenimento delle tariffe di trasporto è la ragione su cui viene giustificata l'ammissibilità dei limiti risarcitori: cfr. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano 1993, 2, con un'esaltazione del ruolo che la dichiarazione di valore sarebbe chiamata a svolgere (6) Tale dichiarazione deve essere, secondo la giurisprudenza, comunque espressa,

¹² 4) Cass. 23 aprile 1969 n. 1278, in *Riv. dir. nav.*, 1970, II, 202, con nota di TULLIO, *Confini dell'applicabilità della limitazione del vettore*; Cass. 27 aprile 1984 n. 2643 (in *Dir. maritt.*, 1984, 864; in *Assic.*, 1985, II, 2, 10, con nota di FERRARINI, *Alcune considerazioni sulla limitazione del debito del vettore marittimo*). Nella giurisprudenza di merito, v., nel medesimo senso: App. Palermo 14 aprile 1984, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1985, 389; App. Messina 25 gennaio 1980, in *Dir. maritt.*, 1980, 632, con nota di LOPEZ DE GONZALO, *Limitazione del debito del vettore e colpa grave*; App. Palermo 29 novembre 2003, in *Dir. maritt.*, 2005, 566,

nè è sufficiente la semplice conoscenza o conoscibilità da parte del vettore del valore della merce trasportata: Trib. Genova 22 marzo 1986, in *Dir. maritt.*, 1987, 97; App. Genova 16 giugno 1993, *ivi*, 1993, 733.

come strumento per il superamento del limite stesso alla stregua dell'esercizio di un diritto potestativo del caricatore (7)₍₇₎ V., in generale, SILINGARDI, *L'istituto del limite risarcitorio nella disciplina uniforme del trasporto di cose aereo, su strada e per ferrovia*, in *Dir. trasp.*, 1989, 45, 50, nonché, più recentemente, ID., *L'istituto del limite risarcitorio: controllo di costituzionalità ed autonomia delle parti*, *ivi*, 1992, 345, 392.

D'altronde, la stessa Corte costituzionale aveva a suo tempo affermato la legittimità della limitazione risarcitoria *ex art.* 423 c. nav., proprio sul presupposto che il caricatore avrebbe potuto sottrarsi attraverso l'esercizio della dichiarazione di valore (8)₍₈₎ C. cost. 19 novembre 1987 n. 401 (in questa *Rivista*, 1988, I, 327; in *Dir. maritt.*, 1988, 59, con nota di BERLINGIERI, *Legittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav.*; in *Dir. trasp.*, 1988, 196, con nota critica di COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*). V. anche i rilievi del medesimo relatore della sentenza: PESCATORE, *Riflessi costituzionali della limitazione della responsabilità del vettore nautico*, in *Dir. trasp.*, 1988, 1.

Senonché, anche a voler ritenere che in passato, rispetto al trasporto di marittimo di merci, lo strumento della dichiarazione di valore potesse aver svolto efficacemente la funzione economica attribuitale dalla tesi in questione, non sembravano agevolmente superabili le riserve espresse da autorevole dottrina, in particolare tenendo conto della ritenuta applicabilità del regime del trasporto di merci anche per i veicoli (intesi come unità di carico), ancorché al seguito di passeggeri (9)₍₉₎ Cass. 19 ottobre 1982 n. 5409, in questa *Rivista*, 1983, I, 128, con nota di GRIGOLI, *Sulla determinazione del limite del debito del vettore marittimo di cose*; Trib. Genova 22 marzo 1986, *cit.*; Trib. Napoli 12 luglio 1988, in *Giur. merito*,

1989, 1141. Per ulteriori riferimenti, cfr. COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, in *Arch. giur.*, 2006, 337, 372 ss. Non si inserisce esattamente in questo filone la vicenda che ha dato luogo alla questione decisa con la sentenza in esame, che riguardava un camion carico di merci. Per di più, va ricordato come il limite risarcitorio *ex art. 423 c. nav.* fosse stato ritenuto applicabile anche alle azioni per responsabilità extracontrattuale (10)₍₁₀₎ App. Napoli 26 febbraio 1990, in *Dir. maritt.*, 1990, 1040 a prescindere dalla ritenuta impossibilità in generale di configurare un concorso fra azione contrattuale ed azione extracontrattuale nel trasporto marittimo di merci (11)₍₁₁₎ Cass. 26 luglio 1983 n. 5121, in *Dir. maritt.*, 1984, 845, con nota di LOPEZ DE GONZALO, *Orientamenti della giurisprudenza in tema di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto marittimo di cose*. Sulla questione v. in generale, da ultimo, anche per più ampi riferimenti: ROSAFIO, *L'azione extracontrattuale*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo. Commento della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999* a cura di TULLIO, Napoli 2006, 263., e, conseguentemente, di ipotizzare un superamento del limite per tale strada (12)₍₁₂₎ Trib. Livorno 4 novembre 1987, in *Dir. maritt.*, 1989, 235; App. Palermo 29 novembre 2003, cit., esclude il concorso invocato per superare la prescrizione *ex art. 438 c. nav.* In effetti, la pronuncia di illegittimità dell'art. 423 c. nav., nella parte in cui non prevede ipotesi di decadenza del vettore dal limite, ha posto fine ad un lungo ed acceso dibattito in dottrina (13)₍₁₃₎ Per perplessità su tale orientamento, tenuto conto, fra l'altro, del diverso potere contrattuale degli utenti (e degli utenti non professionali in particolare), cfr. ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti* (Atti del convegno tenutosi a Modena nei giorni 2-3 aprile 1993), Milano 1994, 39, «la dichiarazione di valore ha un valore marginale nel regime della responsabilità del vettore previsto dalle

norme uniformi e dalla disciplina nazionale che da esse è in qualche modo derivata: non sembra quindi convincente il tentativo, pur estremamente suggestivo, di attribuire ad essa la funzione essenziale di discriminare due distinti e molto diversi regimi di responsabilità . Tanto più che la ritenuta influenza di limiti estremamente bassi rende uno dei due regimi (quello normale) caratterizzato da una forma di responsabilità solo simbolica, e quindi, almeno sul piano fattuale, da una irresponsabilità del vettore : un trasporto con il rischio della perdita od avaria a carico del ricevitore. In secondo luogo, la dichiarazione di valore è di fatto scarsamente utilizzata, dato che nella prassi essa è avvertita come uno strumento meno efficiente di quello assicurativo che risponde come e meglio di essa, ed in maniera meno costosa, alla finalità del caricatore di ottenere un ristoro integrale dei danni eventualmente subiti nel corso del trasporto», alimentato anche da precedenti pronunzie di rigetto (14)₍₁₄₎ C. cost. 19 novembre 1987 n. 401, cit.; C. cost. 14 marzo 2003 n. 71, in *Dir. maritt.*, 2004, 88, con nota di MEDINA, *Ancora sulla costituzionalità del limite del debito risarcitorio del vettore marittimo* . ed ordinanze di manifesta inammissibilità (15)₍₁₅₎ C. cost., ord. 10 gennaio 1991 n. 8, in *Dir. maritt.*, 1991, 334, con nota di BERLINGIERI, *Il limite del debito del vettore secondo il codice della navigazione e la Convenzione di Bruxelles a raffronto*; in *Dir. trasp.*, 1992, 485, con nota di TULLIO, *L'agevole esplicazione della dichiarazione di valore come presupposto della valutazione di costituzionalità dell'art. 423 c. nav.*

La decisione della Corte costituzionale n. 199 del 2005 è stata assunta alla stregua di un'ampia analisi delle conseguenze che il dolo e la colpa grave assumono rispetto ai regimi di responsabilità vettoriali dettati dal legislatore nazionale, sull'assunto che «nel disciplinare la responsabilità del vettore , il legislatore nazionale deve affrontare, quale che sia il mezzo di trasporto, problemi sostanzialmente omogenei di politica economica (contemperamento della tutela degli utenti con il costo del trasporto)» (16)₍₁₆₎ C. cost. 23 maggio 2005 n. 199, cit., punto 3 della motivazione.

appare evidente, su questa affermazione, l'influsso di quella autorevole dottrina che ha sostenuto l'unitarietà del diritto dei trasporti, non in contrapposizione alla specialità del diritto della navigazione, ma come suo naturale sviluppo (17)

(17) Si fa riferimento all'indirizzo espresso da ROMANELLI, *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, I, 1331 ss., e seguito (con varie caratterizzazioni) da altri studiosi, fra cui: CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano 1976, 114 ss.; BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi nei diversi tipi di trasporto*, in *Trasp.*, 1976, 36; FANARA, *Le assicurazioni del ramo trasporti: banco di prova per l'affermazione dell'autonomia del diritto dei trasporti*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano 1997, 499, 502 s.

(e che ha come suo corollario che il contratto di trasporto, nelle sue varie modalità, debba essere comunque inquadrato come specie «di un unico *genus* contrattuale») (18)(18) ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova 1959, 10. *Contra*: GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 1, 7. Perplexità sul punto sembrano espresse però da BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano 2007, 1021 nt. 480, che pur muove dal principio dell'unitarietà del diritto dei trasporti (p. 25).

Viceversa, la stessa Corte costituzionale aveva a suo tempo ritenuto di non poter prendere in considerazione come *tertium comparationis*, rispetto alla disciplina nazionale del trasporto marittimo di merci, il regime di responsabilità dettato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, tenuto conto della diversità intrinseca dei parametri che dovrebbero portare al superamento del limite in tale regime (19)(19) C. cost. 14 marzo 2003 n. 71, cit., punto 2.1 della motivazione, in ragione del carattere di soluzione di compromesso delle convenzioni internazionali fra le posizioni sostenute dai vari Stati che ne sono parte (20)(20) C. cost. 23 maggio 2005 n. 199, punto 3 della motivazione (ma, in senso critico rispetto al rifiuto di una comparazione fra regime di diritto interno e regime di diritto uniforme, proprio con riferimento a tale ultima decisione, ancora

recentemente, cfr. BIANCA, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria della merce*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, cit., 105). L'argomentazione in questione, già utilizzata in nuce nella motivazione di C. cost. 14 marzo 2003 n. 71, cit., è peraltro ribadita nella stessa motivazione di C. cost. 23 maggio 2005 n. 199, cit., punto 3 della motivazione. Su tale presupposto, può forse esprimersi qualche perplessità per quella tendenza espressa nella recente riforma della parte aeronautica del codice della navigazione ad estendere a vicende cui non sarebbe applicabile *ex proprio vigore* la disciplina di diritto uniforme che pur implichi l'assoggettamento del risarcimento dovuto dal vettore aereo di merci ad un limite invalicabile: in tal senso sembra infatti doversi leggere il nuovo art. 951 c. nav., comma 1, come emendato dal d. lgs. 15 marzo 2006 n.151, secondo il quale «Il trasporto aereo di cose, compresa la sua documentazione tramite lettera di trasporto aereo, è regolato dalle norme internazionali in vigore nella Repubblica, che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria», nella misura in cui esso sia volto a richiamare la corrispondente disciplina della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 sul trasporto aereo internazionale (sulla tecnica del rinvio impiegato dal legislatore della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, sia pure con riferimento all'art. 941 c. nav. ed all'analoga modifica operata dal d. lgs. 9 maggio 2005 n. 96, cfr. MASTRANDREA, TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, 1229. Da ultimo, per un'avvertita lettura critica sul punto e per ulteriori riferimenti, ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano 2007, 23 ss. Sull'insuperabilità del limite risarcitorio per il vettore aereo di merci nella Convenzione di Montreal, cfr. BERLINGIERI, *Il trasporto di merci nella Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto internazionale. Ambito temporale di applicazione della normativa uniforme e disciplina della responsabilità del vettore*, in *Il nuovo diritto aeronautico. In ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano 2002, 617, 627). Ammesso in ipotesi che l'invalicabilità del limite sia da considerarsi insuscettibile di critica, quale soluzione di compromesso nell'ambito del sistema di diritto uniforme, non

per questo potrebbe ritenersi altrettanto per una norma di analogo contenuto che fosse chiamata ad operare in situazioni e per vicende che non presentino alcun elemento di estraneità rispetto al nostro ordinamento e per le quali, dunque, una simile soluzione non discenda da un'analogia necessità.

Una volta intervenuta la declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art. 423 c. nav. nei termini dianzi ricordati, l'esito della questione sul punto specifico della rilevanza dell'accertamento del grado di colpa del vettore appariva ineluttabile: l'avente diritto al carico ha indubbiamente interesse a veder accertare che la condotta imputabile al vettore fosse qualificabile in termini tali da escludere l'applicabilità del beneficio della limitazione. La prospettiva da temere, alla stregua della disciplina oggi applicabile al trasporto di merci, a questo punto, è che, nelle vicende future, i vettori possano in qualche misura sentirsi incentivati ad invocare con frequenza maggiore la ricorrenza dei pericoli eccettuati di cui al comma 2 dell'art. 422 c. nav. (21)

(21) Per un'applicazione del regime dei pericoli eccettuati ad un caso di trasporto marittimo disciplinato dal codice della navigazione, cfr. Cass. 27 ottobre 1998 n. 10692, in questa *Rivista*, 1999, I, 720. Tale ordine di preoccupazioni sembra pure condiviso da BUSTI, *op. cit.*, 1022 nt. 480, con un effetto di incremento del contenzioso, ed una compressione delle aspettative degli interessati al carico di ottenere un risarcimento. Tutto ciò dovrebbe indurre ad una riflessione, se non sull'opportunità di rivedere in generale la disciplina del trasporto marittimo di merci in maniera meno sfavorevole per i caricatori (22)(22) A livello di diritto uniforme, un tentativo in tal senso è stato compiuto, rispetto alla disciplina della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, sull'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, con la Convenzione di Amburgo del 31 marzo 1978, non ratificata dall'Italia, e, ad oggi, in vigore fra un limitato numero di Stati.

Quanto meno su quella di astrarre dal regime delle merci il trasporto dei veicoli al seguito dei passeggeri, tenuto conto che si tratta di utenti che ben difficilmente potrebbero sopperire attraverso il ricorso ad uno strumento

assicurativo alle implicazioni negative del regime di esonero di cui potrebbe avvalersi il vettore marittimo (23)

(23) Anche sotto tale profilo si può dunque auspicare un seguito all'iniziativa assunta a livello comunitario di introdurre (analogamente a quanto è stato fatto per il trasporto aereo con il regolamento n. 2027/97/CE sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, attualmente in vigore nel testo modificato dal regolamento 13 maggio 2002 n. 889/2002/CE), un regolamento sulla responsabilità del vettore marittimo di persone che dovrebbe essere ispirato, nelle sue linee, alla Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974 sul trasporto marittimo di passeggeri, come emendato dall'ultimo Protocollo di emendamento di Londra del 1 novembre 2002 (v., *amplius*, COMENALE PINTO, *Il passaggio marittimo fra codice della navigazione, convenzioni non ratificate e prospettive comunitarie*, cit., 374 ss.). Tale soluzione è perseguita, da ultimo, nella proposta COM (2005) 592 del 23 novembre 2005 di regolamento sulla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare e per vie navigabili interne in caso di incidente, contemplata nell'ambito del III pacchetto sulla sicurezza marittima (su cui HUBNER, *Erika III. Règlement introduisant le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes en matière de transport fluvial*, in *DMF*, 2006, 984).

Capitolo II

Problematiche connesse al trasporto containerizzato e multimodale, con particolare riferimento alla responsabilità vettoriale in caso di danni o avarie al carico.

1. Carico della merce in container (mittente / esportatore). – 2. Scarico delle merci dal container (ricevitore / importatore). – 3. Alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare

1. Carico della merce nel container (mittente / esportatore)

La prima importante azione che è opportuno intraprendere all'arrivo del container presso il luogo di carico è il controllo attento delle sue condizioni. Oltre a verificare che il tipo di container sia conforme a quello richiesto, occorre verificare che non siano presenti fori o aperture che possano permettere l'ingresso all'acqua nella parte interna, ove la merce verrà stivata. Questo aspetto è spesso sottovalutato, ed è una delle principali cause di danneggiamento alla merce. Al caricatore spetta il compito di verificare che il container sia idoneo per accogliere la merce e per proteggerla adeguatamente durante tutte le fasi del trasporto. Se in sede di perizia dovesse emergere che il container non era "stagno" e che il caricatore non ha provveduto a respingere il container e a richiederne uno nuovo, allora vi possono essere gli estremi per coinvolgere il caricatore tra le parti responsabili chiamate in causa.

Il container deve poi risultare ad un primo esame pulito, non maleodorante e privo di qualsiasi residuo solido o liquido al suo interno. Anche in questo caso, se questi requisiti non fossero palesemente soddisfatti, è opportuno richiedere la sostituzione del container. E' altresì evidente che non esiste una scala oggettiva di valutazione per queste caratteristiche, per cui chi si incarica dell'esame lo deve fare tenendo presente che si tratta di un container marittimo che probabilmente ha già effettuato molti viaggi e che la merce che vi verrà caricata dovrà comunque essere debitamente imballata.

Superato questo primo importante test, si può procedere con lo stivaggio della merce: si tratta di una fase molto importante, che richiede attenzione e cura. Per migliorare la stabilità della merce durante il viaggio è opportuno impiegare, ove necessario, materiali di contenimento (come sacchi barriera) e fissare la merce mediante cinghie e cunei, sfruttando il pavimento in legno del container e le varie anelle di ancoraggio presenti nella parte perimetrale interna del container.

Uno dei compiti del perito che effettua un sopralluogo in seguito ad un sinistro è anche quello di verificare le modalità con cui la merce è stata stivata all'interno del container e, quindi, estendere le responsabilità anche al caricatore nel caso in cui vi fossero chiari elementi probatori a suo carico.

Terminato il carico della merce e verificato che le quantità sono conformi a quelle riportate sui documenti (fattura exporto e/o packing list), si passa alla fase di chiusura del container, al termine della quale DEVE essere apposto ALMENO un sigillo (se il container è un Box o un High Cube), che generalmente viene rilasciato dal terminal portuale all'autista unitamente al container vuoto. E' MOLTO importante che venga verificata l'integrità del sigillo prima di apporlo e che la chiusura venga effettuata con attenzione ed in modo completa e sicura, in modo che non risulti fisicamente più possibile

aprire le porte del container senza danneggiare o rompere il sigillo. E' importante verificare che il numero del sigillo applicato compaia "tale e quale" sulla polizza di carico: ciò testimonia che il container è stato imbarcato nelle stesse condizioni (o meglio, con lo stesso contenuto) in cui si trovava al termine del carico. Se il numero di sigillo riportato sui documenti dovesse differire, è bene richiedere immediatamente spiegazioni al vettore (o allo spedizioniere che ha gestito la spedizione). A volte possono essere intervenute ispezioni doganali presso il porto, per effettuare le quali il funzionario preposto deve necessariamente richiedere la rimozione del sigillo originale e l'apposizione di un nuovo sigillo al termine dell'ispezione. Questa operazione viene però riportata **SEMPRE** anche sul verbale dell'ispezione e sulla bolla doganale (unitamente alla eventuale segnalazione che alcuni campioni di merce sono stati prelevati per controlli o altri motivi, in modo da non creare discrepanze sui quantitativi dichiarati sui documenti e quelli fisicamente presenti nel container dopo il campionamento), fornendo di fatto validità ufficiale al nuovo sigillo.

2. Scarico della merce dal container (ricevitore/importatore)

Analizzando ora la problematica dal punto di vista di colui che riceve la merce a mezzo container completo, si possono identificare altre attività molto importanti che è caldamente consigliabile effettuare non appena il container è reso disponibile allo scarico.

In primo luogo è bene verificare le condizioni esteriori del container, per escludere eventuali evidenti segni riconducibili a danni diretti o indiretti durante le varie fasi di movimentazione (che sono tante!). A questo scopo è bene essere equipaggiati sempre con una macchina fotografica digitale per documentare in modo adeguato eventuali situazioni degne di nota.

Durante questa fase è fondamentale verificare che in numero e tipo di container coincidano con quelli riportati sulla polizza di carico, e che, soprattutto, il NUMERO DEL SIGILLO (o dei sigilli) corrispondano. Se l'aspetto esteriore del sigillo non convince, è bene documentarlo (fotografandolo) prima di rimuoverlo. In ogni caso, conservare sempre il sigillo anche dopo averlo rimosso.

Sono infatti stati documentati casi di sigilli manomessi (aperti) e successivamente ripristinati utilizzando colle a pressa rapida (super-glue), con risultati a dir poco sorprendenti, che solo successive analisi di laboratorio sono riusciti a smascherare. In ogni caso, in presenza di discrepanze, è bene segnalarle in forma scritta sul bollettino di consegna e al vettore/spedizionario.

Quando le porte del container sono state aperte, è bene prendere subito visione delle condizioni in cui versa la merce al suo interno e, soprattutto, verificare l'eventuale presenza di vistose tracce di infiltrazione di acqua. Nel caso risultassero evidenti mancanze o sostituzioni di merce, o vi fossero danni molto importanti, è sempre consigliabile interrompere le operazioni di scarico e darne segnalazione tempestiva sia al vettore (o allo spedizionario) che alla compagnia di assicurazione (dando per scontato che la merce sia stata assicurata!), richiedendo a quest'ultima conferma in merito al sopralluogo di un perito.

Quando nulla di irregolare o inconsueto viene rilevato, le operazioni di scarico possono essere completate, avendo la cura di verificare che il numero dei colli corrisponda, come pure la loro integrità esterna. In presenza di imballi in condizioni precarie, è sempre consigliabile raccogliere documentazione fotografica prima di procedere all'apertura dei colli per la verifica dell'integrità della merce in essi contenuta.

Vale sempre la sana regola generale di annotare sul bollettino di consegna, che viene richiesto di timbrare e firmare per certificare l'avvenuta consegna della spedizione, eventuali riserve o osservazioni relative alle condizioni in cui è stata ritirata la merce.

Tutto questo allo scopo di potere concretamente contribuire, in caso di sinistro, a ricondurre il fatto DURANTE il periodo del trasporto e PRIMA che la merce fosse consegnata.

Come si può notare, azioni che possono sembrare a prima vista banali e scontate sono invece molto importanti e, per questo, doverose ai fini di una corretta gestione di eventuali sinistri da parte sia del mittente che del ricevitore.

Giunti alla conclusione di questo post, nella speranza di avere contribuito a diffondere qualche nozione in più in tema di “spedizioni ed affini”, non mi resta che ricordare ancora una volta che è sempre caldamente consigliabile stipulare una polizza di assicurazione a copertura dei rischi a cui la merce è sottoposta durante il trasporto!

L'acronimo **Fcl (Full container load)** tratta delle *obbligazioni tra il committente del trasporto marittimo* - nelle vesti di caricatore - ed il vettore. Questa sigla non appartiene agli Incoterms (che concernono le obbligazioni del venditore e dell'acquirente) ma determina anch'essa, nella tecnica mercantile, il confine tra le responsabilità delle parti.

Nel trasporto marittimo containerizzato il mittente di merce in tutte le vendite che non siano regolate dalla resa franco fabbrica (l'Exw «puro» degli Incoterms) acquisisce la denominazione di caricatore (lo shipper delle polizze di carico) che provvede a riempire personalmente l'unità di carico, container o cassa mobile, o altro genere di equipment, messagli a disposizione (vuota) dal vettore o dalla compagnia marittima. Il primo

compito del caricatore sarà quello dell'accettazione o rifiuto del container che dovrà trasportare i prodotti, dopo aver proceduto a una ricognizione esterna e interna dello stesso e nel caso non sia integro (perché forato e comunque danneggiato) e non compatibile con la materia dei beni da trasportare (perché non considerato «pulito, inodore, mercantile») può essere rifiutato con richiesta di sostituzione. Altrimenti, e spesso i caricatori ignorano questo rischio, un danno riscontrato a destino che potesse con facilità ricondursi all'inadeguatezza del container (bagnamento della merce, contaminazione ecc.), in questo caso, considerato come un vero e proprio vizio di imballaggio (1693 Cc), libererebbe il vettore da ogni responsabilità .

Quindi sul caricatore di un container Fcl o full container load gravano, oltre all'accettazione del container, tutta una serie di responsabilità e rischi propri delle operazioni di riempimento, stivaggio, caricazione e sigillatura dal momento che lo stesso viene affidato chiuso e sigillato alla Compagnia.

In questo contesto in cui la Compagnia riceve il container già pronto all'imbarco senza possibilità di manipolazioni del carico in esso contenuto, si giustificano le riserve generiche che tutte le polizze di carico riflettenti spedizioni di container Fcl riportano quali «ignoro peso» oppure, le più insinuanti said to contain (dicesi contenere) o le più eloquenti shipper's stow, load and count, (riempimento, stivaggio ed enumerazione effettuati dal caricatore). Questi disclaimers, ovvero clausole di esonero (da responsabilità) vengono introdotte dal vettore per rendere ufficialmente e formalmente palese che egli è del tutto estraneo per quanto concerne lo stato del container (qui considerato come imballaggio esso stesso) e della natura, quantità e qualità della merce in esso contenuta.

Gli utenti del trasporto marittimo (committente, caricatore e ricevitore) devono essere ben consapevoli di quanto sopra, in maniera tale da poter adottare apposite contromisure a cominciare dalla scelta del vettore e della compagnia per poi occuparsi della designazione degli ausiliari, della ricerca

della più appropriata copertura assicurativa e, non ultimo, della migliore strutturazione della polizza di carico.

Infatti, la polizza di carico si potrebbe limitare a riportare nella descrizione della merce il container (con i suoi numeri e sigle) e una sommaria descrizione del contenuto, finendo, in questo modo, per equiparare il contenitore a un singolo collo come fosse cioè esso stesso una cassa, con la conseguenza per l'ignaro caricatore che in caso di perdita totale del container, difficilmente la compagnia risponderrebbe per i colli contenuti al suo interno.

Pertanto il suo limite risarcitorio per collo perduto si applicherebbe inequivocabilmente al solo container (con una polizza così disposta) considerandolo come l'unico collo imbarcato.

Un rimedio al succitato rischio è certamente quello di *descrivere il contenuto in maniera dettagliata*, al pari di una packing list e di richiedere al vettore la pesatura del container prima e dopo la navigazione.

Una compagnia che accettasse di rilasciare una polizza con una rappresentazione minuta e dettagliata del carico non potrebbe contraddirsi al punto da scrivervi sopra «dicesi contenere»; così come quella compagnia che accettasse di pesare il container prima e dopo non potrà riferire di non conoscerne il peso («ignoro peso», appunto). In sostanza, si preclude alla compagnia la possibilità di ricorrere alle clausole di esonero e riserve generiche.

Invece, un container che viaggia con lo status di Fcl non esime il vettore marittimo dall'onere di controllarne il peso e quindi non lo libera dalla responsabilità per mancata consegna parziale quando la deficienza di peso avrebbe potuto essere facilmente accertata.

Il problema, però, non è solo quello della differenza peso, ma anche quello - frequente - di danni da mancanza parziale di contenuto riscontrati in container ricevuti a destino con sigilli intatti ma diversi da quelli originari.

Ciò implica che all'atto della consegna del container al vettore per la spedizione marittima, non è stata controllata la corrispondenza della numerazione del sigillo con quella riportata nella documentazione.

Un'ulteriore complicazione sorge nel trasporto multimodale in cui la resa door-to-door o da magazzino a magazzino comporta l'emissione di un'unica polizza di carico per l'intero trasporto dal place of receipt al place of delivery (e quindi non solo da porto a porto) in cui una parte dell'itinerario (dal luogo interno di partenza al porto di caricazione, oppure dal porto di scaricazione al luogo interno di consegna) è operata da vettore diverso da quello marittimo.

Tale circostanza, allora, non libera il vettore marittimo dall'obbligo di misure di controllo in merito all'integrità dei sigilli e alla loro corrispondenza con i documenti perché la sua obbligazione di vigilanza inizia dal momento della presa in consegna della spedizione e non solo dal momento della sua caricazione a bordo per non vedersi opporre la contestazione di caricazione/trasporto di un container diverso.

Altro problema, invece, è quello della responsabilità per perdita/avaria delle merci delle quali risponde il vettore contrattuale ossia l'operatore del trasporto multimodale dato che, allo stato, non esiste una convenzione internazionale che disciplini il trasporto multimodale.

Il fatto che il container viaggi con lo status di Fcl o Full Container Load, in pratica il groupage, risulta del tutto liberatorio per la responsabilità del caricatore.

In questa circostanza il riempimento del container avviene a cura (onere e rischio) del vettore o di un suo preposto/ausiliario (il consolidatore, per esempio). Una polizza di carico per il trasporto groupage di merce stivata in container dal consolidatore / vettore non potrà allora riportare alcuno dei citati disclaimers (clausole), e la responsabilità del vettore, oltre a quella delle operazioni di stow, load and count, ora in mano sua, si estende anche

al controllo e all'apposizione dei sigilli. La «corsa», per così dire, di molti esportatori/caricatori a spedire, ove possibile, quantitativi di merce tali da soddisfare il riempimento di un container che viaggi con lo status Fcl non sempre paga, soprattutto in termini di distribuzione di responsabilità.

L'eventuale costo sostenuto per frazionare un virtuale carico Fcl in più spedizioni per farle viaggiare come Lcl (Less than container load), potrebbe risultare per il caricatore di gran lunga inferiore alle maggiori obbligazioni e incombenze altrimenti assumibili.

3. Alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare

Sommario: 1. Introduzione. 2. Genesi, criteri ispiratori, principali obiettivi: il superamento della tradizionale prospettiva port-to-port. 3. Ambito di applicazione. 3.1. L'internazionalità oggettiva del trasporto (marittimo). 3.2. Le eccezioni alla regola generale. I contratti relativi ai servizi di trasporto marittimo di linea ai quali il testo convenzionale non si applica e quelli relativi a servizi di trasporto marittimo non di linea inclusi. 3.3. L'applicazione delle disposizioni della Convenzione ad alcuni soggetti determinati che non siano i contraenti originari di un contratto di trasporto escluso ai sensi dell'art. 6 della Convenzione stessa. 3.4. La disciplina dei Volume Contracts. 4. La responsabilità del vettore (e del caricatore): generalità. 4.1. Ambito di estensione e disciplina applicabile alle tratte non marittime. 4.2. Il fondamento della responsabilità del vettore. Onere della prova. 4.3. La limitazione dell'obbligazione risarcitoria e la decadenza dal beneficio. 4.4. Maritime performing parties. 5. Alcune considerazioni conclusive.

1. Introduzione

Non è certo questa la sede per procedere ad un commento dettagliato del testo della nuova Convenzione delle Nazioni Unite relativa al trasporto

internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare, adottato dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite lo scorso 11 dicembre 2008¹³.

Ciò a cui la dottrina che ha già avuto occasione di interessarsi diffusamente al progetto di convenzione non mancherà di dedicarsi nuovamente in futuro, specie se, dalla data di apertura della firma della

Convenzione, la stessa riuscirà in un tempo ragionevole ad incontrare il favore di almeno venti Stati, i quali, ratificandola, determineranno la sua entrata in vigore nei termini ed alle condizioni indicati al suo art. 94.¹⁴

¹³ I suoi quasi cento articoli (ben 96) richiedono senz'altro un intervento di più ampio respiro.

Nell'ambito del convegno "Il trasporto marittimo di persone e cose", organizzato dall'Associazione Italiana di Diritto Marittimo (AIDIM), tenutosi a Genova il 19 maggio 2006, ampio spazio è stato dedicato a "Il progetto di convenzione UNCITRAL sul trasporto di merci door-to-door". Le relazioni in argomento, consultabili anche sul sito dell'associazione, www.aidim.org, sono tutte pubblicate in Dir. mar., 2006: F. Berlingieri, Ambito di applicazione e libertà contrattuale, 1016 ss.; S. Zunarelli, Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL, 1022 ss.; G. Berlingieri, Documenti del trasporto, 1026 ss.; C. Rossello, Comunicazioni elettroniche, 1032 ss.; M. LopezDeGonzalo, Giurisdizione e arbitrato, 1048 ss.; S.M. Carbone, Autonomia privata e forza "espansiva" del diritto uniforme dei trasporti, 1053 ss.

¹⁴ Art. 94: "1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession. 2. For each State that becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State. 3. Each

Contracting State shall apply this Convention to contracts of carriage concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that S(4) Art. 89:

"1. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Bruxelles on 25 August 1924; to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Bruxelles on 25 August 1924; or to the Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading as Modified by the Amending Protocol of 23 February 1968, signed at Bruxelles on 21 December 1979 shall at the same time denounce that Convention and the protocol or the protocols. thereto to which it is a party by notifying the Government of Belgium to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State. 2. A State that ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention and is a party to the United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea concluded at Hamburg on 31 March 1978 shall at the same time denounce that Convention by notifying the Secretary-General of the United Nations to that effect, with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State. 3. For the purposes of this article, ratifications, acceptances, approvals and accessions in respect of this Convention by States parties to the instruments listed in paragraphs 1 and 2 of this article that are notified to the depositary after this Convention has entered into force are not effective until such denunciations as may be required on the part of those States in respect of these instruments have become effective. The depositary of this Convention shall consult with the Government of Belgium, as depositary of the instruments referred to in paragraph 1 of this

Peraltro, in considerazione del fatto che essa, ai sensi di cui all'art. 89, è destinata a sostituirsi alla normativa internazionale uniforme in materia di polizza di carico e di trasporto marittimo di merci di cui (eventualmente) sia parte lo Stato che "ratifies, accepts, approves or accedes" (al)la convenzione stessa, ed in ragione di ciò impone, di conseguenza, specifici doveri di denuncia.¹⁵

Si intende pertanto esaminare e commentare brevemente alcune delle principali caratteristiche delle (future) Regole di Rotterdam, quelle per le quali tale testo appare senz'altro nuovo, a partire dalla impostazione favorevole alla considerazione del servizio di trasporto in un'ottica door-to-door, ed al suo ambito di applicazione, che, con disposizioni invero non troppo lineari, intende mediare tra la tradizionale urgenza di tutela dei contraenti più deboli (leggasi, i caricatori nel trasporto di linea) e la volontà di preservare, seppure entro limiti definiti, la libertà (autonomia) contrattuale fra soggetti con pari forza¹⁶

article, so as to ensure necessary coordination in this respect".

, pare senz'altro opportuno tratteggiare le principali caratteristiche della disciplina contenuta nel nuovo testo convenzionale, evidenziando volta a volta le differenze rispetto alla(e) normativa(e) attualmente in vigore".

La necessità di tutelare gli interessi connessi alle merci, garantendo i soggetti interessati al carico mediante la previsione di alcune regole vincolanti che costituiscano la base minima di responsabilità per il vettore, ha costituito una delle principali preoccupazioni dei legislatori fin dall'U.S. Harter Act (1893): tale necessità ispira chiaramente le Regole dell'Aja e quelle dell'Aja-Visby [per cui si rinvia infra, alle note (8) e (9)]. È peraltro noto che, attualmente, non sempre il vettore si pone quale contraente più forte: di qui l'urgenza di preservare anche gli interessi di tale soggetto, aspetto considerato dalla nuova convenzione nell'ambito dell'art. 79.

Sicura menzione meritano inoltre le disposizioni che concernono gli obblighi e le responsabilità del vettore e di altri soggetti (in particolare, delle Maritime Performing Parties).

2. Genesi, principi ispiratori, principali obiettivi: il superamento della tradizionale prospettiva port-to-port

La genesi del nuovo testo convenzionale dev'essere fatta in primo luogo risalire a quel "CMI Draft" sviluppato e redatto dal Comité Maritime International (CMI)¹⁷, mediante il quale tale organismo intendeva principalmente porre rimedio all'eccessiva frammentazione normativa che si riscontra nel panorama del trasporto internazionale di merci per mare: allo

¹⁷ Comité Maritime International (CMI), organizzazione di carattere privato costituita a Bruxelles nel 1897 da operatori giuridici, economici e tecnici, raggruppati in associazioni nazionali. Fino al 1967 ha avuto quale obiettivo la predisposizione di progetti di convenzioni di diritto uniforme da sottoporre, ai fini della loro approvazione, ad una conferenza diplomatica. Successivamente il suo operato è svolto con funzione di supporto ad organizzazioni internazionali intergovernative. Per un approfondimento, oltre al sito dell'organizzazione, www.comitemaritime.org, si rinvia a Berlingieri, *Il Comité maritime international: le sue origini, la sua storia, il suo futuro*, in *Dir. mar.*, 1979, 148 ss. Per quel che concerne il CMI Draft, si rinvia al *CMI Yearbook*, 2001, 532 ss.

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, March 31, 1978, entrata in vigore 1 novembre 1992. Sebbene autorizzata con legge 25 gennaio 1983, n. 40, la ratifica della convenzione da parte dell'Italia non ha mai avuto luogo, e, conseguentemente, l'Italia non è tuttora parte della Convenzione: sul punto, cfr., *Cass. civ.*, 14 febbraio 2001, n. 2155, in *Dir. mar.*, 2002, 227; altri, delle regole dell'Aja (8)

stato attuale, infatti, alcuni Stati (pochi, invero) sono parte delle c.d. Regole di Amburgo¹⁸

(8) Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924. La denominazione di cui al testo deriva alla convenzione per il fatto che la stessa avrebbe in sostanza riprodotto talune clausole di una polizza tipo, redatta dai pratici sulla base dell'esperienza giuridica anglosassone: tali clausole sono conosciute sotto la denominazione di "Regole dell'Aja", in quanto discusse ed approvate in una conferenza tenuta in tale città dall'International Law Association nel 1921.

; altri ancora delle Regole dell'Aja-Visby (9)

(9) Così viene usualmente chiamato il sistema convenzionale composto dalla Convenzione del 1924 come emendata dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio del 1968, il quale ultimo, per essere stato il suo progetto redatto nella città di Visby, è denominato nella pratica "Regole di Visby".

¹⁸UNCITRAL, United Nations Commission on International Trade Law, in inglese; CNUDCI - Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International, in lingua francese.

, tenutasi nel corso del 2001, nell'ambito della quale veniva re-istituito il Working Group III (Transport Law), e la Commissione provvedeva a conferirgli mandato al fine di predisporre uno strumento legislativo che regolasse il trasporto internazionale di merci per mare, operando in stretta collaborazione con le organizzazioni internazionali interessate ed avendo quale base di discussione proprio il progetto sviluppato dal CMI, di cui si è fatto cenno.

Il testo di diritto uniforme, pertanto, all'origine, avrebbe dovuto dettare nient'altro che (nuove) regole per l'unificazione di alcuni aspetti in materia di trasporto internazionale di merci per mare.

Tale tradizionale impostazione take-to-take o port-to-port, propria dei testi convenzionali vigenti nella materia che ci occupa (12)

; altri, infine, hanno adottato sistemi ibridi, che si richiamano ora all'uno, ora all'altro testo convenzionale, nell'intento di assecondare le proprie particolari aspirazioni commerciali (10)

(10) Cfr., K. Mbiah, *The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: the Liability and Limitation of Liability Regime*, in *CMI Yearbook 2007-2008, Part II*, 287 ss., in part. 288. , con la conseguenza che la regolamentazione del trasporto marittimo di merci si presenta, in ambito internazionale, tutt'altro che uniforme. In secondo luogo, occorre farsi senz'altro riferimento alla IX Sessione dell'UNCITRAL (11)

(12) Tanto le Regole dell'Aja, infatti, così come quelle dell'Aja-Visby, non menzionano la possibilità di un trasporto multimodale, né estendono il loro campo di applicazione oltre il trasporto internazionale di merci per mare per il quale sia stata emessa una polizza di carico: le stesse infatti si applicano nel periodo compreso tra la caricazione delle merci sulla nave e la loro scaricazione dalla stessa [cfr., art. I, lett. e), Regole dell'Aja, non emendate sul punto dal Protocollo del 1968] (take-to-take). Quanto alle Regole di Amburgo, le stesse prendono in considerazione l'esistenza del trasporto door-to-door, ma allo scopo comunque di circoscrivere l'applicazione delle regole stesse alla sola tratta marittima, nel momento in cui questa faccia parte di un più ampio contratto di trasporto multimodale: si confronti, in proposito, l'art. 1, par. 6, a mente del quale "a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea"; il successivo art. 4, par. 1, inoltre, sottolinea la determinazione di cui all'art. 1, par. 6, stabilendo che il periodo di responsabilità del vettore in relazione alle merci ai fini dell'applicazione delle norme di cui alla convenzione stessa è quello in cui il vettore stesso ha in custodia le merci, che ha inizio nel porto di caricazione e termina in quello di scaricazione delle stesse (port-to-port).

, è stata successivamente modificata ed ampliata in favore di una più attuale prospettiva, tesa alla realizzazione di un moderno ed integrato servizio di trasporto door-to-door, in considerazione dell'osservazione, espressa nell'ambito del CMI, per cui, nonostante lo strumento della polizza di carico sia tuttora largamente utilizzato, specialmente nel momento in cui si richieda la presenza di un documento negoziabile, tuttavia allo stato attuale il trasporto di merci per mare assai di frequente non rappresenta altro che un tratto relativamente breve ("relatively short leg") di un (più ampio) trasporto internazionale di merci, ove il sempre maggiore utilizzo dei containers consente una movimentazione integrata delle merci: flessibilità tecnologica, questa, alla quale non si è ancora adeguata la realtà normativa internazionale (13)

(13) "In the container trade, even port-to-port, bills of lading often involve the receipt and the delivery of goods which is not directly connected with the loading onto or discharge from the ocean vessel": cfr., sul punto, M. HoeksLim, Multimodal carriage with a pinch of sea salt: door-to-door under the Uncitral Draft instrument, in *European Transport Law*, 2008, 257 ss., in part. 267.

Come è noto, infatti, il panorama normativo internazionale difetta di una regolamentazione uniforme di un trasporto attuato in virtù di un unico contratto, mediante il quale un unico soggetto si assuma la responsabilità per il trasferimento del carico da un luogo ad un altro per il tramite di due o più modalità di trasporto nessuna delle quali subordinata all'altra (14)

(14) Tale è, in sostanza, la definizione del trasporto multimodale accolta all'art. 1, nn. 1 e 3, della Convenzione di Ginevra del 1980, su cui si legga più diffusamente alla nota successiva; tale è altresì il modo con cui l'espressione trasporto multimodale è definita ed accolta nell'ambito della delibera della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT) del marzo del 1993.

: la Convenzione di Ginevra del 23 maggio 1980 (15)

(15) Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto multimodale di merci, Ginevra, 23 maggio 1980: per un approfondimento su tale testo si rinvia, ex plurimis, a M. Casanova-M. Brignardello, voce Trasporto multimodale, in Dig. disc. priv., Sez. comm., Agg., Torino, 2003, 919 ss.; R. Rodière, La Convention de Genève du 24 mai 1980 sur les transports multimodaux, in Boll. trasp., 1983, 490 ss. Più in generale, sul trasporto multimodale, cfr., G. Silingardi-A.G. Lana, Il trasporto multimodale, in Riv. giur. circ. trasp., Quaderno n. 22, 1994; recentemente, M. Badagliacca, Il trasporto multimodale, in A. Antonini (a cura di), Trattato breve di diritto marittimo, II, Milano, 2008, 441 ss.

non è infatti mai entrata in vigore, mentre le singole convenzioni unimodali in essere regolano il fenomeno dettando regole intese vuoi ad espandere l'ambito di applicazione della convenzione unimodale stessa onde includere al suo interno altresì il trasporto attuato mediante la differente modalità, vuoi semplicemente a creare chiarezza sull'atteggiamento della disciplina convenzionale di fronte ad una fattispecie di trasporto multimodale (16)

(16) Cfr., in proposito, M. HoeksLim, Multimodal carriage with a pinch of sea salt, cit., in part. 259-267, ove ampi riferimenti.

Nonostante alcuni gruppi di Stati abbiano concluso appositi accordi multilaterali con i quali gli stessi si sono dotati ovvero hanno tentato di dotarsi di una regolamentazione (multilaterale) dei trasporti multimodali in cui il luogo di partenza o di destino è situato in uno Stato Membro (17)

(17) Il riferimento è agli accordi multilaterali conclusi nel corso degli anni novanta del XX secolo tra gli Stati appartenenti all'Andean Community (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perù, Venezuela); al Mercado Comùn del Sur (Mercosur) (Argentina, Brasile, Paraguay, Uruguay); alla Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi) (Argentina, Bolivia, Brasile, Colombia, Cile, Ecuador, Paraguay, Perù, Uruguay, Venezuela), i quali, pur

con alcune differenze, ricalcano sostanzialmente il regime di responsabilità previsto nell'ambito della (sfortunata) Convenzione di Ginevra del 1980.

; nonostante, altresì, alcuni singoli Paesi tra i quali peraltro non figura l'Italia (18)

(18) Manca, in Italia, una normativa interna applicabile al trasporto multimodale ed idonea a disciplinare la responsabilità del vettore multimodale. Numerosi sono gli orientamenti adottati dalla giurisprudenza di merito, che talora applica la normativa che regola le singole modalità di trasporto, altre volte quella della tratta prevalente, ed altre ancora conformandosi all'orientamento pressoché costante della giurisprudenza di legittimità, per la quale, ai sensi dell'art. 1680 c.c., in mancanza di norme speciali il trasporto multimodale dev'essere regolato dalle norme del codice civile che regolano il contratto di trasporto in generale: sul punto, cfr., M. Brignardello, *Il trasporto multimodale*, in *Dir. mar.*, 2006, 1064 ss., ove ampi riferimenti giurisprudenziali. La dottrina, se, da un lato, ritiene giuridicamente corretta la soluzione adottata dalla giurisprudenza della Suprema Corte di Cassazione [cfr., in tal senso, M. Casanova-M. Brignardello, voce *Trasporto multimodale*, cit., in part. 922, nt. (2)], dall'altro lato lamenta che la stessa dia luogo a pratiche distorsioni, poiché in tal modo il vettore multimodale sarebbe privato del beneficio del limite dell'obbligazione risarcitoria, accordato ai vettori unimodali dalle singole normative speciali, impedendogli in tal modo una completa azione di rivalsa nei confronti dei subvettori tenuti ad un risarcimento limitato in virtù delle specifiche normative loro applicabili: cfr., ex plurimis, A. LaMattina, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de jure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, 1 ss.; D. Pippia, *Il trasporto multimodale*, in P. Cendon (a cura di), *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, vol. XVII, *Trasporto*, s.l., ma Torino, s.d., ma 2004, 713 ss.; G. Silingardi, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, 746 ss.; G. Silingardi-A.G. Lana, *Il trasporto multimodale*, cit., 11 ss. Il problema è stato seppur parzialmente risolto dal

recente d.lgs. n. 286/2005, di riforma dell'autotrasporto di cose per conto terzi, il quale ha integrato l'art. 1696 c.c., introducendo un limite risarcitorio pari ad un euro per chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata, per i trasporti nazionali, ed all'importo di cui all'art. 23, par. 3, della Convenzione C.M.R., pari a 8.33 SDR per chilogrammo di peso lordo di merce mancante: sul punto, si leggano le osservazioni critiche di C. Perrella, Prime riflessioni sul nuovo limite al risarcimento dovuto dal vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e sulla novella dell'art. 1696 c.c., in *Dir. mar.*, 2006, 31 ss.

abbiano adottato al loro interno norme apposite, volte in linea di massima ad applicarsi ai trasporti multimodali nazionali così come anche a quelli internazionali nei quali il luogo di consegna e/o di riconsegna del carico è situato sul loro territorio (19)

(19) Così, ad esempio, Argentina, Austria, Brasile, Cina, Germania, India, Messico e Paesi Bassi. Osserva in proposito M. Brignardello, *Il trasporto multimodale*, cit., che tali discipline interne possono presentare tra loro differenze anche assai notevoli: talune si ispirano infatti "alle disposizioni della Convenzione di Ginevra del 1980 o alle Regole UNCTAD/CCI, altre si caratterizzano per l'introduzione, nei codici di commercio, di specifiche regole sui trasporti (Austria), altre ancora (Cina) appaiono più complesse in quanto vedono la presenza di fonti normative a carattere generale in parte derogate da norme speciali". Di particolare interesse, per l'approccio tendenzialmente unitario, è senz'altro la disciplina di cui si è dotata la Germania. Ai sensi del cod. comm. tedesco (*Handelsgesetzbuch*), siccome modificato nel 1998, la regolamentazione dei trasporti avviene in modo sostanzialmente unitario, con disposizioni ispirate a quelle della CMR, applicabili a tutte le singole modalità di trasporto ad eccezione di quella marittima (art. 407) ed altresì ai trasporti multimodali siano essi comprensivi o meno di una tratta via mare, purché il danno non sia localizzato (art. 452). Nell'ipotesi in cui, invece, il danno sia localizzato, vengono in considerazione le norme che avrebbero trovato applicazione nel

caso in cui fosse stato stipulato un contratto di trasporto unimodale relativo alla specifica tratta in cui si è verificato il danno, vale a dire come indica l'A. citato, loco cit., nt. (15) "le convenzioni internazionali (richiamate dall'art. 452 del Handelsgesetzbuch) o le speciali disposizioni interne su trasporto marittimo".

; l'assenza di una normativa internazionale uniforme ci consegna un quadro normativo senz'altro confuso ed incerto, nel cui ambito il vettore multimodale non è spesso in grado di prevedere, al momento della stipula del contratto, in base a quale normativa sarà tenuto a rispondere di eventuali danni, specialmente con riferimento alle ipotesi di unlocalized losses, vale a dire nel caso in cui non sia dato di conoscere nell'ambito di quale tratta si sia effettivamente verificato il danno alla merce (20)

(20) Si rinvia, sul punto, alle osservazioni di M. HoeksLim, *Multimodal carriage with a pinch of sea salt*, cit., in part. 257-258.

A tale situazione l'UNCTAD (21)

(21) UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development, istituita nel 1964, ha sede a Ginevra.

e la Camera di Commercio Internazionale (CCI) hanno tentato di porre rimedio, elaborando delle Regole, le quali tuttavia, specie nella materia della responsabilità, presentano un elevato grado di complessità, ed in ogni caso, avendo natura pattizia, non hanno efficacia normativa e vincolano dunque le parti soltanto nel momento in cui le abbiano espressamente richiamate in contratto.

Come sarà più diffusamente indicato nel paragrafo che segue, il nuovo testo convenzionale si muove senz'altro nella direzione di una regolamentazione di un servizio di trasporto door-to-door: per la sua applicazione esso tuttavia richiede imprescindibilmente che nel contratto sia prevista una tratta di trasporto marittimo internazionale (InternationalSea Leg), di modo che le tratte non marittime si pongono comunque come non necessarie, mentre la

Convenzione non viene in alcun modo in considerazione nel caso in cui la merce venga trasferita da un luogo ad un altro mediante una pluralità di tratte, anche marittime, tra le quali non figurino un trasporto internazionale via mare.

3. Ambito di applicazione

3.1. L'internazionalità oggettiva del trasporto (marittimo)

Il Capitolo 2 della Convenzione definisce l'ambito di applicazione (Scope of Application) della nuova normativa uniforme, e si compone di tre articoli (da 5 a 7), il primo dei quali contiene la regola generale, il secondo indica specifiche fattispecie che a detta regola fanno eccezione e l'ultimo stabilisce l'applicazione delle disposizioni della Convenzione a determinati soggetti ai quali la stessa, ai sensi del precedente art. 6, non si applicherebbe.

Punto di partenza rimane in ogni caso la definizione di contratto di trasporto (Contract of carriage) siccome delineata all'art. 1 (Definitions), numero 1, per il quale lo stesso indica un accordo con cui il vettore, verso un corrispettivo (freight) (22)

(22) Il termine "freight", utilizzato all'art. 1, numero 1, rinvia immediatamente al termine "nolo", ovvero il corrispettivo di una prestazione di trasporto, soprattutto via mare: peraltro, in considerazione del fatto che il trasporto cui si riferisce la convenzione non è necessariamente un trasporto soltanto marittimo, "freight", ai sensi del successivo punto 28 dell'art. 1, sta ad indicare più genericamente "the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage".

, si impegna a trasferire le merci da un luogo ad un altro ed in cui si provveda necessariamente ("the contract shall provide") al trasporto per mare ed eventualmente ("may provide") al trasferimento delle merci mediante differenti modalità di trasporto in aggiunta a quello marittimo: viene pertanto sin dall'inizio posto in evidenza che la nuova convenzione è in primo luogo e necessariamente un testo che regola il trasporto internazionale di merci via mare e che, possibilmente, disciplina le tratte nelle quali il trasferimento delle merci si attua per il tramite di differenti

modalità di trasporto, collegate (siano esse precedenti o successive) alla tratta marittima.

Ai sensi dell'art. 5 (General scope of application), la disciplina uniforme è destinata ad applicarsi ai contratti di trasporto siccome definiti al precedente art. 1, punto 1, nei quali il luogo di presa in consegna della merce da parte del vettore (place of receipt) e quello di riconsegna della stessa (place of delivery) sono situati in Paesi differenti, ed, altresì, nei quali il porto di caricazione (port of loading) e quello di scaricazione (port of discharge) del trasporto via mare siano situati in differenti Paesi, purché, ai sensi del contratto stesso, almeno uno tra i luoghi indicati sia situato nel territorio di uno Stato contraente (par. 1).

Viene dunque accolto un criterio generale che si fonda sul dato della internazionalità oggettiva del trasporto, senza che rilievi in alcun modo, come sottolinea il par. 2 della disposizione in oggetto, qualsivoglia altro criterio concorrente, quale ad esempio la nazionalità della nave, del vettore, delle performing parties, del caricatore, del consegnatario (destinatario), o di qualsiasi altro soggetto interessato al carico, tutti siccome definiti al precedente art. 1.

Si badi: l'internazionalità oggettiva che effettivamente rileva ai fini dell'applicazione della Convenzione è quella che concerne la tratta marittima, poichè è chiaro che, una volta che sia rispettata tale condizione, sarà (pressoché) automaticamente rispettata anche l'altra, vale a dire che anche il luogo di presa in consegna della merce e quello di riconsegna della stessa saranno naturalmente situati nel territorio di due diversi Stati (23)

(23) Con l'(improbabile) eccezione, forse, del trasporto multimodale "circolare", ove ad esempio il vettore si impegni a trasferire via terra le merci dallo Stato A allo Stato B, e da qui via mare dallo Stato B ad altro luogo dello Stato A: in tal caso le norme della Convenzione troverebbero evidentemente applicazione soltanto relativamente alla tratta marittima, dato che il luogo di presa in consegna e quello di riconsegna sono situati nel

territorio del medesimo Stato, ma, come detto, trattasi di ipotesi assai improbabile.

, mentre non è necessariamente vero il contrario, dato che, nell'ambito di un trasporto che si attui per il tramite di differenti modalità, ed in cui il luogo di presa in consegna delle merci e quello di riconsegna siano situati in due Stati distinti, non è assolutamente ovvio che il porto di caricazione e quello di scaricazione delle merci si trovino per forza in due Paesi differenti, di modo che, in tal caso, difettando la tratta marittima del carattere della internazionalità oggettiva, le norme della presente Convenzione non troverebbero applicazione.

3.2. Le eccezioni alla regola generale. I contratti relativi ai servizi di trasporto marittimo di linea ai quali il testo convenzionale non si applica e quelli relativi a servizi di trasporto marittimo non di linea inclusi

La (assai complessa) formulazione definitiva dell'art. 6 (Specific exclusions) della Convenzione è in buona sostanza il frutto di una proposta presentata dalla delegazione finlandese all'edizione 8 settembre 2005 del progetto di Convenzione, la quale ha prevalso su quella, più lineare, formulata dalla delegazione italiana, che non ha incontrato il consenso della maggioranza.

Come è stato rilevato da autorevole dottrina, il testo convenzionale presuppone, sebbene in modo implicito, che le sue disposizioni si applichino, in via di principio, al traffico di linea, con esclusione, dunque, del traffico non di linea (tramp), di modo che, all'art. 6, lo stesso "prevede le eccezioni a questo principio, basate sul tipo di documento adottato dai contraenti" (24)

(24) Cfr., F. Berlingieri, Il progetto UNCITRAL per la nuova regolamentazione del trasporto marittimo internazionale di merci: ambito applicativo e libertà contrattuale, in A. Antonini (a cura di), Trattato breve di diritto marittimo, cit., 209 ss., in part. 216.

Ciò è vero, come ovvio, relativamente al (solo) trasporto marittimo: siccome tuttavia la definizione di "Contract of carriage" accolta all'art. 1 non si

riferisce al solo trasporto marittimo, è altresì ovvio che la stessa non potesse indugiare su tale caratterizzazione.

La quale caratterizzazione, peraltro, essendo effettivamente presupposta dall'art. 6, che indica i contratti relativi ai servizi di trasporto (marittimo) di linea ai quali la convenzione eccezionalmente non si applica [par. 1, lett. a) e b)], nonché quelli relativi ai servizi di trasporto (marittimo) non di linea ai quali la Convenzione eccezionalmente si applica [par. 2, lett. a) e b)], non poteva non trovare adeguata definizione nell'ambito dell'art. 1 (25)

(25) Ai sensi dell'art. 1, numero 3, della Convenzione, il servizio di trasporto marittimo di linea (Liner transportation) indica "a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates". La nozione di servizio di trasporto marittimo non di linea è invece definita, al numero 4, in via residuale, come "any transportation that is not liner transportation".

In proposito, la manualistica ci ricorda la tradizionale impostazione dei traffici marittimi, ove si prevede che il trasporto di cose determinate in cui i contraenti di norma non hanno né la possibilità, né il tempo di discutere i termini contrattuali si svolga per il tramite di servizi di linea, documentato dall'emissione della polizza di carico, ed al trasporto di carico totale o parziale ove i caricatori hanno invece spesso il tempo ed il potere contrattuale di negoziare le condizioni del trasporto si provveda mediante servizi di trasporto non di linea (su navi c.d. tramp), a seguito della conclusione di charter parties (time o voyage) (26)

(26) Cfr., a titolo esemplificativo, A. Lefebvre/Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., 2008, 413-415, 482; A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, II ed., Milano, 2008, 68; S.M. Carbone-P. Celle-M. LopezDeGonzalo, *Il diritto marittimo attraverso i casi*

e le clausole contrattuali, III ed., Torino, 2006; M. Casanova-M. Brignardello, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, s.l., ma Milano, 2004, in part. 207 ss.

L'osservazione della prassi internazionale evidenzia peraltro alcune eccezioni alla riferita impostazione di massima. Ad esempio, polizze di carico vengono emesse in relazione a charter parties: pertanto, l'esclusione del traffico tramp dall'applicazione delle norme di un testo convenzionale non potrebbe basarsi semplicemente sul fatto dell'emissione o meno di una polizza di carico.

Per tale ragione, tanto le regole dell'Aja-Visby, quanto quelle di Amburgo combinano il criterio documentale con quello basato sul tipo di contratto concluso per escludere dal loro ambito di applicazione i charter parties, pur facendo salva l'applicabilità delle loro disposizioni tra i contraenti diversi da quelli originari di una polizza di carico emessa in occasione di un charter party⁽²⁷⁾

(27) Le Regole dell'Aja-Visby, all'art. I, stabiliscono che "Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous: (...) b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur de connaissement". Per l'art. 2, par. 3, delle Regole di Amburgo, "The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer".

La necessità di dover ulteriormente precisare e distinguere rispetto a tale impostazione, inserendo la riferita distinzione basata sul tipo di traffico (di linea e non di linea) nasce, da un lato, dalla constatazione per cui assai spesso, negli ultimi tempi, si concludono charter parties anche con riferimento a trasporti effettuati su navi di linea (quali, ad esempio, gli slot charters); dall'altro, per assecondare la proposta formulata dagli Stati Uniti in relazione ai contratti di volume ("Volume contracts") conclusi in relazione al trasporto di merci containerizzate su navi di linea: in proposito, si legga più diffusamente quanto osservato al successivo par. 3.4.

Dunque, con riferimento al principio presupposto di cui si è detto all'inizio del paragrafo, la Convenzione prevede l'applicazione (cogente) delle sue disposizioni al traffico di linea, eccettuati i charter parties ed i "contracts for the use of a ship or of any space thereon" (28)

(28) Osserva in proposito F. Berlingieri, Il progetto UNCITRAL per la nuova regolamentazione del trasporto marittimo internazionale di merci, cit., 217, che l'espressione che fa riferimento ai contratti "for the use of a ship" è stata utilizzata nell'ambito delle Convenzioni sul sequestro di navi del 1952 e del 1999: "poiché nel testo francese delle due convenzioni il termine che corrisponde a "use" è "utilisation", l'espressione "contracts for the use of a ship" copre tutti i contratti di utilizzazione e così anche i contratti documentati da charter parties i quali, pertanto, risultano menzionati due volte. I contratti "for the use... of any space thereon" sono i contratti di locazione di spazio, quali gli slot charters".

che siano stati eventualmente stipulati nell'ambito di tale traffico [art. 6, par. 1, lett. a) e b)].

Al par. 2 del medesimo articolo, si prevedono due eccezioni al corollario alla regola di cui al principio presupposto, secondo cui la Convenzione non troverebbe applicazione in relazione al trasporto eseguito su navi non di linea (tramp): in particolare, in modo speculare a quanto stabilito al par. 1, lett. b), si prevede che il testo di diritto uniforme si applichi nel momento in cui, "for the use of a ship or of any space thereon", tra le parti del trasporto non intercorra alcun charter party o altro contratto simile [art. 6, par. 2,

lett. a)]; inoltre, le norme della Convenzione si applicano al traffico tramp allorquando venga emesso un documento di trasporto, come definito all'art. 1, numero 14 (29)

(29) Art. 1, numero 14: ""Transport document" means a document issued under a contract of carriage by the carrier that: a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and b) Evidences or contains a contract of carriage".

, ovvero un "electronic transport record", ai sensi dell'art. 1, numero 18 (30)

(30) Art. 2, numero 18: ""Electronic transport record" means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that: a) Evidences the carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage; and b) Evidences or contains a contract of carriage".

, i quali, entrambi, costituiscono la prova del fatto che il vettore o altra performing party (su cui si legga infra, al par. 4.4) ha ricevuto la merce [art. 6, par. 2, lett. b)].

3.3. L'applicazione delle disposizioni della Convenzione ad alcuni soggetti determinati che non siano i contraenti originari di un contratto di trasporto escluso ai sensi dell'art. 6 della Convenzione stessa

Ulteriormente, l'art. 7, riprendendo un principio contenuto nelle Regole dell'Aja-Visby (31)

(31) Ai sensi dell'art. 1, lett. b), delle Regole dell'Aja-Visby, le stesse si applicano "au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer", ed altresì anche "au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur de connaissement".

ed accolto nell'ambito delle Regole di Amburgo (32)

(32) Ai sensi dell'art. 2, par. 3 delle Regole di Amburgo, "the provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer".

, sebbene con gli adattamenti del caso (33)

(33) Osserva in proposito F. Berlingieri, *Il progetto UNCITRAL per la nuova regolamentazione del trasporto marittimo internazionale di merci*, cit., in part. 221, che, essendo le Regole di Amburgo in linea generale applicabili a tutti i contratti di trasporto di merci per mare, il suo art. 2, par. 3, "anziché prevedere i limiti della loro applicazione, prevede l'esclusione dei charter parties, salvo l'ipotesi di emissione e circolazione di una polizza di carico".

, stabilisce che, nonostante le eccezioni previste dal precedente art. 6, le disposizioni della Convenzione si applichino altresì ai rapporti tra il vettore ed altro soggetto, quale:

“ l'avente diritto alla riconsegna delle merci, sulla base delle risultanze del contratto di trasporto, del documento di trasporto ovvero di un "electronic transport record" (i.e., "the consignee", art. 1, num. 11), ovvero

“ la "controlling party" (art. 1, num. 13), vale a dire la persona titolare del "Right of control" (diritto di contrordine) siccome regolato dal testo convenzionale all'art. 51, oppure

“ il possessore legittimato di un documento di trasporto negoziabile ovvero il soggetto a favore del quale è stato trasferito un "negotiable electronic transport record" in conformità con le procedure indicate all'art. 9, par. 1 (i.e., "the holder", art. 1, num. 10);

ciò, alla condizione, peraltro, che tale diverso soggetto non fosse originariamente parte del charter party ovvero di altro contratto escluso dall'applicazione della convenzione stessa ai sensi del precedente art. 6 [vale

a dire, in definitiva, purché tale diverso soggetto non sia al contempo "Shipper" ai termini dell'art. 1, num. 8, della Convenzione (34)

(34) Ai sensi dell'art. 1, num. 8, della Convenzione, "Shipper" è il soggetto che "enters into a contract of carriage with a carrier" (e si rammenti a questo punto la speculare definizione di "Carrier", di cui all'art. 1, num. 5, quale soggetto che "enters into a contract of carriage with a shipper"): "Carrier" e "Shipper" sono le original parties del "contract of carriage".

].

Con il che, nella sostanza, si è inteso salvaguardare la posizione di quei soggetti, terzi rispetto a quei contratti per i quali le regole della Convenzione non trovano applicazione ai sensi di cui all'art. 6, che, in quanto tali, non avrebbero comunque potuto concordare, vuoi anche ed eventualmente in termini paritari, le condizioni che regolano il trasporto, garantendo pertanto in loro favore l'applicazione delle norme della Convenzione.

La medesima tutela (applicazione delle disposizioni della Convenzione) è altresì prevista in favore di quei soggetti, terzi rispetto a quei contratti, i Volume contracts, per i quali il testo convenzionale consente ai contraenti originari di pattuire apposite deroghe rispetto alle disposizioni della normativa uniforme.

3.4. La disciplina dei Volume contracts

I contratti di volume sono accordi contrattuali nell'ambito dei quali si prevede il trasporto di una serie di carichi in una serie di viaggi entro un dato periodo: in un primo tempo ricompresi nell'ambito dei contracts of affreightment ed utilizzati nei traffici non di linea, successivamente, con l'impiego di navi porta containers nel traffico di linea, gli stessi si sono diffusi anche in tale diverso tipo di traffico.

In particolare, contratti di volume sono attualmente utilizzati per la quasi totalità del traffico di linea di merci containerizzate da e per gli Stati Uniti (OLSAs) (35)

(35) OLSAs, vale a dire Ocean Liner Service Agreements: gli stessi altro non sono se non dei service contracts, come tali previsti e definiti alla Sez. 2, § 19, dello Shipping Act (1984), come modificato dalla Ocean Shipping Reform Act del 1999.

, i quali, volendo da un lato salvaguardare l'autonomia dei contraenti, e dall'altro ritenendo che "l'esclusione di una parte in oggi preponderante del traffico di linea dall'ambito della futura normativa uniforme avrebbe effetti negativi sulla uniformità delle regole che disciplinano il trasporto marittimo internazionale di merci" (36)

(36) F. Berlingieri, Il progetto UNCITRAL per la nuova regolamentazione del trasporto marittimo internazionale di merci, cit., in part. 213-214. Si rinvia, sull'argomento, altresì a H. Honka, UNCITRAL Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea Scope of Application, Freedom of Contract, CMI-Athens, Introduction on October 14, 2008, consultabile nel sito www.cmi2008athens.gr.

, proponevano che la normativa uniforme avesse carattere dispositivo per i contraenti originari degli OLSAs, mantenendo il proprio carattere cogente nei confronti dei terzi (dei ricevitori in particolare).

Successivamente, a seguito della richiesta in tal senso di varie delegazioni europee, il proposto regime in deroga veniva esteso dagli OLSAs a tutti i contratti di volume, subordinatamente, peraltro, al rispetto di determinati requisiti formali, ed, in ogni caso, limitatamente ad alcuni aspetti soltanto (37)

(37) Cfr., F. Berlingieri, Ambito di applicazione e libertà contrattuale, cit., in part. 1017.

Nel testo definitivo, ai Volume contracts, siccome definiti all'art. 1, num. 2 (38)

(38) Ai sensi dell'art. 1, num. 2, il termine Volume contract indica "a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range".

, l'art. 80 dedica alcune disposizioni particolari, che, nell'ambito del rapporto che intercorre tra il carrier e lo shipper, consentono, in deroga alle disposizioni della Convenzione e nonostante il disposto dell'art. 79 (39)

(39) L'art. 79 (General provisions) apre il capitolo 16, titolato "Validity of Contractual Terms", e costituisce una sorta di valvola di sicurezza a tutela del contraente più debole, che si presume essere il caricatore, soggetto al maggiore potere contrattuale del vettore, colpendo con la nullità quelle pattuizioni che direttamente o indirettamente tendono ad escludere o limitare la responsabilità di tale soggetto (par. 1). La stessa peraltro mira altresì a preservare gli equilibri raggiunti nell'ambito del testo convenzionale dichiarando nulle le pattuizioni in deroga che non siano espressamente consentite dalla Convenzione stessa (par. 2).

, la possibilità di prevedere maggiori o minori diritti, obblighi o responsabilità rispetto a quelli stabiliti dal testo di diritto uniforme; in tal modo si è inteso salvaguardare la libertà contrattuale dei contraenti, posto che, di norma, in tali accordi il caricatore è dotato di un potere contrattuale pari, se non addirittura superiore, a quello della sua controparte.

Peraltro, in considerazione dell'ampiezza (genericità) della richiamata definizione, ben potrebbe accadere che un Volume contract intervenga a disciplinare il trasporto di alcuni (pochi) containers per due (soli) viaggi distinti, ipotesi, questa, nella quale difficilmente potrebbe sostenersi che i contraenti possiedono il medesimo potere contrattuale: ciò che va senz'altro a discapito del caricatore. L'opportunità di circostanziare maggiormente la nozione di Volume contract non è stata tuttavia raccolta e si è pertanto ritenuto necessario insistere nelle cautele previste all'art. 80, par. 2 (40)

(40) Cfr., UNCITRAL A/63/17, pp. 7-8, nn. 32-34, pp. 46-47, nn. 243-246.

Le deroghe al regime convenzionale sono pertanto vincolanti soltanto se stabilite nel rispetto delle condizioni di cui al par. 2, lett. da a) a d) (41)

(41) Condizioni che, alla luce delle critiche mosse alla formulazione del corrispondente art. 89 del progetto UNCITRAL, ed in considerazione del fatto che la nozione di Volume contract non è stata opportunamente circostanziata e ristretta, ci pare debbano essere considerate non alternative fra loro bensì concorrenti: cfr., in proposito, F. Berlingieri, *Il progetto UNCITRAL per la nuova regolamentazione del trasporto marittimo internazionale di merci*, cit., in part. 218-220.

; le stesse, inoltre, non si estendono in ogni caso a determinati obblighi stabiliti al par. 4, che attengono alla sicurezza della nave, quali, da un lato, l'obbligo, per il carrier, di esercitare la "due diligence" per porre e mantenere la nave in condizioni di navigabilità [cfr., art. 14, lett. a) e b)], e, dall'altro, gli obblighi, che gravano sullo shipper, di fornire adeguate informazioni, istruzioni e documentazione relativamente alle merci (art. 28) ed, in particolare, alle merci pericolose (art. 32).

Con riguardo ai terzi, le deroghe al regime convenzionale di un Volume contract che soddisfi le condizioni di cui all'art. 80, par. 2, sono opponibili nel momento in cui siano state rese note ed espressamente accettate da tale soggetto diverso dallo shipper(42)

(42) Consenso che, in considerazione della formulazione di cui all'art. 80, par. 5, lett. b), ("Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record"), dovrebbe evidentemente essere espresso nell'ambito di un documento separato: cfr., in tal senso, F. Berlingieri, *Il progetto UNCITRAL per la nuova regolamentazione del trasporto marittimo internazionale di merci*, cit., in part. 223.

In chiosa alla disposizione in commento, ad ulteriore tutela della parte contrattualmente più debole (e dei terzi), si stabilisce che sia la parte che intende valersi della deroga a doversi fare carico della dimostrazione che le condizioni per l'efficacia della deroga (e la sua opponibilità ai terzi) sono state rispettate (art. 80, par. 6).

4. La responsabilità del vettore (e del caricatore): generalità

È stato osservato come, nella materia della responsabilità, la Convenzione operi un sostanziale ritorno al passato, recuperando ed accentuando il carattere specificamente marittimo, "più squisitamente tecnico, delle regole di responsabilità applicabili nel settore della navigazione marittima in senso lato" (43)

(43) Cfr., S. Zunarelli, Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL, cit.

In effetti, seppure le sue norme siano destinate a regolare anche tratte non marittime, l'impostazione, specie con riferimento all'articolo che disciplina la ripartizione dell'onere della prova, richiama quella propria delle Regole dell'Aja-Visby, della quale costituirebbe un riordino organico ed un adeguamento all'attuale fase dello sviluppo tecnologico (44)

(44) S. Zunarelli, Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL, cit.

Principale obbligazione del vettore è ovviamente quella di trasferire le cose fino al luogo pattuito e consegnarle al destinatario (cfr., art. 11), impegno che si caratterizza appieno soltanto in relazione alla nozione di vettore, al(l'estensione del) periodo di responsabilità (su cui si legga infra, al par. 5.1), ed altresì all'eventuale previsione di un termine per la riconsegna delle merci [cfr., art. 21, in relazione alla quale il vettore diviene altresì responsabile per il "pure economic loss" dovuto ad un eventuale ritardo nella riconsegna (45)

(45) Osserva in proposito F. Berlingieri, *Carrier's Obligations and Liabilities*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 279 ss., in part. 280, che "it has in fact been deemed convenient for the sake of clarity to exclude liability for delay if nothing is said in the contract of carriage in respect of the time of delivery, because that could only be done by qualifying delay as failure to deliver within a reasonable time, a description extremely vague that would give rise to much litigation": si confronti invece sul punto l'art. 5, par. 2, delle Regole di Amburgo.

].

Il testo convenzionale elenca dunque quelli che sono i comportamenti tipici e necessari all'adempimento della prestazione principale ("properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for unload and deliver the goods", cfr., art. 13, par. 1), consentendo peraltro che il vettore ed il caricatore si accordino a che alcune di tali operazioni ("the loading, handling, stowing or unloading of the goods") siano svolte da soggetti diversi dal vettore ("the shipper, the documentary shipper or the consignee"), in tal modo riconoscendo validità a pattuizioni (clausole f.i.o., f.i.o.s. e simili, cfr., art. 13, par. 2) diffuse nella prassi e dalle sorti alquanto controverse (46)

(46) La clausola f.i.o. (free in and out) attribuisce al caricatore ed al ricevitore l'effettuazione, rispettivamente, delle operazioni di caricazione e di scaricazione, con le spese ed i rischi relativi. Osservano sul punto, A. Lefebvre-Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., cit., in part. 509, che la circostanza per cui sul vettore non gravino i rischi della caricazione e della scaricazione non sta a significare che si tratti di una clausola di esonero della responsabilità, poiché il vettore non ha la custodia delle merci in tali fasi. Per essa infatti la prestazione del vettore (ed anche la relativa responsabilità) viene delimitata, nel senso che il vettore "prende in consegna il carico quando è già stato caricato sulla nave e lo riconsegna quando è ancora a bordo prima della

discarica". Per tale ragione, pur non trattandosi di una clausola di esonero, "la clausola fio deve considerarsi nulla nei trasporti ai quali si applicano le Regole dell'Aia-Visby", perché queste attribuirebbero inderogabilmente al vettore l'esecuzione delle operazioni di caricazione e scaricazione: sul punto, si legga tuttavia la decisione della House of Lords, resa nel caso *The Jordan II*, in *Dir. mar.*, 2005, 1453 ss., con nota critica di F. Berlingieri, Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e l'art. 3.2 delle Regole dell'Aja-Visby, per cui le Regole dell'Aja-Visby consentirebbero la derogabilità dell'obbligo del vettore di eseguire le operazioni di caricazione e scaricazione. La clausola f.i.o. sarebbe invece pienamente valida per il codice della navigazione, che semplicemente delimita l'ambito della responsabilità del vettore dal momento in cui riceve le cose da trasportare al momento in cui le riconsegna. In generale, sulla clausola f.i.o., cfr., N. Boschiero, "F.i.o.", in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., IV, Torino, 1991, 195 ss. Dalle prime considerazioni espresse dalla dottrina a proposito della disposizione che ci occupa (art. 13, par. 2), oltre a manifestazioni di entusiasmo per il riconoscimento di una pattuizione assai diffusa nella prassi, specie dei trasporti non di linea (P. Delebecque, *The New Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: a civil law perspective*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 264 ss., in part. 270), emergerebbe invero che per il nuovo testo convenzionale le operazioni di cui all'art. 13, par. 2, sarebbero comunque considerate come eseguite per conto del vettore, e per tal modo sarebbero dunque incluse nell'ambito di responsabilità di tale soggetto. Peraltro, argomentando ex art. 17, par. 3, lett. i), il vettore è sollevato da responsabilità se dimostra che le operazioni concordate in base ad una clausola f.i.o., ex art. 13, par. 2, hanno contribuito in tutto o in parte alla perdita, all'avaria, al ritardo, di modo che "liability for loss due to events which took place during the loading etc. under a FIO - or FIOS - clause, depends upon what the carrier is able to prove": cfr., I.H. Olebakken, *Background Paper on Shipper's Obligations and Liabilities*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 300 ss., in part. 303.

Impone poi al vettore specifici obblighi in relazione al trasferimento per mare, con riferimento al quale la più rilevante innovazione consiste nell'aver esteso a tutta la durata del viaggio il dovere di esercitare la due diligence al fine di porre e mantenere la nave in stato di navigabilità [art. 14, lett. a)], la quale diviene dunque obbligazione a carattere continuativo.

Per parte sua lo shipper è gravato degli obblighi di cui agli artt. 27 ss., tra i quali spiccano i doveri di informazione (con particolare attenzione alle merci pericolose, cfr., art. 32), il cui mancato o inesatto adempimento può essere fonte di responsabilità nei confronti del vettore, nel caso in cui questi abbia subito una perdita ovvero un danno, e che tale perdita o danno siano in tutto o in parte dipesi dal comportamento dello shipper ovvero di altri soggetti del cui operato si sia avvalso ["(...) any person, including employees, agents and subcontractors" cui lo shipper abbia affidato l'esecuzione di alcuna delle obbligazioni sullo stesso gravanti, art. 34] (47)

(47) Per un approfondimento sul punto, cfr., I.H. Olebakken, Background Paper on Shipper's Obligations and Liabilities, cit.

Alle innovazioni descritte nei paragrafi che seguono si aggiunga in questa sede la menzione dell'innalzamento del termine prescrizione relativo ai diritti nascenti dal contratto di trasporto, che si adegua alla previsione di cui alle Regole di Amburgo (48)

(48) Cfr., art. 20 delle Regole di Amburgo.

, e passa dunque da 1 a 2 anni (cfr., artt. 62 ss.).

4.1. Ambito di estensione e disciplina applicabile alle tratte non marittime
Fedele all'impostazione door-to-door che anima l'intento dei compilatori, coerente con la nozione di contratto di trasporto contenuta all'art. 1, num. 1, l'art. 12 stabilisce che il periodo di responsabilità del vettore si estende dal momento in cui questi o un suo addetto o preposto (performing party) riceve in consegna le merci per il trasporto dallo shipper ed ha termine alla riconsegna delle stesse al destinatario (49)

(49) Particolarmente problematica si presenta l'interpretazione del par. 3 dell'art. 12, ai sensi del quale "3. For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, but a provision in a contract of carriage is void to the extent that it provides that: a) The time of receipt of the goods is subsequent to the beginning of their initial loading under the contract of carriage; or b) The time of delivery of the goods is prior to the completion of their final unloading under the contract of carriage". In proposito, è stato osservato (UNCITRAL A/63/17, pp. 8-10, nn. 39-44) che tale paragrafo potesse essere interpretato, anche in relazione alla possibilità, prevista all'art. 14, par. 2 (ora art. 13, par. 2), di consentire che le operazioni di caricazione, stivaggio e scaricazione siano eseguite dal caricatore /destinatario (FIOS), nel senso di garantire la validità di una clausola che escluda la responsabilità del vettore per perdita o avaria occorsa alla merce nel periodo che precede la caricazione della stessa sul veicolo od in quello successivo alla sua scaricazione, nonostante il permanere della custodia delle stesse in capo al vettore. Per fugare una tale interpretazione è stato proposto di modificare il testo del paragrafo in questione, senz'altro ambiguo e passibile di ulteriori e differenti interpretazioni, e tuttavia non si è trovato accordo in proposito: cfr., sul punto, UNCITRAL A/63/17, in part. pp. 9-10, nn. 40-43.

, ove il mancato riferimento alla nave o all'ambito portuale rende evidente la differenza tanto con l'impostazione take-to-take delle Regole dell'Aja-Visby (ove il periodo di responsabilità è circoscritto tra la caricazione e la scaricazione della merce sulla nave), quanto quella port-to-port propria delle Regole di Amburgo (che fa riferimento al periodo in cui il vettore è "in charge of the goods" dal porto di caricazione a quello di scaricazione).

Pertanto, il vettore risponde ai termini della Convenzione per l'intero periodo in cui ha in custodia le merci, non importa se le abbia ricevute "in land" o in un porto, e se la riconsegna delle stesse al destinatario debba avvenire "in land" o in un porto) (50)

(50) Cfr., F. Berlingieri, *Carrier's Obligations and Liabilities*, cit., 279, il quale osserva che la responsabilità del vettore coincide con l'intero periodo durante il quale egli "is in charge of the goods, wherever he receives the goods from the shipper, in land or at a port, and whenever he delivers them to the consignee, at a port or inland (door-to-door)".

: in sostanza, dunque, le norme della Convenzione si estendono a regolare l'intero contratto di trasporto, ed il vettore risponde ai termini della Convenzione anche in relazione alle tratte non marittime che precedono o seguono il trasporto marittimo (internazionale) (51)

(51) Cfr., M.F. Sturley, *The UNCITRAL Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 254 ss., in part. 257, il quale osserva che oggi, nella prassi, assai spesso i contraenti "agree in their contract to extend the maritime regime inland, but such a contractual extension takes effect only with the force of a contract", mentre in virtù della Convenzione tale estensione viene ad avere forza di legge.

, nei limiti, peraltro, dettati all'art. 26, il quale prevede che, nel caso in cui un fatto che impegna la responsabilità del vettore si sia verificato esclusivamente nella fase che precede la caricazione sulla o segue la scaricazione dalla nave, le norme della Convenzione cedano a quelle di altro testo di diritto internazionale uniforme che troverebbe applicazione se, in relazione a tale tratta in cui il fatto si è verificato, shipper e carrier avessero concluso apposito e separato contratto (di trasporto) (c.d. "hypothetical contract approach").

Ciò, sempre che tale diverso testo di diritto uniforme provveda compiutamente a regolare la responsabilità del vettore, la limitazione dell'obbligazione risarcitoria ed il termine per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto, con disposizioni che non siano passibili di deroga, quanto meno a scapito della controparte del vettore [art. 26, lett. b) e c)].

Nel caso in cui alla tratta non marittima dove si sia verificato il fatto che impegna la responsabilità del vettore non trovasse applicazione alcuna delle

convenzioni unimodali [in quanto, ad esempio, la tratta in questione non è qualificabile come trasporto internazionale, posto che il testo definitivo non fa più alcun riferimento alla "national law" (52)

(52) Cfr., in proposito, UNCITRAL A/63/17, in part. pp. 18-20, nn. 92-98.], così come in ipotesi di unlocalized loss, ricevono invece applicazione le norme della Convenzione in commento: la responsabilità del vettore viene pertanto ad essere regolata sostanzialmente in base ad un sistema c.d. "a rete" (Network Liability Approach), nel quale viene meno il rischio di conflitto con le varie convenzioni unimodali ed in tale direzione si pone altresì il disposto dell'art. 82, che, tra le altre ipotesi previste, fa ad esempio salva l'applicazione delle norme della CMR al trasporto sovrapposto (53)

(53) Ai sensi dell'art. 82 (International conventions governing the carriage of goods by other modes of transport), "Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, that regulate the liability of the carrier for loss or damage to the goods: (...) b) Any convention governing the carriage of goods by road to the extent that such convention according to its provisions applies to the carriage of goods that remain loaded on a road cargo vehicle carried on board a ship". Il trasporto sovrapposto è regolato dall'art. 2 della CMR, e consiste in una particolare fattispecie di trasporto misto, caratterizzata dalla mancanza di rottura di carico: il veicolo sul quale si trovano le merci percorre infatti parte del tragitto necessariamente su strada, e parte per mare, per ferrovia, etc. Le norme della CMR si applicano a tale trasporto purché dunque le merci non siano scaricate dall'automezzo e quest'ultimo sia, a sua volta, trasportato sulla nave, sul treno, etc., mentre non si applicano al traffico di containers poiché il container viene separato dal veicolo: cfr., G. Silingardi-A. Corrado-A. Meotti-F. Morandi, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, in part. 27 ss. Sul trasporto sovrapposto, più recentemente, cfr., S.

Busti, Il trasporto misto "sovrapposto" di merci marittimo ed in superficie, in A. Antonini (a cura di), Trattato breve di diritto marittimo, II, cit., 253 ss. a scapito della certezza della disciplina applicabile al trasporto (54)

(54) Cfr., D. Pippia, Il trasporto multimodale, cit., in part. 719.

4.2. Il fondamento della responsabilità del vettore. L'onere della prova

Ai sensi dell'art. 17, il vettore risponde per la perdita o l'avaria alle merci, nonché per il ritardo nella riconsegna delle stesse, nel momento in cui venga provato che tale perdita, avaria o ritardo, ovvero gli eventi o le circostanze che ne siano causa, si sono verificati nel periodo di responsabilità del vettore di cui all'art. 12.

Si sarebbe invero di fronte ad una ipotesi di quella che, con espressione fortemente avversata nella dottrina civilista, è indicata, in termini descrittivi, quale "presunzione di colpa", dato che la responsabilità del vettore si fonderebbe sulla colpa ("fault") e tale soggetto sarebbe in generale sollevato dalla propria responsabilità nel momento in cui lo stesso dimostri, ai sensi dell'art. 17, par. 2, che la causa o una delle cause della perdita, dell'avaria o del ritardo non è riconducibile a colpa sua o di alcuna delle persone del cui operato lo stesso risponda ai sensi di cui all'art. 18 (55)

(55) Tale sarebbe l'evoluzione della precedente c.d. "catch all clause", di cui all'art. IV, par. 2, lett. q), delle Regole dell'Aja-Visby, secondo la quale il vettore non sarebbe responsabile nel momento in cui il danno dipende "de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne reclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage". Osserva in proposito K. Mbiah, The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, cit., in part. 292-293, che

l'effetto di tale clausola era quello di lasciare aperta ogni possibilità al vettore per potersi sollevare da qualsiasi responsabilità: al fine di formulare un giudizio sulla nuova clausola in relazione al bilanciamento fra gli interessi dei caricatori e dei vettori occorre pertanto verificare "how the new language would impact on the overall liability of the carrier". Quanto alle persone del cui operato il vettore sia chiamato a rispondere, le stesse sono indicate all'art. 18, il quale afferma che il vettore è responsabile per l'inadempimento delle proprie obbligazioni causato da atti od omissioni di: a) qualsiasi performing party (così come definita all'art. 1, num. 6, per cui si legga infra, al par. 4.4); b) il comandante e l'equipaggio (essi sono indicati separatamente dai dipendenti, di cui alla lett. successiva, in quanto comandante ed equipaggio potrebbero non essere dipendenti del vettore nel momento in cui l'esercizio della nave sia attuato da altro soggetto: come si dirà più approfonditamente alla nota successiva, viene meno, in questo modo, l'esonero del vettore per colpa nautica); i dipendenti del vettore o di una performing party; d) ogni altro soggetto che si impegna ad eseguire alcuna delle obbligazioni del vettore nell'ambito del contratto di trasporto, "to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control".

Pertanto, nella pratica molto più probabilmente il vettore cercherà di andare esente da responsabilità dimostrando che la perdita, l'avaria ovvero il ritardo dipese in tutto o in parte da uno dei c.d. "pericoli eccettuati" indicati dalle lett. da a) a o) del par. 3 della disposizione che ci occupa, elenco che richiama quello di cui alle Regole dell'Aja-Visby, rispetto al quale la più rilevante differenza sarebbe rappresentata dall'assenza della colpa nautica (56)¹⁹

¹⁹ (56) La colpa nautica è prevista tra i pericoli eccettuati dall'art. IV, par. 2, lett. a), delle Regole dell'Aja-Visby, che la definisce quale "actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du

che non costituisce più causa di esonero; dal mutato atteggiamento nei confronti dell'incendio, che, trattato alla stregua degli altri pericoli eccettuati, solleva il vettore nel momento in cui non dipenda da sua colpa; nonché, più in generale, dal differente valore che dovrebbe essere attribuito a ciascuno degli eventi elencati, i quali, più che fattori esonerativi, dovrebbero essere considerati alla stregua di presunzioni di assenza di colpa (57)

(57) Cfr., F. Berlingieri, *Background Paper on Basis of the Carrier's Liability*, in *CMI Yearbook 2004*; *Id.*, *Carrier's Obligations and Liabilities*,

navire": la stessa, alla stregua dell'incendio, esonera il vettore nonostante si tratti in entrambi i casi di fatti colposi. Ricordano in proposito A. Lefebvred'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., cit., in part. 528-529, che l'esonero per colpa nautica e la sua distinzione dalla colpa commerciale (figura di carattere residuale, rappresentata da ogni colpa degli ausiliari non definibile come colpa nautica e relativa all'impiego commerciale della nave) "trovano la loro origine nell'esigenza di limitare la portata della negligence clause, clausola che, prima delle Regole dell'Aia, esonerava il vettore da ogni colpa dell'equipaggio". La ratio si fonda storicamente "sulla posizione di indipendenza del comandante e dell'equipaggio rispetto al loro preponente, in relazione agli apprezzamenti tecnici connessi all'esercizio propriamente nautico della nave (...) espressione della tradizionale distinzione fra impresa di navigazione e impresa di trasporto, sicché della colpa nautica risponde solo l'armatore (noleggiante), titolare della prima, e della colpa commerciale solo il vettore, titolare della seconda". Anche il codice della navigazione si richiama alla colpa nautica nell'ambito dell'art. 422, comma 2, cod. nav.: si osserva, peraltro, che "oggi questo esonero non ha più ragion d'essere".

cit., 282; K. Mbiah, *The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, cit., in part. 291.

Ed in tal senso meglio si comprende come ai successivi parr. 4 e 5, secondo quella che viene definita "ping-pong burden of proof situation" (58)

(58) Cfr., K. Mbiah, *The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, cit.

, la responsabilità del vettore possa comunque essere in tutto o in parte riaffermata dalla controparte danneggiata dimostrando: che al verificarsi dell'evento-pericolo eccettuato di cui al par. 3 abbia contribuito in tutto o in parte la colpa del vettore o di una delle persone di cui all'art. 18 [par. 4, lett. a)]; che alla perdita, all'avaria o al ritardo ha contribuito un evento non compreso tra quelli elencati al par. 3 ed in relazione al quale il vettore non sia in grado di dimostrare la assenza di colpa sua o delle persone di cui all'art. 18 [par. 4, lett. b)]; ancora, che la perdita, l'avaria o il ritardo sono dipesi dall'inadempimento di una delle specifiche obbligazioni che gravano sul vettore ai sensi dell'art. 14 [par. 5, lett. a)].

Infine, il vettore è comunque ritenuto responsabile nel momento in cui non sia in grado di dimostrare: (i) che la perdita, l'avaria o il ritardo non dipende dall'inadempimento ad una delle obbligazioni di cui all'art. 14, ovvero, comunque, (ii) che si è correttamente conformato all'obbligo di esercitare la propria due diligence ai sensi dell'art. 14 [par. 5, lett. b)].

Apposite norme, anche derogatorie delle disposizioni di cui all'art. 17, sono dettate per la Deviation (cfr., art. 24) (59)

(59) Deviation indica il volontario ed ingiustificato mutamento di rotta rispetto a quella pattuita: le Regole dell'Aja-Visby prevedono, all'art. IV, par. 4, che se la deviation sia posta in essere per salvare vite umane o beni in mare o sia comunque ragionevole (reasonable deviation) la stessa allora non costituisce violazione né delle Regole, né del contratto di trasporto, e quindi non determina alcuna responsabilità in capo al vettore.

e per il trasporto di merci sopra coperta (art. 25).

4.3. La limitazione dell'obbligazione risarcitoria e la decadenza dal beneficio

La limitazione dell'obbligazione risarcitoria (o "del debito") del vettore è istituito ormai tradizionale nel diritto marittimo (60)

(60) Si rinvia, sul punto, al lavoro monografico di M. Riguzzi, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993.

: già le Regole dell'Aja lo disciplinano, prevedendo che il vettore, in relazione alla perdita o all'avaria alle merci, non sia tenuto per una somma superiore alle 100 sterline inglesi per collo o unità (art. IV, par. 5), binomio ("colis ou unité") che ha dato luogo a non pochi problemi interpretativi (61)

(61) Per un primo approfondimento in argomento, cfr., A. Lefebvred'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., cit., in part. 534, nel testo ed alla nt. (334), ove ampi riferimenti.

. È fatto salvo il diritto (potestativo) del caricatore di dichiarare il maggior valore della merce e quello delle parti di concordare noli ad valorem.

L'ammontare della limitazione, al momento della sua positiva previsione, era ritenuto senz'altro soddisfacente dell'interesse dei caricatori, essendo di gran lunga più elevato dei limiti normalmente inclusi nelle polizze di carico e tale da assicurare il risarcimento pressoché integrale della più parte delle merci. Già negli anni immediatamente successivi all'entrata in vigore delle norme convenzionali, il peso dell'inflazione modificava il rapporto in misura rilevante: soprattutto, il limite risultava (e risulta oltremodo ai giorni nostri, per i Paesi che tuttora applicano le Regole dell'Aja) essere assolutamente iniquo in relazione a (parti di) macchinari di grandi dimensioni e di valore anche considerevole, nel momento in cui vengano considerati quali collo o unità (62)

(62) Cfr., M.F. Sturley, *The UNCITRAL Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, cit., in part. 258-259.

Quale correttivo, le Regole dell'Aja-Visby, al limite per collo o unità, determinato in 666,67 SDR, affiancano in alternativa un altro limite, di 2 SDR per chilogrammo di merce perduta o avariata, il quale ultimo si applica solo se più elevato dell'altro (63)

(63) Cfr., art. IV, par. 5, alinea a) delle Regole dell'Aja-Visby, siccome modificato dall'art. II del protocollo di Bruxelles del 21 dicembre 1979.
, vale a dire, in pratica, "quando il peso della merce danneggiata in un collo supera i 333,33 chilogrammi" (64)

(64) Cfr., A. Lefebvred'Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., cit., in part. 535.

; è altresì prevista apposita disposizione per il trasporto containerizzato, stabilendosi che debba essere considerato quale collo o unità, ai fini della limitazione, ogni collo o unità indicato nella polizza di carico come contenuto nel container: in mancanza, collo o unità è il container stesso (65)

(65) Cfr., art. IV, par. 5, al. c) delle Regole dell'Aja(-Visby), siccome (introdotto e) modificato dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968.
, salva la possibilità di ricorrere al limite per chilogrammo, se più elevato.
Si prevede infine che dal beneficio della limitazione il vettore possa decadere, se venga dimostrato che il danno è la conseguenza di un suo atto od omissione posto in essere sia intenzionalmente (dolo), sia temerariamente e con la coscienza che un danno ne deriverà probabilmente (c.d. condotta temeraria e consapevole) (66)

(66) Cfr., art. IV, par. 5, all. e) delle Regole dell'Aja(-Visby), siccome (introdotto e) modificato dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968.
Sulla condotta temeraria e consapevole si rinvia, per tutti, al lavoro

monografico di A. Zampone, *La condotta temeraria e consapevole nel diritto uniforme dei trasporti*, Padova, 1999.

.

Tale è il regime che regola la gran parte del traffico commerciale mondiale. Rispetto ad esso, le Regole di Amburgo prevedono un sensibile innalzamento delle somme limite [835 SDR per collo o unità e (o) 2,5 SDR per chilogrammo di merce perduta o danneggiata, art. 6, lett. a)] e, in considerazione della introduzione della responsabilità del vettore per il danno derivante dal ritardo nella riconsegna delle merci (art. 5), stabiliscono apposita limitazione (67)

(67) Cfr., art. 6, lett. b), delle Regole di Amburgo,
; la decadenza dal beneficio è disciplinata come nelle Regole dell'Aja-Visby (68)

(68) Con le opportune aggiunte rese necessarie dalla previsione della (limitazione della) responsabilità per ritardo: cfr., art. 8 delle Regole di Amburgo.

.

Le (future) Regole di Rotterdam estendono in primo luogo il beneficio della limitazione anche alla perdita dipendente dall'inadempimento a qualsiasi obbligazione del vettore (art. 59, par. 1) (69)

(69) Cfr., J. Ranberg, *UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, consultabile nel sito www.cmi2008athens.gr, il quale sottolinea che, così facendo, si vengono a creare significativi ed ingiustificati squilibri tra la posizione (privilegiata) del vettore e quella del caricatore, di modo che "we arrive at a situation where the same type of breach e.g. failure to give correct information to the other party results in a limited liability for the carrier but an unlimited liability for the shipper", e conclude: "This result is hard to defend".

; inoltre, innalzano ulteriormente i limiti fissati dalle Regole di Amburgo. Infatti, fermo il meccanismo previsto da tale normativa di diritto uniforme per il calcolo della limitazione relativa al danno da ritardo (70)

(70) Si confrontino l'art. 60 delle (future) Regole di Rotterdam ed art. 6, par. 1, lett. b) e c), delle Regole di Amburgo.

, il limite per collo o unità di merce perduta o danneggiata è stabilito in 875 SDR, mentre l'altro limite sale a 3 SDR per chilogrammo: tale, si è detto, sarebbe il risultato del compromesso raggiunto in seno al Working Group III, nel cui ambito i Paesi che hanno ratificato le Regole di Amburgo (generalmente dotati di minore peso politico-commerciale in campo marittimo, e, dunque, favorevoli ad un consistente aumento delle somme limite) sono largamente rappresentati, a scapito di quelli economicamente più importanti in tale ambito (che vedono i loro traffici regolati dalle Regole dell'Aja-Visby, e non sono pertanto favorevoli ad un innalzamento ulteriore rispetto a quello di cui alle Regole di Amburgo) (71)

(71) Cfr., M.F. Sturley, *The UNCITRAL Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, cit., in part. 259-260.

·
Può osservarsi, per concludere sull'argomento, che somme limite elevate ovviamente garantiscono un più ampio ristoro per i danneggiati, scongiurando al contempo le distorsioni che conseguono all'applicazione del regime proprio delle Regole dell'Aja (72)

(72) Principalmente, il cennato caso dei costosi macchinari trattati quali collo o unità e, nell'assenza del limite commisurato al peso della merce, assoggettati alla limitazione per collo o unità.

ed altresì contenendo il numero delle controversie promosse al solo fine di far dichiarare il vettore decaduto dal beneficio della limitazione; tuttavia tale aspetto costituisce senz'altro uno dei punti determinanti ai fini della formazione del consenso degli Stati alla ratifica del nuovo testo

convenzionale, di modo che somme troppo elevate rischierebbero di trasformare la nuova normativa da "uniforme" ad una "ulteriore" normativa in materia di trasporto internazionale di merci per mare.

4.4. Maritime Performing Parties

Performing Party, ai sensi dell'art. 1, num. 6, delle Regole di Rotterdam è qualsiasi soggetto, diverso dal vettore (contrattuale), che esegue o si impegna ad eseguire alcuna delle obbligazioni del vettore stesso e, dunque, anche quella di trasferimento, profilandosi in tal caso la figura del vettore di fatto o actual carrier, nota in generale al diritto della navigazione (marittima ed aerea) e prevista dalle Regole di Amburgo (73)

(73) Cfr., artt. 1, num. 2, e 10 delle Regole di Amburgo. Sulle figure del contracting carrier e dell'actual carrier, doveroso è il rinvio a S. Zunarelli, *La nozione di vettore: (contracting carrier e actual carrier)*, Milano, 1987.

agendo sulla base di una richiesta di quest'ultimo ovvero sotto la sua supervisione o il suo controllo.

Maritime Performing Party (art. 1, num. 7) è pertanto la performing party che esegue o si impegna ad eseguire alcuna delle obbligazioni del vettore (contrattuale) nel periodo compreso tra l'arrivo delle merci nel porto di caricazione della nave e la partenza delle stesse dal porto di scaricazione, con la ulteriore precisazione che un vettore (di fatto o actual carrier) terrestre può essere considerato Maritime performing party esclusivamente qualora esegua o si impegni ad eseguire il trasferimento delle merci all'interno dell'ambito portuale.

Nelle Maritime performing parties rientrano dunque tutti i contraenti indipendenti del vettore contrattuale (subcontractors), e, dunque, non soltanto l'actual carrier, che eseguano o si impegnino ad eseguire alcuna delle obbligazioni del vettore relativamente al periodo indicato al capoverso che precede.

Ai sensi del nuovo testo convenzionale, tali soggetti vedono le loro obbligazioni e la loro responsabilità regolate alla stregua delle norme che

regolano le obbligazioni e la responsabilità del vettore contrattuale, se sussistono le condizioni indicate all'art. 19, par. 1 (74)

(74) Art. 19 (Liability of maritime performing parties): "1. A maritime performing party is subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier's defences and limits of liability as provided for in this Convention if: a) The maritime performing party received the goods for carriage in a Contracting State, or delivered them in a Contracting State, or performed its activities with respect to the goods in a port in a Contracting State; and b) The occurrence that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship; (ii) while the maritime performing party had custody of the goods; or (iii) at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage".

, ed, in caso di concorso, gli stessi rispondono altresì solidalmente con tale soggetto (cfr., art. 22, par. 1).

Seguendo la logica della Himalaya Clause(75)

(75) Inserendo nella polizza di carico la clausola Himalaya vengono estesi a tutti gli ausiliari del vettore, contraenti indipendenti compresi, i benefici dei quali può giovare il vettore: cfr., sul punto, A. Lefebvre/Ovidio-G. Pescatore-L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed., cit., in part. 532, ove si osserva che "la clausola stessa giustifica la propria disposizione affermando che il vettore agisce per conto di tali ausiliari, in qualità di loro "agent or trustee", e anch'essi pertanto, sotto questo aspetto, devono ritenersi parti del contratto di trasporto".

, assai diffusa nella prassi, tali soggetti, di fronte ad una azione di responsabilità intentata dagli interessati alle merci direttamente nei loro confronti, sono tuttavia ammessi a beneficiare delle stesse difese ed eccezioni riconosciute dalla disciplina di diritto uniforme in favore del

vettore (marittimo), ivi inclusa quella relativa alla limitazione dell'obbligazione risarcitoria.

Il medesimo beneficio era stato previsto dal Protocollo di Bruxelles del 1968 (a costituire l'art. 4-bis delle Regole dell'Aja-Visby) e dalle Regole di Amburgo (art. 7, par. 2) in favore dei dipendenti e preposti (agents, preposés) del vettore marittimo (si pensi, in particolare, al comandante della nave ed all'equipaggio), onde evitare che una azione extracontrattuale promossa nei loro confronti potesse consentire al danneggiato di aggirare le difese e le eccezioni (ed, in particolare, la limitazione del debito) stabilite dalla normativa convenzionale a favore del vettore marittimo: diversamente, ed in modo radicale, il nuovo testo di diritto uniforme esclude il comandante e l'equipaggio dalla responsabilità per perdita, avaria o ritardo ai sensi della Convenzione stessa (art. 19, par. 4) (76)

(76) Cfr., S. Zunarelli, *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del gruppo di lavoro dell'UNCITRAL*, cit.; F. Berlingieri, *Carrier's Obligations and Liabilities*, cit., 285-286.

5. Alcune considerazioni conclusive

Al termine di queste seppur rapide considerazioni ci si interroga sulle concrete possibilità che hanno le Regole di Rotterdam di divenire normativa effettivamente uniforme, scampando il pericolo di rappresentare esclusivamente il testo che si andrà a sostituire alle Regole di Amburgo per quei (pochi) Paesi che hanno ratificato tale ultimo testo convenzionale.

Per certo, l'ampiezza del nuovo strumento normativo [che, come riferito nel paragrafo introduttivo, consta di ben 96 articoli, contro i 34 delle Regole di Amburgo ed i 17 (contando anche gli artt. da XI a XVI) delle Regole dell'Aja-Visby] è senz'altro caratteristica che potrebbe incidere sulle sorti delle future Regole di Rotterdam, potendo contribuire ad un suo eventuale insuccesso.

Molto, di tale ampiezza, dipende dall'ambito di applicazione della Convenzione, che fa riferimento alla combinazione dei tre riferiti criteri differenti (tipo di documento, tipo di contratto, tipo di traffico) e consente l'utilizzo di qualsiasi transport document, sia esso titolo di credito o meno, permettendo inoltre la sua registrazione e comunicazione elettronica (77)

(77) Cfr., G. Berlingieri, Documenti del trasporto, cit., 1026.

: sono minuziosamente regolati, di conseguenza, l'emissione ed il contenuto dei documenti di trasporto e delle registrazioni elettroniche, così come le varie possibili consegne (in caso di documento di trasporto o registrazione elettronica negoziabili, non negoziabili, di documento di trasporto non negoziabile che richieda la restituzione del documento stesso ai fini della riconsegna delle merci), i diritti ed i poteri della Controlling party, ed il trasferimento dei diritti incorporati in un documento di trasporto o in una registrazione negoziabili.

Altri punti critici delle future Regole ci pare debbano essere rinvenuti all'interno della disciplina della responsabilità del vettore, ed, in particolare, nel trattamento dell'esimente della colpa nautica (che, come ricordato, non esonera più il vettore dalla responsabilità) e nell'innalzamento delle somme limite, che possono condizionare l'adesione dei Paesi a maggiore vocazione marittima.

Senz'altro il suo eventuale insuccesso non verrà determinato dalle norme in tema di giurisdizione ed arbitrato (capp. 14 e 15) (78)

(78) Ma si leggano, sul punto, le considerazioni espresse da P. Delebecque, *The new Convention in International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: a civil law perspective*, cit., ora anche in *Droit Maritime Français*, 2009, 335 ss., in part. 337.

, che divengono vincolanti soltanto nella misura in cui ciascuno Stato contraente dichiara di volere in tal senso nelle forme di cui all'art. 91.

Infine, come già la dottrina non ha mancato di porre in evidenza (79)

(79) Cfr., M. Brignardello, *Il trasporto multimodale*, cit.

, altro profilo di criticità del testo convenzionale riguarda una sua caratteristica essenziale, che attiene allo stesso an della sua applicabilità: infatti, come ricordato più sopra, perché le sue disposizioni regolino il caso concreto, si richiede imprescindibilmente che nello specifico contratto di trasporto sia compresa una tratta marittima internazionale (*International Sea leg*), di modo che difficilmente tale strumento potrà costituire la base per una futura regolamentazione del trasporto multimodale *tout court*. Ciò che parrebbe conferire fin dall'inizio alla nuova normativa i caratteri della provvisorietà e temporaneità.

Capitolo III

Gli effetti del traffico containerizzato sulla disciplina che regola i contratti di compravendita internazionale: gli *Incoterms* 2010.

1. Dagli incoterms 2000 agli incoterms 2010. – 2. Vendite FOB e CIF come regole nel trasporto marittimo e per vie di navigazione interna. – 3. Obbligo di consegna: passaggio della murata *vs* a bordo della nave. – 4. Vendite in corso di viaggio. – 5. Stipulare o procurare un contratto di trasporto. – 6. Assicurazione delle merci. – 7. Documenti di trasporto. – 8. Costi di scaricazione nelle vendite CIF.

1. Dagli incoterms 2000 agli incoterms 2010

La sentenza della Corte d'Appello di Genova²⁰ (sostanzialmente corretta quanto alla soluzione della fattispecie concreta, ma non del tutto persuasiva in alcuni passaggi argomentativi) fornisce lo spunto a qualche precisazione in merito alla natura ed al contenuto degli obblighi che il venditore a condizioni CIF assume in relazione al trasporto della merce.

Il punto di partenza della ricostruzione può essere costituito dagli Incoterms²¹ che, nello specificare gli obblighi del venditore a condizioni CIF, precisano, ai paragrafi A3 e A6, che questi deve "contract on usual terms at his own expense for the carriage of the goods to the named port of destination by the usual route in a seagoing vessel ... of the type normally used for the transport of goods of the contract description" e "pay all costs relating to the goods until they have been delivered in accordance with A4 as well as the freight and all other costs resulting from A3 including costs of loading the goods on board and any charges for unloading at the port of discharge which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage". Peraltro gli stessi Incoterms stabiliscono che il venditore a condizioni CIF adempie l'obbligo di consegna con la caricazione della merce sulla nave (paragrafo A4) e che da tale momento il rischio di perdita o avaria della merce viene trasferito al compratore (paragrafo A5).

La prima conclusione che si trae dalla disamina della clausola CIF (così come "codificata" negli Incoterms) è che l'obbligo del venditore ha per oggetto la stipulazione e non l'esecuzione del contratto di trasporto.

Il venditore quindi non risponde nei confronti del compratore della corretta esecuzione del contratto di trasporto ed in particolare non risponde degli inadempimenti del vettore; in altre parole, il vettore non è ausiliario del

²⁰ Per la decisione di primo grado cfr. Trib. Genova 3 dicembre 1992, Corneli Giovanni & C. c. Tigre Produits Chimiques, in *Dir. mar.*, 1993, p. 45.

²¹ Sugli Incoterms, e più in genere sulla formazione e sulla portata delle clausole *standard* del commercio internazionale cfr. -J.M. BONELL, *Le regole oggettive del commercio internazionale*, Milano, 1976, pp. 3-49

venditore, del cui operato questi risponde a norma dell'art. 1228 c.c. A questo proposito, non possono non destare qualche perplessità le argomentazioni, ricorrenti nella giurisprudenza italiana²² _

(ed anche nella sentenza della Corte d'Appello di Genova che qui si commenta), che configurano il vettore come "sostituto" del venditore nell'adempimento dell'obbligo di consegna ovvero (ed a volte simultaneamente) come "ausiliario *ex lege*" del compratore(4)_

(4) Per una revisione critica di tale impostazione cfr. M. LOPEZ DE GONZALO, *Consegna al compratore e consegna al vettore*, in *Dir. comm. int.*, 1991, p. 79 (spec. pp. 85-93)

Così pure non sembra del tutto corretta la ricorrente affermazione secondo la quale l'obbligo del venditore CIF relativo al trasporto della merce costituirebbe un obbligo di mezzi e non di risultato(5)_

(5) Cfr., per esempio, in giurisprudenza Trib. Genova 6 aprile 1966, Sinclair Somal Co. c. Oil Country Supply Co., in *Dir. mar.*, 1966, p. 336, e, in dottrina, G.M. BOI, *La clausola CIF nelle vendite marittime*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 1040

. In realtà, una volta precisato che oggetto dell'obbligo del venditore è la stipulazione e non la esecuzione del contratto di trasporto, non pare dubbio che, quanto alla stipulazione del contratto di trasporto, il venditore sia soggetto ad un vero e proprio obbligo di risultato(6)_

(6) Rinvio a *Consegna al compratore e consegna al vettore*, cit., p. 99 nota 51

Ciò è confermato dal fatto che il venditore a condizioni CIF assume il rischio "economico" del trasporto, inteso (non già come rischio di perimento della merce durante il trasporto, quanto) come rischio di variazione del costo del trasporto in seguito a fluttuazioni del mercato dei noli successivamente alla stipulazione del contratto di vendita(7)_

²² Cfr. per esempio Cass. 11 febbraio 1994, n. 1381, Willi Betz c. Rondine, in *Dir. mar.*, 1996, p. 141 (con nota critica di M. LOPEZ DE GONZALO)

(7) Cfr. ancora M. LOPEZ DE GONZALO, *Consegna al compratore e consegna al vettore*, cit., p. 102

. Il compratore CIF infatti paga un prezzo fisso, globale e omnicomprendente, e non il prezzo della merce maggiorato del "rimborso" del nolo e del premio assicurativo(8).

(8) Il punto è sottolineato da P. BOULOY, *Le vendeur CAF est-il mandataire*, in *Dir. mar. fr.*, 1971, p. 516.

Il "risultato" oggetto della obbligazione del venditore è dunque la stipulazione di un contratto di trasporto, che sia astrattamente idoneo, secondo un criterio di ragionevole prevedibilità, a far pervenire la merce a destino. Tale idoneità deve sussistere, sia da un punto di vista materiale, sia dal punto di vista giuridico(9).

(9) Cfr., oltre alle disposizioni degli Incoterms menzionate all'inizio del testo, l'art. 32.2 della Convenzione di Vienna del 1980, secondo il quale "se il venditore è tenuto a provvedere per il trasporto dei beni, deve concludere i contratti necessari perché il trasporto sia effettuato nel luogo fissato, con i mezzi di trasporto appropriati alle circostanze e secondo le condizioni usuali per tale trasporto"

Sotto il primo profilo, il contratto deve essere stipulato con un vettore affidabile, prevedere il trasporto su una nave con caratteristiche adeguate alla merce ed al viaggio e secondo un itinerario che non comporti irragionevoli ritardi o deviazioni.

Sotto il secondo profilo, il contratto deve essere stipulato alle condizioni usuali (e cioè senza clausole di esonero per il vettore o altre clausole maggiormente onerose per gli interessati al carico rispetto a quanto normalmente si pratici sulla base dei formulari più diffusi o rispetto alla normativa uniforme eventualmente rilevante) e prevedere la emissione di una polizza di carico o di un altro documento di trasporto che consenta al compratore di pretendere la riconsegna della merce a destino. La

valutazione circa la "idoneità" del contratto di trasporto stipulato dal venditore deve essere formulata "*ex ante*" e non "*ex post*"(10)²³

, non potendo il mancato arrivo della merce a destinazione costituire di per sé indice di un inadempimento del venditore.

Quanto si è appena detto, in merito alla valutazione *ex ante* della idoneità del contratto di trasporto, ha talvolta condotto ad assimilare l'obbligazione del venditore a quella del mandatario o dello spedizioniere (che altro non è che un sottotipo qualificato di mandatario)(11)

(11) Si esprime in termini di mandato e spedizione Trib. Genova 3 dicembre 1992, cit

. Alla qualificazione del venditore come mandatario del compratore nella stipulazione del contratto di trasporto osta però la assunzione da parte del venditore (come si è detto sopra) del rischio "economico" del trasporto(12)²⁴

. Il venditore CIF che non stipuli il contratto di trasporto è in realtà inadempiente all'obbligo di consegna in base al contratto di vendita (e non ad un ipotetico mandato) e pertanto il compratore non sarà tenuto al pagamento del prezzo(13)²⁵

2. Vendite FOB e CIF come regole nel trasporto marittimo e per vie di navigazione interna.

Prima di iniziare ad analizzare i cambiamenti sostanziali introdotti dalle Regole Incoterms 2010 relativamente alle vendite FOB e CIF occorre fare riferimento alla nuova classificazione che essi introducono. Nel 1990 la

²³ (10) In tal senso cfr. in giurisprudenza Trib. Genova 6 aprile 1966, cit. e Trib. Genova 3 dicembre 1992, cit

²⁴ (12) Assai persuasive a questo proposito sono le considerazioni di P. BOULOY, *Le vendeur CAF est-il mandataire*, cit., p. 516

²⁵ (13) Cfr. ancora P. BOULOY, *Le vendeur CAF est-il mandataire*, cit., p. 516

Camera di Commercio Internazionale raggruppò gli Incoterms in quattro sottogruppi in ragione delle obbligazioni assunte dalle parti. Il gruppo “E” conteneva un unico termine, “Franco Fabbrica” (EXW – Ex Works), che si caratterizza per l’imposizione di obbligazioni minime sul venditore e massime sul compratore. Dato che il trasporto avviene solo una volta che si sia definitivamente conclusa la relazione relativa alla compravendita, risultano irrilevanti le modalità utilizzate per trasportare le merci a destinazione. Per questo motivo, detto termine veniva incluso nelle regole polivalenti. Il gruppo “F” ricomprendeva tre termini: “Franco Vettore” (FCA), “Franco Lungo Bordo” (FAS) e “Franco A Bordo” (FOB). Si tratta di vendite indirette all’imbarco: il venditore adempie la propria obbligazione quando consegna le merci al vettore, le colloca sottobordo della nave o quando le merci oltrepassano la murata della nave (in realtà, quando le merci si vengono a trovare a bordo). Il venditore dovrà inoltre espletare le formalità doganali relative all’esportazione, sopportando i relativi costi. Ma non sarà a suo carico l’obbligazione di stipulare il contratto di trasporto, né egli si assumerà il rischio di eventuali perdite e avarie nel corso dello stesso. Si riteneva che il termine FCA fosse polivalente, mentre i termini FAS e FOB fossero marittimi.

Il gruppo “C” ricomprendeva quattro termini: “Costo e Nolo” (CFR), “Costo, Assicurazione e Nolo” (CIF), “Trasporto Pagato Fino A” (CPT) y “Trasporto e Assicurazione Pagati Fino A” (CIP). Come per il gruppo “F”, si tratta di vendite indirette all’imbarco. Si differenziano da quelle anteriormente esposte per il fatto che nelle vendite “C” il venditore deve stipulare il contratto di trasporto della merce in nome e per conto proprio; nonostante ciò, il rischio di perdite o avarie grava comunque sul compratore. Inoltre, nelle vendite CIF e CIP il venditore deve stipulare il contratto di assicurazione della merce in nome proprio, in qualità di parte contraente, ma a favore del compratore. Per quanto riguarda la modalità di trasporto, CFR e CIF si qualificavano come regole marittime mentre CPT e CIP potevano essere utilizzate in relazione a qualunque modalità di trasporto.

L'ultimo gruppo ricomprendeva cinque termini nella versione del 2000: "Reso Frontiera" (DAF), "Reso Ex Ship" (DES), "Reso Banchina" (DEQ), "Reso Non Sdoganato" (DDU) e "Reso Sdoganato" (DDP). Si tratta di vendite dirette all'arrivo: il venditore deve consegnare la merce a destinazione, e non solo dovrà stipulare il contratto di trasporto fino luogo indicato, ma saranno altresì a suo carico i rischi di perdita o avaria e i relativi costi. E nel caso del termine DDP, il venditore dovrà altresì espletare le formalità relative all'importazione e sopportare i relativi costi. Rappresenta pertanto il termine che imponeva le massime obbligazioni al venditore e le minime al compratore. Il gruppo "D" prevedeva due vendite marittime (DES e DEQ) e tre polivalenti (DAF, DDU e DDP).

La versione del 2010 utilizza una classificazione diversa. Raggruppa gli undici termini in due categorie in ragione della modalità di trasporto che si utilizza per trasportare le merci dallo stabilimento del venditore a quello del compratore. Sotto la voce "Regole relative a qualunque modalità o modo di trasporto", il primo gruppo comprende sette termini tendenzialmente neutri; in altre parole, che si possono utilizzare in relazione a qualunque modo di effettuazione del trasporto, incluso quello marittimo, o in relazione ad una pluralità di modalità di trasporto. Si tratta delle vendite EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP e DDP. La seconda categoria contiene le "Regole relative trasporto marittimo e per vie navigabili interne"; in altre parole, le vendite FAS, FOB, CFR e CIF. L'Introduzione alla nuova versione specifica che si tratta di termini studiati per essere utilizzati esclusivamente quando le merci vengono trasportate per mare o per vie navigabili interne.

L'inclusione delle vendite FOB e CIF nell'ambito delle Regole per il trasporto marittimo esige due considerazioni. Da una parte, le regole FAS, FOB, CFR e CIF non hanno il monopolio esclusivo del trasporto marittimo. Potranno infatti anche essere utilizzate le altre regole quando le merci vendute devono essere trasportate via mare. Inoltre, la Camera di Commercio Internazionale caldeggia l'utilizzazione dei termini polivalenti quando il venditore consegna le merci al vettore prima di imbarcarle, al fine di adeguare la realtà dell'operazione all'accordo delle parti del contratto de

compravendita. In questo modo, quando si consegna il carico al terminal container dell'impresa di navigazione che dovrà effettuare il trasporto, è preferibile che venditore e compratore stipolino alle condizioni FCA o CIP piuttosto che FOB o CIF. La ragione è che il venditore perde il controllo della merce dal momento in cui le stesse escono dal terminal fino al momento in cui vengono imbarcate sulla nave, pur continuando a sopportare i rischi, e probabilmente i costi, relativi a tale intervallo di tempo.

D'altra parte, le regole marittime possono anche essere utilizzate per trasporti multimodali: è unicamente necessario che tali trasporti includano una tratta marittima o di navigazione interna e che le parti abbiano concordato che la "consegna" delle merci abbia luogo quando le stesse verranno collocate a bordo della nave. Così, per esempio, un venditore CIF può stipulare un contratto di trasporto multimodale strada-mare fino al porto di destinazione convenuto. Sopporterà i rischi e i costi della fase terrestre dal proprio stabilimento (o dal luogo in cui si trovino le merci) fino al porto. Una volta che le merci si trovino a bordo della nave, il venditore avrà adempiuto le proprie obbligazioni, e i successivi rischi e costi – salvo quanto eventualmente previsto nel contratto di trasporto – saranno a carico del compratore.

Da ultimo, va segnalato che le due classificazioni sopracitate non sono incompatibili, giacché si basano su criteri differenti. Quella introdotta nel 1990 si riferisce alla distribuzione delle obbligazioni tra le parti; quella del 2010 alla modalità di trasporto utilizzata. E il fatto che nella nuova versione delle Regole Incoterms compaia solamente la seconda classificazione non significa necessariamente che la prima debba essere scartata. Si tenga conto del fatto che l'introduzione agli Incoterms 2000 non solo classificava i termini in quattro gruppi, ma li differenziava altresì tra "polivalenti" e "marittimi". Inoltre, la prima classificazione presenta un notevole valore didattico, e risulta pertanto assai utile. L'unico sostanziale cambiamento che dovrà effettuarsi rispetto alla versione del 2000 sarà quello relativo alla sostituzione dei quattro termini eliminati nell'edizione 2010 (DAF, DES, DEQ e DDU) con i due nuovi (DAT e DAP), dal momento essi

appartengono tutti al gruppo “D”. Stando così le cose, “E” sarà composto da un unico termine: EXW. Il gruppo “F” sarà formato da tre termini: FCA, FAS e FOB. Quattro regole comporranno il gruppo “C”: CFR, CIF, CPT e CIP. Per quanto riguarda il gruppo “D”, i termini che lo compongono saranno tre: DAT, DAP y DDP.

3. Obbligo di consegna: passaggio della murata vs a bordo della nave.

La nuova versione delle Regole Incoterms ha modificato l’obbligo di consegna del venditore (A4) nelle vendite FOB, CFR e CIF. Fino alla versione del 2010, il criterio era la murata della nave: il venditore si liberava della propria obbligazione di consegna quando le merci oltrepassavano la murata della nave. A partire da quel momento veniva in essere l’obbligo del compratore di prendere in consegna le merci. La determinazione esatta del momento e del luogo di consegna è importante perché da esso dipende la distribuzione dei rischi e dei costi, ad eccezione del costo del trasporto nelle vendite “C”. In pratica, prima della consegna i rischi e i costi incombono sul venditore; a partire da essa, sul compratore.

Il criterio della murata della nave generava numerosi dubbi, dal momento che non sembrava essere sufficientemente determinato dalle Regole della Camera di Commercio Internazionale e non era chiaro nella pratica che cosa dovesse intendersi per “murata” della nave. Generalmente si identificava la murata con la linea immaginaria perpendicolare al bordo della nave. Tuttavia, questa interpretazione risultava problematica dal momento che si faceva dipendere il passaggio dei rischi e dei costi da un criterio altamente flessibile e poco definito. Inoltre, il *Tribunal Supremo* Spagnolo, verso la metà degli anni ottanta, sembrò seguire un orientamento differente.

Il noto caso *Pyrene vs. Scindia Navigation* [1954] 2 Q.B. 402, è utile per illustrare la generale insicurezza generata sul punto. Pyrene Co. aveva venduto un carico di camion dei pompieri al Governo dell’India alle

condizioni FOB Londra. Il compratore stipulò un contratto con la Scindia Navigation affinché effettuasse il trasporto della merce fino a Bombay. Durante le operazioni di caricazione, e a causa del forte vento, la gru che sollevava uno dei camion si ruppe, e il carico cadde in acqua prima di oltrepassare la murata della nave. Nonostante il fatto che la sentenza si sia concentrata sull'applicazione delle Regole dell'Aja – nonostante non fosse stata emessa polizza di carico – e sulla limitazione di responsabilità del vettore marittimo, dal punto di vista del contratto di compravendita sorsero vari dubbi sul fatto che la merce fosse stata effettivamente consegnata. Nella sentenza, il giudice Devlin lanciò una dura critica al criterio della murata della nave: *“But the division of loading into two parts is suited to more methods of loading than are now generally adopted and the ship’s rail has lost much of its nineteenth-century significance. Only the most enthusiastic lawyer could watch with satisfaction the spectacle of liabilities shifting uneasily as the cargo sways at the end of a derrick across a notional perpendicular projecting from the ship’s rail”*.

D'altro canto, è opportuno rilevare che vi erano anche interpretazioni alternative a quella maggioritaria e la cui incidenza non era trascurabile. Per esempio, negli anni ottanta il *Tribunal Supremo* spagnolo ritenne che, in vendite FOB di cemento, la consegna avesse luogo quando le merci erano correttamente stivate sottocoperta²⁶. Nella fattispecie, si trattò di determinare quali costi sopportati dal venditore potessero giovare di uno sgravio all'esportazione. L'impresa venditrice chiedeva che fossero inclusi tutti i costi che erano stati affrontati fino al momento in cui il carico era stato correttamente stivato e posto in sicurezza sottocoperta. L'Amministrazione Tributaria si opponeva, rilevando che andavano considerati solamente i costi relativi al collocamento della merce sopra coperta. La società esportatrice rilevava che, in considerazione del tipo di merce in questione, l'obbligazione di consegna poteva dirsi adempiuta solo

²⁶ SSTS 27.04.1984 (RAJ 1984\2170), 17.10.1984 (RAJ 1984\4969); 14.05.1987 (RAJ 1987\3606) e 22.04.1988 (RAJ 1988\3058).

quando la merce veniva collocata correttamente sottocoperta. Il *Tribunal Supremo* decise che, al momento di calcolare lo sgravio fiscale all'esportazione, dovevano aggiungersi al prezzo della merce anche tutti i costi di caricazione e stivaggio.

La decisione si basò, in primo luogo, sull'art. 6.1 del Decreto 16.4.1970, modificato dal Decreto 7.12.1972, ora non più vigente. Si stabiliva che il prezzo di vendita della merce esportata era quello relativo alla fattura definitiva inviata dall'esportatore al compratore e riferita al momento della stipula del contratto, con la merce collocata al porto o alla frontiera sopra un mezzo di trasporto. Il *Tribunal Supremo* interpretò l'espressione "sopra un mezzo di trasporto" come nelle stive della nave, dato che si trattava di cemento, che poteva essere trasportato unicamente su navi specificamente atte al trasporto di carichi alla rinfusa e giammai sopra coperta.

In secondo luogo, ci si riferì agli artt. 1462 e 1465 c.c., secondo i quali il venditore deve sostenere i costi generati dal bene venduto fino a quando questo non entri nella sfera di controllo e disponibilità del compratore, imputando così, salvo patto contrario, i costi di trasporto al venditore. L'applicazione di detti principi alle vendite FOB comportava che il venditore dovesse sopportare i costi relativi alla merce fino al momento della collocazione a bordo della nave, posto che solo in quel momento si poteva parlare di avvenuta consegna.

Da ultimo si presero in considerazione le clausole A.4 e A.7 delle Regole Incoterms. La prima imponeva al venditore l'obbligo di consegnare le merci in conformità con gli usi del commercio in quel determinato porto. Nella sentenza del 17.10.1984, il *Tribunal Supremo* ritenne provato che la consuetudine commerciale era che la responsabilità del venditore terminava unicamente con lo stivaggio e la messa in sicurezza dl carico all'interno della nave. La clausola A.7 imponeva al venditore di ottenere un documento "clean" a dimostrazione della caricazione della merce a bordo.

Le Regole Incoterms 2010 hanno modificato il criterio della consegna²⁷. La clausola A4 dei termini FOB, CFR e CIF dispone che il venditore adempie la propria obbligazione quando le merci vengono poste a bordo della nave. L'Introduzione alla nuova versione specifica che il nuovo criterio "rispecchia con maggiore precisione la realtà commerciale attuale ed evita l'immagine, alquanto antiquata, del rischio che oscilla da una parte all'altra sopra una linea perpendicolare immaginaria". Il problema si sarebbe evitato se le Regole avessero aggiunto l'espressione "pronte per il trasporto", o "pronte o meno per il trasporto", a seconda che si volesse favorire, rispettivamente, il compratore o il venditore.

Tuttavia, il nuovo criterio non è libero da incertezze. In effetti, crea un dubbio sul fatto che sia sufficiente che la merce sia collocata sopra coperta, o se la consegna richieda piuttosto che la merce sia collocata in stiva, o se sarà necessario che essa sia anche correttamente stivata e rizzata. Conseguentemente, si pone anche il dubbio sul fatto che spetti al venditore stivare e rizzare la merce. Dato che le Regole della Camera di Commercio Internazionale non risolvono questo dubbio, dovrà farsi ricorso al diritto nazionale applicabile al contratto. Tuttavia, questa soluzione genera due problemi. Il primo è che viene a mancare l'uniformità che la Camera di Commercio Internazionale persegue. Il secondo è che potrebbe non esservi, nell'ambito del diritto nazionale, una norma specifica al riguardo.

A nostro modesto avviso, la chiave del problema risiede nella determinazione del momento in cui si può ragionevolmente affermare che le merci sono state collocate a bordo in sicurezza, in modo tale che possano realizzarsi altre operazioni senza maggiori rischi. Pertanto, dovrà prestarsi

²⁷ È opportuno segnalare che già durante i lavori preparatori della versione degli Incoterms 2000 si discusse a lungo sull'opportunità di una sua modifica.

Tuttavia, si desistette per il fatto che si trattava di un criterio che trovava una buona applicazione pratica senza generare eccessivi problemi. A tal proposito s veda GÓRRIZ, Carlos: "Los Incoterms 2000", in A.D.M., vol. XVII, 2000, pag. 235 ss.

attenzione alle circostanze del caso. Evidentemente, la determinazione del momento in cui la merce oggetto di compravendita si trova effettivamente “a bordo” varierà in ragione del tipo di merce, delle caratteristiche della nave, delle condizioni relative alle operazioni di caricazione, etc. In alcuni casi il venditore avrà adempiuto la propria obbligazione quando il carico sia stato collocato sopra coperta. Potrà essere il caso dei containers, anche se ciò è discutibile nella misura in cui gli stessi non siano stati ancora rizzati. In altri casi sarà imprescindibile che la merce da trasportare sia stata collocata sottocoperta e che sia stata accuratamente stivata. Si pensi, ad esempio, ad un carico di cemento.

4. Vendite in corso di viaggio.

Un'altra novità introdotta dalle Regole Incoterms 2010 è la previsione di un punto critico di consegna specifico per le vendite in corso di viaggio. In pratica, è stata introdotta un'alternativa nella clausola A4 dei quattro termini marittimi studiata per i casi in cui le merci vengano vendute durante il trasporto. La ragione è che in questi casi il criterio tradizionale non risulta adeguato, dato che esso si riferisce ad un momento anteriore a quello relativo alla nuova vendita. Effettivamente, le regole FAS, FOB, CFR e CIF individuano il punto critico del passaggio del rischio nel momento iniziale del trasporto: la collocazione delle merci sotto il bordo della nave (FAS) o a bordo (FOB, CFR e CIF). La loro applicazione alle vendite in corso di viaggio presuppone che il rischio sia già passato prima del perfezionamento di quel nuovo contratto di compravendita.

Al fine evitare i problemi generati dal criterio tradizionale nei casi relativi alle vendite a catena, la nuova versione modifica la clausola A4 dei termini citati. Semplicemente, dispone che il venditore debba consegnare la merce collocandola sottobordo o a bordo della nave, e qui sta la novità, “procurando la merce così consegnata...”. Pertanto, nelle vendite in corso di

viaggio, il venditore adempie la propria obbligazione quando “procura” il carico al compratore.

Tuttavia, sorge il problema relativo al significato di “procurare” in relazione al passaggio del rischio e dei costi, dal momento che le Regole Incoterms 2010 non forniscono alcuna definizione, nemmeno in termini di un minimo appunto esegetico. Ci si chiede quindi se il venditore adempia la propria obbligazione al momento del perfezionamento del contratto, indicando semplicemente che le merci si trovano in viaggio. O se invece sia necessario che egli consegni al compratore un documento di trasporto che rappresenti le merci (*i.e.*, una polizza di carico); momento in cui si intenderà adempiuta la sua obbligazione. O se risulti necessario qualche altro requisito o condizione.

L’art. 68 CNUCCIM potrebbe servire da modello esegetico per interpretare la novità delle Regole Incoterms dal momento che stabilisce il momento in cui si trasferisce il rischio nelle vendite in corso di viaggio. Detto articolo recita nel modo seguente: “Il rischio relativo alle merci vendute in corso di viaggio si trasferirà al compratore dal momento della stipula del contratto. Ciò nonostante, se così dovesse risultare dalle circostanze, il rischio verrà assunto dal compratore dal momento in cui le merci siano state poste nella sfera di disponibilità del vettore che ha emesso i documenti relativi al trasporto. Tuttavia, se al momento della stipula del contratto di compravendita il venditore sapeva o avrebbe dovuto sapere che la merce era stata oggetto di perdita o avaria e non aveva comunicato tale circostanza al compratore, il rischio di perdita o avaria resterà a carico del venditore”.

Tuttavia, a nostro avviso, risulta discutibile che ciò possa costituire la chiave delle clausole A.4 e A.5 delle regole FAS, FOB, CFR e CIF. La ragione è che non vi è alcun riferimento alle obbligazioni o ad alcun atto del venditore; in particolare, non si riferisce alla “fornitura” delle merci al compratore. A nostro avviso, le Regole Incoterms esigono qualcosa in più:

obbligano il venditore a permettere al compratore di ritirare le merci. Per esempio, risulta necessario che gli si consegni la polizza di carico, posta la sua qualità di titolo rappresentativo. A sostegno di questa interpretazione vi è il fatto che la clausola A.8 dei termini CFR e CIF obbliga il venditore a fornire al compratore un documento che, tra l'altro, gli permetta di richiedere la riconsegna delle merci a destinazione e di rivenderle in corso di viaggio mediante il trasferimento del titolo. Tuttavia, è certo che nelle vendite FOB la clausola A.8 obbliga unicamente il venditore a fornire la prova usuale del fatto che la merce sia stata consegnata in conformità con la clausola A.4. Pertanto, detta prova è normalmente il titolo rappresentativo delle merci e, nel caso in cui non lo sia, il venditore dovrà aiutare il compratore ad entrare in possesso di tale documento.

5. Stipulare o procurare un contratto di trasporto.

La versione del 2010 ha introdotto una piccola modifica nella clausola A.3 dei termini "C" che, nonostante le apparenze, può avere conseguenze notevoli. Fino ad ora il venditore era obbligato a stipulare il contratto di trasporto delle merci in nome proprio e a proprie spese. Si ponevano alcuni dubbi nei casi in cui il venditore, invece di concludere un contratto con un vettore, incaricava dell'organizzazione del trasporto un intermediario, come uno spedizioniere o un agente (*freight forwarder*). La ragione è che le obbligazioni degli intermediari del trasporto e dei vettori non sono le stesse – nonostante il fatto che vi siano alcuni ordinamenti che equiparano gli spedizionieri ai vettori -. In particolare, l'intermediario può non essere chiamato a rispondere dei danni e pregiudizi subiti dalle merci durante il trasporto per il fatto di non essersi sostanzialmente impegnato ad effettuare il trasporto. Si ponevano così diverse questioni, tra cui in particolare quella relativa alla possibilità o meno di considerare il venditore adempiente le proprie obbligazioni di cui alla clausola A.3 per il semplice fatto di aver stipulato un contratto con uno spedizioniere o con altro intermediario del trasporto, invece di aver concluso il contratto direttamente con un vettore.

O, in alternativa, se gli atti e omissioni degli intermediari con cui il venditore aveva concluso il contratto di trasporto potessero, eventualmente, imputarsi al venditore stesso.

La giurisprudenza italiana e quella spagnola offrivano risposte differenti a tale questione. La Corte di appello di Genova ritenne che non fosse necessario che il venditore stipulasse direttamente un contratto con un vettore, ma che avrebbe adempiuto la propria obbligazione anche stipulando un contratto con un intermediario²⁸. Gli argomenti a supporto di tale interpretazione furono tre. In primo luogo, non si poteva obbligare il venditore ad agire personalmente come spedizioniere, ma avrebbe quindi adempiuto la propria obbligazione affidando la stipula di un contratto ad un intermediario professionale. Secondo, il venditore non rispondeva delle azioni del vettore, giacché non era un suo ausiliario. Semplicemente assumeva l'obbligazione di stipulare un contratto di trasporto idoneo affinché il carico arrivasse a destino. Da ultimo, si precisò che la negoziazione del contratto di trasporto e, eventualmente, del contratto di assicurazione, erano obbligazioni di mezzi e non di risultato.

La posizione della giurisprudenza di merito spagnola è stata diversa. La *Audiencia Provincial* di Madrid ritenne che l'intermediario con cui il venditore stipulava il contratto di trasporto fosse da ritenersi come un ausiliario del venditore stesso, e che a quest'ultimo dovessero quindi essere imputati gli atti e le omissioni del suo ausiliario. Il problema si pose con la sentenza del 31.05.2005²⁹. Zugarro Ediciones SA aveva venduto un carico

²⁸ Si veda la sentenza della Corte di Appello di Genova 22.7.1995, con nota concorde di LOPEZ DE GONZALO, Marco: "Trasporto internazionale e obblighi del venditore CIF", in *Diritto del Commercio Internazionale*, 1997 (111), pag. 219 ss. e BOI, Giorgia M.: "La clausola «CIF» nelle vendite marittime", in *Dir. Mar.*, 1988 (IV), pag. 1040.

È opportuno segnalare che il Codice Civile italiano considera l'intermediario del trasporto (*spedizioniere*) come un mandatario, la cui obbligazione principale consiste nel concludere un contratto di trasporto ed eseguire le prestazioni accessorie in nome e per conto del suo mandante. Solamente quando si impegna ad effettuare il trasporto, in tutto o in parte, sia con mezzi propri che con mezzi altrui, egli assume i diritti e gli obblighi del vettore (art. 1741 c.c.).

²⁹ AC 2005\1076.

di riviste di giochi, passatempo, scacchi e archeologia all'impresa messicana Distribuidora Intermex SA alle condizioni CIF. Il venditore incaricò Geologistics SA per il trasporto fino al paese centroamericano, avendo cura di specificare il tipo di merce, il fatto che il trasporto doveva essere effettuato via mare e il fatto che la merce doveva partire dal porto di Valencia il 2.12.1999 e giungere a Veracruz il 21.12.1999. Geologistics, che la *Audiencia Provincial* qualificò come spedizioniere, stipulò un contratto di trasporto marittimo in nome del venditore e a favore del compratore. Tuttavia non diede alcuna istruzione in merito alle date. Al posto del trasporto programmato (Valencia-Houston-Veracruz), la merce fu inviata a Charleston (USA), da lì a Puerto Cabello (Venezuela) e finalmente giunse a Veracruz il 2.3.2000. Non vedendo arrivare le riviste, in data 8.2.2000 il compratore risolse il contratto per inadempimento del venditore, rifiutando poi di ritirare la merce una volta giunta. Zugarto Ediciones SA citò in giudizio Geologistics SA, oltre al vettore.

La Corte si pose inoltre il problema del rischio nella compravendita. Trattandosi di una compravendita CIF, "il rischio deve essere a carico del compratore dal momento in cui la merce abbia oltrepassato la murata della nave al porto di destino". Tuttavia, ritenne che non si trattasse di un problema di rischio, posto che il ritardo nella consegna che pregiudicò gli interessi del compratore era imputabile al venditore. Motivò detta affermazione sulla base del fatto che le azioni dello spedizioniere sono imputabili al venditore e citò la S.TS. 14.12.1999 (RAJ 9485): "Lo spedizioniere, nel trasporto di merci, è un «alter ego» del committente". Ne deriva che, usando le parole della Corte, "di fronte al compratore, l'imputabilità del ritardo nella riconsegna della merce (riviste) allo spedizioniere si deve ricondurre al committente venditore". E concluse affermando che il compratore aveva titolo per risolvere il contratto di compravendita per inadempimento del venditore (Ft° J° 4.°).

In questo senso, le Regole Incoterms 2010 introducono una novità quantomeno apparente, dal momento che la lettera a) della clausola A.3 permette che il venditore semplicemente “procuri” un contratto di trasporto. In pratica la norma recita: “Il venditore deve stipulare o procurare un contratto per il trasporto della merce dal luogo di consegna pattuito...” Un’interpretazione letterale della clausola spinge a considerare che il venditore adempia la propria obbligazione al momento in cui stipuli il contratto con l’intermediario, dato che a partire da quel momento il rischio passa al compratore. Pertanto, il primo non risponderà degli atti e omissioni dell’intermediario.

Il diritto spagnolo offre anche un altro argomento a supporto di questa interpretazione, equiparando gli intermediari di trasporto ai vettori. L’art. 5 della Legge 15/2009, dell’11.11.2009, in materia di contratto di trasporto terrestre di merci, crea una presunzione secondo cui i contratti di trasporto si concludono in nome proprio e possono essere stipulati in nome altrui soltanto quando ciò sia stato espressamente pattuito, quando si sia identificata la persona del rappresentato e quando il rappresentante agisca in forma gratuita³⁰. La seconda parte della norma proibisce fundamentalmente ai titolari delle imprese e agli altri intermediari del trasporto di stipulare

³⁰ Ciò nonostante, è opportuno specificare che tale norma compare in una legge che regola esclusivamente il trasporto terrestre, e pertanto si può dubitare sulla sua applicabilità all’ambito marittimo. Tuttavia, l’argomento storico permette di superare questa obiezione. L’art. 5 LCTTM tenta di porre fine ai problemi che generava la figura del mandatario di trasporto nella disciplina del *Código de Comercio*. Il suo articolo 379 equiparava ai vettori i mandatari e gli appaltatori si impegnavano ad effettuare il trasporto per conto terzi. E la giurisprudenza spagnola applicava tale principio, collocato nel Titolo VII (*Del contrato mercantil de transporte terrestre*) del Libro II (*De los contratos especiales del comercio*) del *Código de comercio*, anche all’ambito marittimo. Così fece la AP Madrid nella citata sentenza de 31.5.2005. Qualificò Geologistics come un mandatario di trasporto e attribuì a questa figura la natura di prestazione di garanzia ex art. 397 (*rectius* 379) Ccom. Pertanto, lo considerò solidalmente responsabile per quanto riguardava gli inadempimenti del vettore con il quale stipulò il contratto di trasporto. E se per tale ragione avesse tenuto indenne il proprio mandante, avrebbe avuto azione di regresso contro il vettore responsabile (Ft° J° 3.°). D’altra parte, si stabilì anche la responsabilità dello spedizioniere per inadempimento delle proprie obbligazioni. E si specificò che si trattava comunque di due azioni indipendenti, ancorché cumulabili. In merito al caso in questione, ritenne che vi fosse stato inadempimento del mandatario per non aver stipulato il trasporto marittimo entro il termine concordato (Ft° J° 5.°).

contratti in nome altrui³¹. Di conseguenza, gli intermediari del trasporto dovranno necessariamente agire come vettori di fronte ai loro clienti caricatori. Pertanto, giunti a questo punto, si potrebbe ritenere indifferente che il venditore incarichi del trasporto un vettore piuttosto che un intermediario, dal momento che, dovendo comunque stipulare il contratto di trasporto in nome proprio, entrambi assumono le obbligazioni del trasporto stipulato di fronte al caricatore, e ne rispondono.

Tuttavia, questa soluzione pone seri problemi al compratore; specialmente quando l'intermediario non compare nel documento di trasporto in qualità di vettore, essendosi invece semplicemente limitato ad eseguire le istruzioni ricevute. Per il fatto di non essere parte nel contratto con l'intermediario, il compratore non potrà avere azione contro quest'ultimo in via contrattuale. Pertanto, qualora intenda promuovere un'azione contro lo spedizioniere, dovrà fare ricorso alla responsabilità extracontrattuale, con le difficoltà che tale azione comporta; specialmente se si tiene in considerazione il fatto che il compratore può ignorare completamente l'esistenza di tale intermediario/agente che non appare nel contratto né nel titolo di trasporto che ha ricevuto. Sarebbe pertanto preferibile un'interpretazione restrittiva, in modo tale che l'intermediario che non assume l'obbligo di effettuare il trasporto o che non è equiparato al vettore, venga considerato, nei confronti del compratore, un ausiliario del venditore. Stando così le cose, il compratore potrà richiedere al venditore il risarcimento per gli atti e le omissioni dell'intermediario.

6. Assicurazione delle merci.

³¹ "I titolari delle imprese di trasporto, le cooperative di lavoro associato dedite al trasporto, le cooperative di vettori e le società di commercializzazione dei trasporti, gli operatori e le agenzie di trasporto, i terminalisti, i magazzini di stoccaggio, gli operatori logistici, così come chiunque altro che stipuli abitualmente contratti di trasporto o si occupi abitualmente dell'intermediazione in tale tipo di contrattazioni, potranno unicamente stipularli in nome proprio".

Un'altra novità introdotta dalla versione del 2010 riguarda l'assicurazione delle merci e trova la sua ragion d'essere nei cambiamenti che hanno interessato le condizioni generali delle polizze di assicurazione di merci (*Institute Cargo Clauses*) della *Lloyd's Market Association* (LMA) e della *International Underwriting Association of London* (IUA). Il 24 novembre del 2008 il Comité Riunito in materia di Merci ha revisionato i formulari A, B e C delle condizioni generali delle polizze di assicurazione di merci, così come le condizioni relative all'assicurazione in caso di guerra e quelle relative all'assicurazione in caso di sciopero. La nuova versione è datata 1 gennaio 2009.

La Camera di Commercio Internazionale ha ritenuto che fosse necessario adeguare le Regole Incoterms ai cambiamenti introdotti dalle condizioni generali giacché i termini CIF e CIP si riferivano ad esse. Nonostante il fatto che l'introduzione della nuova versione dia gran risalto a tale circostanza, le modifiche di fatto sono minime. La più importante è consistita nell'introduzione di un'obbligazione di informazione nelle clausole A.3 e B.3 nei termini relativi alle Regole Incoterms. Il venditore e, nelle vendite "C" e "D", il compratore, devono fornire alla controparte le informazioni necessarie per assicurare il carico oggetto di compravendita³². In questo senso, tale informazione dovrà essere fornita "a richiesta, rischio e spese" della controparte. In altre parole, l'iniziativa deve partire dalla controparte, che deve richiedere determinati dati. E dovrà inoltre rimborsare i costi affrontati, tanto nel caso in cui si tratti del venditore quanto in quello in cui si tratti del compratore, nella ricerca e nell'ottenimento dell'informazione.

È bene sottolineare che non esiste reciprocità nelle vendite FOB: il venditore deve fornire al compratore le informazioni o i documenti che questi gli richiede. Non si prevede tuttavia che il compratore debba essere tenuto ad assistere il venditore allo stesso modo. Sorge il dubbio se si possa

³² Gli undici termini della versione 2010 obbligano il venditore a fornire l'informazione al compratore. Al contrario, solamente le regole "C" e "D" stabiliscono tale obbligazione a carico di quest'ultimo.

continuare a pensare che tale obbligazione comunque esista in virtù di un principio di buona fede, perlomeno quando il contratto di compravendita è soggetto al diritto spagnolo (artt. 57 C.com. e 1258 C.c). L'interpretazione letterale delle Regole Incoterms porterebbe a rispondere negativamente, dal momento che la clausola B.3 non prevede nulla al riguardo. Al contrario, tanto la clausola A.3 di tutti i termini, così come la B.3 delle regole "C" e "D" prevedono questa obbligazione a carico del compratore. Inoltre, non è facile che, al fine di poter stipulare la polizza di assicurazione, il venditore possa avere bisogno di informazioni o documenti di cui sia in possesso il compratore, posto che il venditore è ancora in possesso della merce, non è tenuto a stipulare il contratto di trasporto e, quel che è più importante, il rischio passa al compratore al momento in cui la merce viene collocata a bordo della nave.

A questo punto, è opportuno ricordare che le Regole Incoterms obbligano il venditore a stipulare il contratto di trasporto nel caso in cui ciò sia stato pattuito ovvero nel caso in cui ciò sia una pratica abituale per quel tipo di merci o quel particolare tipo di affari. Inoltre, bisogna tener conto del fatto che è più economico stipulare un unico contratto di assicurazione porta a porta (art. 58 Legge 50/1980 dell'8.10.1980, in materia di Contratto di Assicurazione) piuttosto che due contratti di assicurazione (uno che copra i rischi dallo stabilimento del venditore fino alla collocazione della merce a bordo della nave e un altro che copra la tratta restante) e che i costi di un'obbligazione di collaborazione da parte del compratore sono minimi³³. Per tali ragioni, non si sarebbe fatto altro che imporre al compratore di assistere il venditore nella stipula di un contratto de assicurazione di merci, a richiesta, spese e rischio di quest'ultimo.

La soluzione varia nel caso di vendite CIF, poiché le due parti sono tenute ad assistersi e a fornirsi informazioni e/o documenti che possano servire per

³³ MENÉNDEZ, Aurelio: "La clausola "da magazzino a magazzino" nell'assicurazione marittima spagnola", in *RDM*, 1966, num. 101.

assicurare le merci. È opportuno ricordare che in questo caso il venditore è certamente tenuto a stipulare non solo il contratto di trasporto, ma anche quello di assicurazione delle merci. In pratica, nelle vendite CIF e CIP il venditore deve assicurare le merci contro i rischi del trasporto, in nome proprio ma a favore del compratore. Pertanto, il primo compare come soggetto che stipula la polizza con la compagnia assicuratrice, dovendo pagare il premio e non potendo girare detto costo sul compratore, se non come parte del prezzo delle merci. L'assicurato, tuttavia, è il compratore, dal momento che è lui che si accolla il rischio di perdite o avarie durante il trasporto. Ed è pertanto logico che egli debba comparire come soggetto beneficiario³⁴.

Per quanto riguarda il contenuto del contratto di assicurazione, la versione del 2010 ha introdotto due modifiche, più formali che di contenuto. Da una parte, la versione del 2000 prevedeva che il venditore dovesse stipulare una copertura minima delle condizioni generali di assicurazione in vigore presso l'Istituto di Assicuratori Londra o altra copertura simile. La nuova versione specifica che si tratta della copertura minima delle clausole "C" o di altre simili³⁵. L'altra variazione si riferisce all'estensione spazio-temporale della copertura. Mentre gli Incoterms 2000 si limitavano alle previsioni delle clausole B4 e B5, le Regole Incoterms 2010 esigono che le merci siano coperte dal punto di consegna fino al luogo di destinazione pattuito.

7. Documenti di trasporto.

³⁴ Perciò, dato che è possibile vendere le merci durante il trasporto, è normale che l'assicurazione si stipuli alle condizioni di "polizza aperta" o "per conto di chi spetta". La SAP Guipúzcoa del 22.4.2005 (JUR 2005\192711) lo definisce come una modalità di assicurazione in cui, "alla stipula del contratto si individua il tipo di rischio nonostante il fatto che in quel momento non esista alcun oggetto sottoposto allo stesso. Sarà solo al sorgere di un'effettiva situazione concreta di rischio che si comunicherà detta circostanza all'assicuratore tramite la cosiddetta "denuncia di sinistro" o "indicazione del beneficiario" della polizza, senza necessità di stipulare contratto per ogni singolo caso". Nel caso in oggetto, la Corte ritenne che il vettore avesse stipulato l'assicurazione della merce per coprire l'interesse del proprietario della stessa. Pertanto, condanno la compagnia assicuratrice a pagare l'indennizzo al compratore.

Alla clausola A.8 dei termini CFR e CIF è stata apportata una piccola modifica, essendo stati soppressi gli esempi di documenti di trasporto. In pratica, la versione del 2000 recitava: “Questo documento (*per esempio, una polizza di carico negoziabile, una lettera di trasporto marittimo non negoziabile o un documento di trasporto per vie navigabili interne*) deve riferirsi alla merce oggetto del contratto, essere datato entro il termine concordato per l’imbarco, deve permettere al compratore di ritirare la merce dal vettore nel porto di destinazione e, salvo che sia stato diversamente stabilito, deve permettere al compratore di vendere la merce mentre essa è in viaggio al successivo acquirente mediante il trasferimento del documento (polizza di carico negoziabile) o tramite notifica al vettore”.

Le regole Incoterms 2010 eliminano gli esempi relativi ai documenti di trasporto: “Questo documento di trasporto deve riferirsi alla merce oggetto del contratto, essere datato entro il termine concordato per l’imbarco, deve permettere al compratore di ritirare la merce dal vettore nel porto di destinazione e, salvo che sia stato diversamente stabilito, deve permettere al compratore di vendere la merce mentre essa è in viaggio al successivo acquirente mediante il trasferimento del documento o tramite notifica al vettore”. Tuttavia, il contenuto non ha subito variazioni.

Pertanto, il venditore CIF deve continuare a fornire al compratore un titolo rappresentativo delle merci, come una polizza di carico o un documento di trasporto multimodale negoziabile, poiché esso è l’unico che permette all’acquirente di ritirare la merce dal vettore nel porto di destinazione e di venderla in corso di viaggio, trasferendo la proprietà ad un terzo acquirente. Nel caso in cui il venditore e il compratore desiderino utilizzare un documento alternativo, come una lettera di trasporto marittimo (*sea waybill*), dovranno specificarlo espressamente nel contratto. In caso

contrario, il venditore sarà inadempiente in riferimento all'obbligazione prevista nella clausola A.8.

8. Costi di scaricazione nelle vendite CIF.

L'ultima novità della versione del 2010 riguarda le clausole A6 e B6 dei termini "C". Lo scopo è evitare che il compratore paghi due volte i costi di movimentazione delle merci a destino. Nell'Introduzione si precisa come sia frequente una duplicazione dei suddetti costi. Da una parte, il venditore include nel prezzo delle merci tutti i costi che dovrà sopportare al fine di trasportarle fino al compratore. Nell'ambito di tali costi vi è il prezzo del trasporto e dei servizi di caricazione e scaricazione. Dall'altra parte, il vettore può condizionare la riconsegna della merce trasportata al fatto che il destinatario gli rimborsi i costi generatisi durante il trasporto. Al fine di evitare questa duplicazione di costi, le clausole A6 e B6 della versione 2010 pongono a carico del venditore i costi generati dal trasporto, dalla caricazione o dalla scaricazione delle merci quando "sono stati sostenuti per conto del venditore in base al contratto di trasporto".

A nostro modesto avviso, la soluzione risulta discutibile. In primo luogo, non costituisce alcuna novità *strictu sensu*, dal momento che la versione del 2000 già prevedeva tale criterio. In pratica, la clausola A6 dei termini "C" distribuiva i vari costi, tra cui quelli di caricazione, tra le parti in ragione di quanto previsto nel contratto di trasporto. In secondo luogo, tale duplicità di costi può esistere solamente in merito a quelli previsti nel contratto di trasporto, che gravano sul venditore. Pertanto, nel caso in cui il vettore esiga dal compratore il pagamento di detti costi per effettuare la riconsegna, il compratore potrà ripetere tali esborsi nei confronti del venditore ed esigere il rimborso di quanto pagato. I costi sopravvenuti durante il trasporto che non erano contemplati dal contratto erano stati affrontati per conto del compratore, secondo quanto previsto nelle clausole A6 y B6. Pertanto, non esiste duplicità di imputazione al riguardo. Terzo, è normale che il contratto

di trasporto non contenga previsioni relative a costi sopravvenuti, di modo che se il vettore subordina la riconsegna al rimborso degli stessi, il compratore non avrà alcun titolo per ripeterli nei confronti del venditore. Da ultimo, nel caso in cui il contratto di trasporto regoli le spese straordinarie, può non essere facile interpretare detta previsione giacché risulta necessario riferirla ad una relazione contrattuale distinta: il contratto di compravendita.

Conclusioni

La prima importante azione che è opportuno intraprendere all'arrivo del container presso il luogo di carico è il controllo attento delle sue condizioni. Oltre a verificare che il tipo di container sia conforme a quello richiesto, occorre verificare che non siano presenti fori o aperture che possano permettere l'ingresso all'acqua nella parte interna, ove la merce verrà stivata. Questo aspetto è spesso sottovalutato, ed è una delle principali cause di danneggiamento alla merce. Al caricatore spetta il compito di verificare che il container sia idoneo per accogliere la merce e per proteggerla adeguatamente durante tutte le fasi del trasporto. Se in sede di perizia dovesse emergere che il container non era "stagno" e che il caricatore non ha provveduto a respingere il container e a richiederne uno nuovo, allora vi possono essere gli estremi per coinvolgere il caricatore tra le parti responsabili chiamate in causa.

Il container deve poi risultare ad un primo esame pulito, non maleodorante e privo di qualsiasi residuo solido o liquido al suo interno. Anche in questo caso, se questi requisiti non fossero palesemente soddisfatti, è opportuno richiedere la sostituzione del container. E' altresì evidente che non esiste una scala oggettiva di valutazione per queste caratteristiche, per cui chi si incarica dell'esame lo deve fare tenendo presente che si tratta di un container marittimo che probabilmente ha già effettuato molti viaggi e che la merce che vi verrà caricata dovrà comunque essere debitamente imballata.

Superato questo primo importante test, si può procedere con lo stivaggio della merce: si tratta di una fase molto importante, che richiede attenzione e cura. Per migliorare la stabilità della merce durante il viaggio è opportuno impiegare, ove necessario, materiali di contenimento (come sacchi barriera) e fissare la merce mediante cinghie e cunei, sfruttando il pavimento in legno

del container e le varie anelle di ancoraggio presenti nella parte perimetrale interna del container.

Uno dei compiti del perito che effettua un sopralluogo in seguito ad un sinistro è anche quello di verificare le modalità con cui la merce è stata stivata all'interno del container e, quindi, estendere le responsabilità anche al caricatore nel caso in cui vi fossero chiari elementi probatori a suo carico.

Terminato il carico della merce e verificato che le quantità sono conformi a quelle riportate sui documenti (fattura exporto e/o packing list), si passa alla fase di chiusura del container, al termine della quale DEVE essere apposto ALMENO un sigillo (se il container è un Box o un High Cube), che generalmente viene rilasciato dal terminal portuale all'autista unitamente al container vuoto. E' MOLTO importante che venga verificata l'integrità del sigillo prima di apporlo e che la chiusura venga effettuata con attenzione ed in modo completa e sicura, in modo che non risulti fisicamente più possibile aprire le porte del container senza danneggiare o rompere il sigillo. E' importante verificare che il numero del sigillo applicato compaia "tale e quale" sulla polizza di carico: ciò testimonia che il container è stato imbarcato nelle stesse condizioni (o meglio, con lo stesso contenuto) in cui si trovava al termine del carico. Se il numero di sigillo riportato sui documenti dovesse differire, è bene richiedere immediatamente spiegazioni al vettore (o allo spedizioniere che ha gestito la spedizione). A volte possono essere intervenute ispezioni doganali presso il porto, per effettuare le quali il funzionario preposto deve necessariamente richiedere la rimozione del sigillo originale e l'apposizione di un nuovo sigillo al termine dell'ispezione. Questa operazione viene però riportata SEMPRE anche sul verbale dell'ispezione e sulla bolla doganale (unitamente alla eventuale segnalazione che alcuni campioni di merce sono stati prelevati per controlli o altri motivi, in modo da non creare discrepanze sui quantitativi dichiarati sui documenti e quelli fisicamente presenti nel container dopo il campionamento), fornendo di fatto validità ufficiale al nuovo

sigillo. Analizzando ora la problematica dal punto di vista di colui che riceve la merce a mezzo container completo, si possono identificare altre attività molto importanti che è caldamente consigliabile effettuare non appena il container è reso disponibile allo scarico.

In primo luogo è bene verificare le condizioni esteriori del container, per escludere eventuali evidenti segni riconducibili a danni diretti o indiretti durante le varie fasi di movimentazione (che sono tante!). A questo scopo è bene essere equipaggiati sempre con una macchina fotografica digitale per documentare in modo adeguato eventuali situazioni degne di nota.

Durante questa fase è fondamentale verificare che in numero e tipo di container coincidano con quelli riportati sulla polizza di carico, e che, soprattutto, il NUMERO DEL SIGILLO (o dei sigilli) corrispondano. Se l'aspetto esteriore del sigillo non convince, è bene documentarlo (fotografandolo) prima di rimuoverlo. In ogni caso, conservare sempre il sigillo anche dopo averlo rimosso.

Bibliografia

- Boi, G.M., “La clausola CIF nelle vendite marittime”, *Il Diritto Marittimo*, 1988, at 1029.
- Brewer, J., “ISM Code to be used to judge due diligence, says P&I club expert”, *Lloyd’s List* 20/11/2002, at 2.
- Bridge, M., *The International Sale of Goods – Law and Practice* (University Press, Oxford, 1999).
- Cabella Pisu, L., “Vendita CIF all’imbarco, scelta del vettore e passaggio dei rischi al compratore”, in *Diritto Marittimo* 1977, at 84.
- Cavazzuti, F., *La Clausola CIF* (Nicola Zanichelli Editore, Bologna, 1969).
- Davies, M.J., “What is a reasonable contract?” (2003), 3(4) *S.T.L.*, 1-3.
- Enderlein, F., *Rights and obligations of the Seller under the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods* (Oceana Publications Inc., New York/London/Rome, 1996).
- Goode, R.M., *Commercial Law* (3rd ed., London, Penguin, 2004).
- Guest, A.G., *Benjamin’s Sale of Goods* (6th ed., London, Sweet and Maxwell, 2002).

- Hodges, S., “Seaworthiness and safe ship management” (1998), 3 *I.J.I.L.*, 162-171.
- International Chamber of Commerce, *Incoterms 2000: ICC official rules for the interpretation of trade terms* (ICC Publishing, Paris, 1999).
- *Macmillan English Dictionary* (Bloomsbury Publishing Plc, London, 2002).
- Males, S., “Unseaworthiness, the institute cargo clauses and the ISM code” (1999), 3(Aug) *I.T.L.Q.*, 136-149.
- Mazzantini, M., *Le vendite marittime* (Rome, ATENA, 1936).
- Ramberg, J., *ICC Guide to Incoterms 2000 – Understanding and practical use* (ICC Publishing, Paris, 1999).
- Sassoon, D.M., *CIF and FOB Contracts* (2nd ed., London, Stevens, 1975).
- Sarcevic, P., and Volken, P., *International Sale of Goods* (Oceana Publications Inc., New York/London/Rome, 1986).
- Shepherd, S., “GAFTA Shipment and Classification clause – a ‘suitable’ vessel” (1999), 3(Aug) *I.T.L.Q.*, 160-165.