

Stefano Zunarelli

**Lezioni di diritto
della navigazione**

ESTRATTO

LIBRERIA
BONOMO
editrice

© Copyright 2005 Libreria Bonomo Editrice
via Zamboni 26/a - Bologna - tel. 051.22.15.10
www.libreriabonomo.com
edizioni@libreriabonomo.com

Progetto copertina: Studio Manduchi snc - Bologna
tel. 051.44.47.07 - info@studiomanduchi.it

Stampato presso Studio Rabbi – Bologna
I edizione dicembre 2000
I ristampa aggiornata 2001
II edizione ottobre 2002
III edizione novembre 2003
IV edizione ottobre 2005

La traduzione, l'adattamento totale o parziale, la riproduzione con qualsiasi mezzo (compresi i film, i microfilm, le fotocopie), nonché la memorizzazione elettronica, sono riservati per tutti i paesi

Sezione 3: Il contratto di trasporto

2.3 Trasporto terrestre di cose

Il contratto di trasporto terrestre di cose è definito dal codice civile, all'art. 1678, come il contratto in virtù del quale il vettore si obbliga a trasferire cose da un luogo ad un altro, dietro corrispettivo.

art. 1678 cod. civ.

Detto contratto, si caratterizza, pertanto, per la sua tipicità, essendo disciplinato direttamente dal codice civile. A questo proposito si segnala che, in base all'art. 1680, le disposizioni dedicate al contratto di trasporto contenute nel codice civile si applicano anche ai trasporti per via d'acqua e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

Il trasporto terrestre di cose è definibile, altresì, come contratto oneroso e consensuale: detta fattispecie contrattuale, infatti, che si perfeziona con il solo consenso delle parti, prevede, come controprestazione all'obbligazione principale del vettore di trasferire cose da un luogo ad un altro, il pagamento di un prezzo da parte del mittente.

Nel trasporto terrestre di cose i soggetti del contratto sono individuati nelle persone del vettore, del mittente e del destinatario.

i soggetti del contratto di trasporto

Detta struttura trilaterale comporta, sempre che il destinatario sia persona diversa dal mittente, la configurazione del trasporto terrestre di cose come contratto a favore di terzi.

Bisogna, tuttavia, considerare una importante particolarità della disciplina del contratto di trasporto di cose rispetto alle regole

generali dettate dal codice civile in materia di contratto a favore di terzi: in deroga al principio di cui all'art. 1411, 2° comma, cod. civ., secondo cui il terzo acquista i diritti nascenti dal contratto a favore di terzi al momento della stipulazione dello stesso, l'art. 1689, 1° comma, dispone che detti diritti spettano al destinatario solo dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, questi ne richieda la riconsegna al vettore.

art. 1685, 1° comma,
cod. civ.

In riferimento a ciò, l'art. 1685, 1° comma, cod. civ. dispone, invero, che, antecedentemente a detto momento, il mittente non solo si trova nella condizione di poter sospendere il trasporto, chiedendo la restituzione delle cose, ma, altresì, di ordinare la consegna della merce ad un destinatario diverso da quello originariamente indicato (c.d. *diritto di contrordine*).

Vale la regola, pertanto, secondo cui il mittente si trova nella condizione di potere disporre delle cose trasportate fino al momento in cui, ai sensi dell'art. 1685, 3° comma, cod. civ., esse non siano passate a disposizione del destinatario e, cioè, fino a quando, essendo i beni giunti nel luogo di destinazione, quest'ultimo non ne abbia richiesta la riconsegna al vettore.

2.3.1 Obblighi del vettore

Nel trasporto di cose, obbligo principale in capo al vettore è quello di trasferire le cose consegnategli nel luogo di destinazione.

obbligazione di
risultato

Si tratta, evidentemente, di una *obbligazione di risultato*, impegnandosi il vettore a portare a destinazione le cose consegnategli integre.

A tal proposito, invero, l'esatta esecuzione del contratto di trasporto non si esaurisce nella mera attività di trasferimento delle cose da un luogo ad un altro, comprendendo, altresì, l'adempimento di altre obbligazioni accessorie, necessarie al raggiungimento del fine pratico prefissosi dalle parti: trovandosi, infatti, nella detenzione delle cose trasportate, sussiste a carico del vettore l'obbligo di conservarle e custodirle sino alla loro consegna al destinatario, così come disposto dall'art. 1177 cod. civ. L'obbligo di custodia e la conseguenziale responsabilità vettoriale cessano con la riconsegna delle cose al destinatario.

Il vettore è tenuto, inoltre, a mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicati dal contratto di trasporto; qualora, tuttavia, l'inizio o la continuazione del trasporto siano impediti o ritardati per una causa non imputabile al vettore stesso, questi deve chiedere prontamente istruzioni al mittente, provvedendo, nel frattempo, alla custodia delle cose consegnategli.

Potrebbe, nondimeno, verificarsi l'ipotesi di una impossibilità sopravvenuta alla richiesta di istruzioni al mittente o, ancora, alla attuazione delle istruzioni ricevute dallo stesso: in tal caso, ai sensi dell'art. 1686, 2° comma, cod. civ., il vettore, oltre a poter lasciare in custodia le cose in un locale di pubblico deposito ovvero in altro locale idoneo sito nel luogo in cui doveva avvenire la consegna, può, in caso di merce soggetta a rapido deterioramento, a norma dell'art. 1515 c.c, optare per la vendita della stessa; del deposito o della vendita dovrà essere, chiaramente, informato il mittente.

2.3.2 Obblighi del mittente

Il mittente è tenuto, sebbene ciò non sia espressamente menzionato dal codice civile, a cooperare con il vettore affinché questi possa adempiere alla propria obbligazione di riconsegna delle cose al destinatario.

gli
obblighi di
cooperazione

L'art. 1683 cod. civ. indica alcuni obblighi di cooperazione a cui il mittente deve attenersi per rendere possibile il trasferimento delle cose a destinazione: in particolare, il mittente è tenuto ad indicare al vettore, con esattezza, il nome del destinatario ed il luogo di destinazione, i dati necessari per l'identificazione del carico - natura, peso, quantità e numero delle cose da trasportare - nonché ogni altro elemento necessario per l'esecuzione del trasporto.

È, inoltre, a suo carico l'obbligo di rimettere al vettore, all'atto della consegna delle cose da trasportare, la documentazione eventualmente occorrente – ad esempio licenze di esportazione, certificati di origine delle merci, – per l'esecuzione del trasporto. In relazione a ciò, l'art. 1683, 3° comma, cod. civ., pone in capo al mittente la responsabilità per i danni derivanti dall'omissione e dall'inesattezza delle indicazioni a cui si faceva riferimento poc'anzi o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti richiesti.

L'art. 1684 cod. civ., nel prevedere un ulteriore obbligo di cooperazione in capo al mittente, dispone che quest'ultimo, su richiesta del vettore, sia tenuto ad emettere la lettera di vettura debitamente sottoscritta e contenente le indicazioni necessarie per l'esatta esecuzione della prestazione del vettore, nonché le condizioni convenute per il trasporto.

L'obbligazione principale gravante sul mittente consiste nel pagamento del prezzo (*nolo*, secondo la terminologia adottata nella prassi), come controprestazione alla esecuzione del trasferimento delle merci da parte del vettore.

obbligazione
principale

Quanto alle modalità di effettuazione del pagamento del prezzo, possono identificarsi due differenti possibilità di adempimento della controprestazione pecuniaria: può adempiervi il mittente, ed in questo caso ciò avverrà normalmente all'atto del perfezionamento del contratto o della consegna delle cose al vettore per l'esecuzione del trasporto (detta ipotesi è definita nella prassi come *porto franco*); vi può adempiere, viceversa, il destinatario, che corrisponderà il prezzo dovuto al vettore al luogo di destinazione e nel momento della riconsegna delle cose (c.d. *porto assegnato*). A quest'ultimo proposito, l'art. 1689, 2° comma, cod. civ. dispone che il pagamento del prezzo al vettore da parte del destinatario integra una condizione necessaria per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto di trasporto in capo al destinatario stesso.

modalità di
effettuazione del
pagamento

2.3.3 La responsabilità del vettore

Il codice civile disciplina espressamente la responsabilità del vettore terrestre in caso di perdita, totale o parziale, o avaria delle cose trasportate.

In linea di principio può affermarsi che il concetto di perdita, oltre ad essere connesso al fenomeno materiale della distruzione del carico, comprende, altresì, molteplici ed eterogenee circostanze legate all'interesse del destinatario di conseguire la disponibilità delle cose trasportate: è il caso, per esempio, dello

smarrimento delle cose, della riconsegna di una cosa anziché di un'altra, della riconsegna a persona diversa dall'avente diritto. Il fenomeno dell'avaria viene, invece, è generalmente ravvisato in qualsiasi alterazione della qualità interna od esterna delle cose trasportate tale da provocarne una diminuzione di valore.

Il regime di responsabilità vettoriale per perdita o avaria delle cose trasportate è previsto dagli artt. 1693 e ss. cod. civ.

L'art. 1693 cod. civ. circoscrive la responsabilità del vettore per la perdita o l'avaria delle cose consegnategli al periodo compreso fra il momento in cui le riceve ed il momento in cui le riconsegna al destinatario.

Il vettore potrà, tuttavia, essere esonerato da responsabilità per la perdita o l'avaria delle cose trasportate solo ove dimostri che il danno occorso alla merce sia stato provocato da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose trasportate o del loro imballaggio, ovvero, dal fatto del mittente o del destinatario.

Si è discusso se fossero riconducibili alla categoria del caso fortuito le ipotesi di furto e rapina delle merci trasportate.

Il problema deve essere risolto sulla base dell'applicazione del regime di responsabilità *ex recepto* previsto dall'art. 1693 cod. civ., secondo cui il vettore, in caso di danno occorso alla merce, è chiamato a fornire una prova liberatoria positiva identificando la causa specifica del danno e, conseguentemente, dimostrando che essa non è a lui imputabile essendo, la perdita o l'avaria, diretta conseguenza di una delle ipotesi di esonero della responsabilità previste, appunto, dall'art. 1693 cod. civ..

Per lungo tempo la dottrina e la giurisprudenza italiane hanno fatta propria l'affermazione secondo cui il vettore terrestre di

cose sarebbe responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto in caso di furto e non già di rapina.

La fattispecie del furto è, comunemente, considerata circostanza non integrante gli estremi del caso fortuito in quanto, rientrando tra i rischi tipici che accompagnano l'attività di trasporto, risulta essere prevedibile ed evitabile e, pertanto, esclusa dall'esonero da responsabilità del vettore.

L'unica ipotesi in cui la giurisprudenza è incline a considerare il furto della merce quale causa di esonero della responsabilità vettoriale, è quella in cui siano presenti i requisiti dell'estraneità dell'evento alla condotta e, soprattutto, la sua assoluta imprevedibilità ed inevitabilità.

Da qui appunto l'affermazione, per lungo tempo consolidata, secondo cui il furto della merce è tendenzialmente escluso dall'area del caso fortuito, mentre la rapina, integrando una ipotesi di caso fortuito, solleverebbe il vettore dalla responsabilità per perdita o avaria delle cose trasportate.

Tuttavia, deve rilevarsi che, la giurisprudenza, a partire dagli anni '80, ha cominciato ad escludere l'esonero della responsabilità del vettore terrestre in dipendenza di rapina durante il periodo in cui la merce è detenuta dal vettore: secondo il più recente orientamento giurisprudenziale, infatti, la rapina non integrerebbe necessariamente gli estremi del caso fortuito, *ex art. 1693 cod. civ.*, salva l'ipotesi in cui l'evento criminoso possa ritenersi, in relazione a tutte le circostanze del caso concreto, assolutamente imprevedibile ed inevitabile. A titolo esemplificativo, quindi, può dirsi che non integra una ipotesi di caso fortuito la rapina di un autocarro con violenza sull'autista presente a bordo ove lo stesso fosse parcheggiato, in ora notturna, in zona incustodita e senza

avere adottato tutte le cautele necessarie ad evitare tentativi di effrazione della cabina.

Il regime di responsabilità che si è delineato risulta particolarmente gravoso per il vettore dato che questi, per liberarsi, deve essere in grado di identificare l'esatta causa che ha provocato la perdita o l'avaria delle cose trasportate, rimanendo, di conseguenza, a suo carico le cause ignote. Tale regime è, tuttavia, mitigato dalla disposizione di cui all'art. 1694 cod. civ. che, introducendo una presunzione convenzionale di irresponsabilità *iuris tantum* in capo al vettore stesso, produce l'effetto di invertire l'onere della prova: nella specie, sono considerate valide le clausole contrattuali "che stabiliscono presunzioni di caso fortuito per quegli eventi che, normalmente, in relazione ai mezzi e alle condizioni del trasporto, dipendono da caso fortuito".

Altra presunzione *iuris tantum* di irresponsabilità è sancita, altresì, dall'art. 1695 cod. civ. in virtù del quale, "per le cose che, data la loro natura, sono soggette a diminuzione nel peso o nella misura, il vettore risponde solo delle diminuzioni che oltrepassano il calo naturale, a meno che il mittente o il destinatario provi che la diminuzione non è avvenuta in conseguenza della natura delle cose o che per le circostanze del caso non poteva giungere alla misura accertata".

Il regime particolarmente rigoroso di cui all'art. 1693 cod. civ. è, infine, ulteriormente mitigato dalla possibilità, per il vettore terrestre di cose, di avvalersi del beneficio della limitazione del debito previsto dall'art. 1 della legge 22 agosto 1985, n. 450, successivamente modificata con Legge 27 maggio 1993, n. 162.

art. 1 Legge 450/1985

L'art. 1 della Legge 450/1985 ha, infatti, previsto che, per i trasporti di merci su strada, l'ammontare del risarcimento per

perdita o avaria delle cose trasportate non possa superare un determinato massimale, che l'art. 7 della Legge 162/93 ha così individuato:

- £. 500 per Kg. di portata utile del veicolo per i trasporti soggetti al sistema di tariffe a forcella o, comunque, di merci inviate da mittente ad uno stesso destinatario, la cui massa superi le 5 tonnellate (fatta salva la possibilità per le parti di prevedere maggiori forme di risarcimento mediante stipulazione di assicurazioni integrative);

- £. 12.000 per Kg. di peso lordo di merce persa o avariata, per i trasporti di merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella o, comunque, di merci inviate da mittente ad uno stesso destinatario, la cui massa non superi le 5 tonnellate (salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore).

La limitazione di cui alla Legge 450/1985, tuttavia, non si applica qualora il vettore terrestre, o l'eventuale diverso soggetto che ha curato l'esecuzione del trasporto, non risulti iscritto all'"*albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi*", ovvero abbia causato la perdita o l'avaria delle merci trasportate in conseguenza di un proprio atto od omissione commessi con dolo o con colpa grave.

Si segnala, peraltro, che la Legge 1 marzo 2005, n. 32, recante "Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose", demanda all'Esecutivo, tra l'altro, la definizione di un nuovo sistema di limitazione della responsabilità del vettore.

2.3.4 La figura dello spedizioniere

il contratto di
spedizione

Il contratto di spedizione è definito dall'art. 1737 cod. civ. come "un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie".

Lo spedizioniere, pertanto, svolge il compito di dispensare il soggetto interessato al trasferimento della merce dall'incomodo di dover cercare un vettore disposto ad assumersi l'impegno di trasportare le cose fino alla destinazione e secondo le modalità desiderate. Da ciò deriva che lo spedizioniere esaurisce il suo compito con la conclusione del contratto di trasporto.

Questo in linea di principio: spesso capita, tuttavia, che lo spedizioniere, anziché limitarsi a concludere un contratto di trasporto con un vettore, fungendo, pertanto, da mero mandatario del committente, decida, al fine di aumentare le proprie possibilità di guadagno, di assumere egli stesso, nei confronti di quest'ultimo, l'unitaria obbligazione dell'esecuzione, in piena autonomia, del trasporto della merce, verso un corrispettivo che sarà, ovviamente, commisurato ai costi ed ai rischi normali del risultato finale dell'operazione complessiva.

Tra i problemi che nella pratica più frequentemente si pongono, quindi, vi è quello della riconduzione del rapporto di volta in volta in esame alla tipologia contrattuale della spedizione o del trasporto.

La rilevanza dell'adozione dell'una o dell'altra configurazione è collegata al differente regime di responsabilità dettato per il vettore, ai sensi dell'art. 1693 cod. civ., e per il mandatario, di cui all'art. 1710 cod. civ.

Mentre, infatti, il vettore è soggetto ad un gravoso regime di responsabilità, il mandatario, e, nella specie, lo spedizioniere, come già accennato, risponde unicamente dell'eventuale inadempimento dell'obbligo di concludere il contratto di trasporto ovvero del mancato uso della diligenza (professionale) nella scelta del vettore. Egli non risponde, quindi, dell'eventuale inadempimento del vettore con cui il contratto di trasporto sia stato concluso.

La dottrina e la giurisprudenza maggioritarie, per risolvere questo problema interpretativo, hanno chiarito il confine tra le due ipotesi contrattuali, facendo riferimento alla figura dello "spedizioniere - vettore".

la figura dello
spedizioniere-vettore

L'art. 1741 cod. civ. indica lo spedizioniere - vettore come colui che, con mezzi propri o altrui, assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte.

Lo spedizioniere - vettore, pertanto, a differenza dello spedizioniere puro di cui all'art. 1737 cod. civ., ha, oltre agli obblighi ed ai diritti dello spedizioniere, gli obblighi ed i diritti del vettore e, conseguentemente, è soggetto al gravoso regime di responsabilità proprio di quest'ultimo.

Lo spedizioniere - vettore, quindi, sarà ritenuto responsabile della perdita o avaria alle cose trasportate, qualora non riesca a dimostrare che il sinistro si è verificato per una delle circostanze - caso fortuito, natura o vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, fatto del mittente o del destinatario - espressamente indicate dall'art. 1693, 1° comma, cod. civ.

Se, teoricamente, la distinzione tra il contratto di spedizione, di cui all'art. 1737 cod. civ., e la fattispecie contrattuale conclusa dallo spedizioniere - vettore di cui all'art. 1741 cod. civ. può ritenersi chiara - assunzione dell'obbligo di stipulare un contratto di

trasporto nel primo caso, assunzione dell'obbligo di esecuzione del trasporto stesso nel secondo -, concretamente, tuttavia, tale distinzione non risulta di agevole definizione.

Infatti, è del tutto evidente come manchino specifiche disposizioni codicistiche idonee ad individuare criteri oggettivi in applicazione dei quali sia possibile stabilire quando ci si trovi di fronte ad un contratto di spedizione - trasporto, ai sensi dell'art. 1741 cod. civ.

Tali problematiche interpretative sono state risolte dalla giurisprudenza mediante l'individuazione di una serie di "elementi sintomatici" in base ai quali classificare, di volta in volta, il contratto perfezionato tra le parti quale contratto di trasporto ovvero di spedizione.

"gli elementi
sintomatici"

Tra gli "elementi sintomatici" elaborati dalla giurisprudenza meritano di essere menzionati il valore ed il contenuto della corrispondenza (lettere, telefax, ...) intercorsa fra le parti, per poter individuare l'esatta volontà delle parti stesse; la determinazione del compenso dello spedizioniere in una somma *a forfait*, comprensiva anche del rimborso delle spese sostenute; la discrezionalità in capo allo spedizioniere nella scelta delle modalità di organizzazione ed esecuzione del trasporto; il tenore letterale dei documenti di trasporto, dovendosi, chiaramente, identificare come trasporto il contratto in relazione al quale il mittente, che ha conferito incarico allo spedizioniere, abbia rilasciato a quest'ultimo in proprio nome la lettera di vettura.

2.4 Trasporto terrestre di persone

2.4.1 Premessa

Il contratto di trasporto di persone per via terrestre rientra nella nozione fornita dall'art. 1678 del codice civile. Esso infatti ha per oggetto il trasferimento per via terrestre di persone da un luogo all'altro verso il corrispettivo di un prezzo.

Alla disciplina della fattispecie contrattuale in parola è dedicata una intera sezione del capo VIII del titolo terzo del libro delle obbligazioni nel codice civile. In realtà le due norme di cui si compone la sezione, l'articolo 1681 e l'articolo 1682, vertono esclusivamente sul regime di responsabilità; tale circostanza peraltro è da ritenersi strettamente collegata all'essenza stessa del contratto, atteso che, nell'esecuzione del trasporto, di primaria importanza rimane sempre l'esigenza di tutelare la persona del viaggiatore. Ciò spiega anche il maggiore rigore mostrato dal legislatore nella predisposizione del regime di responsabilità previsto a carico del vettore di persone, rispetto a quello previsto per il trasporto di cose.

regime di
responsabilità a carico
del vettore

2.4.2 Natura giuridica del contratto

Il contratto di trasporto terrestre di persone, secondo quanto affermato pressoché unanimemente dalla giurisprudenza e dalla dottrina, ha natura consensuale. Esso si viene così a perfezionare con il consenso delle parti, che, trovandosi il soggetto che esercita servizi di trasporto di linea in posizione di permanente offerta al pubblico, si realizza nel momento in cui il comportamento del

passaggero venga a configurarsi come consenso alla costituzione di un rapporto contrattuale con un altro soggetto.

Ad esempio, nel trasporto di persone su mezzi pubblici – trasporto nel quale il biglietto di viaggio viene emesso in vettura, o, in alternativa, acquistato prima e convalidato in vettura-, la giurisprudenza sia di merito che di legittimità ha statuito che il contratto si conclude nel momento della salita del passeggero sul veicolo, terminando con la discesa dal veicolo stesso. È stato inoltre osservato che, rispetto alla conclusione del contratto, risulta totalmente indifferente non solo la circostanza che l'acquisto del biglietto sia avvenuto prima dell'ingresso in vettura ma anche quella che il titolo di viaggio sia stato regolarmente convalidato; anche nella eventualità in cui il biglietto non sia stato regolarizzato, potrà dirsi perfezionato un contratto di trasporto, con conseguente applicazione del regime di responsabilità previsto dagli artt. 1681 e seguenti cod. civ.

A differenza della situazione appena esaminata, nel trasporto di persone per ferrovia la conclusione del contratto avviene con il rilascio del biglietto prima della partenza.

2.4.3 Forma del contratto

Il codice civile non reca disposizioni in merito alla forma del contratto di trasporto di persone. Di conseguenza, e contrariamente al trasporto marittimo ed a quello aereo per i quali il codice della navigazione prescrive la forma scritta *ad probationem*, per il trasporto terrestre di persone vige il principio di libertà delle forme, talché nella prassi il biglietto di viaggio assolve una

funzione di documento di legittimazione, identificando così l'avente diritto alla prestazione.

La funzione concretamente assolta dal biglietto di viaggio nel trasporto terrestre di persone potrà essere in tal modo specificatamente individuata solamente avendo riguardo alla legislazione speciale vigente nel settore del trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico. Si dovrà inoltre tenere in considerazione anche la diversa tipologia di biglietto, che può essere, ad esempio, un abbonamento o un ridotto. Tali criteri vengono in rilievo anche in vista delle indicazioni che devono essere contenute nello stesso titolo di viaggio, nonché per la credibilità del medesimo.

2.4.4 Esecuzione del contratto: obbligazioni del passeggero

L'obbligazione principale e tipica che grava sul passeggero è quella del pagamento del prezzo del trasporto al vettore, salvo che ricorra una ipotesi di trasporto a titolo gratuito, per la cui disciplina si rinvia al paragrafo 11.

il pagamento del
corrispettivo del
trasporto

La determinazione del corrispettivo viene dal legislatore lasciata alla autonomia contrattuale; tuttavia, in difetto di pattuizione dei contraenti il contratto di trasporto, il prezzo viene stabilito secondo le tariffe o gli usi esistenti o, in difetto, è fissato dal giudice.

Con specifico riguardo ai trasporti pubblici di linea e a quelli ferroviari, la dottrina ha specificato che la somma che il viaggiatore è tenuto a corrispondere al vettore per l'esecuzione del trasferimento viene determinata secondo le modalità previste dalla normativa di volta in volta applicabile.

l'obbligo di
cooperazione

Accanto alla obbligazione principale di versare il prezzo, incombe poi sul passeggero un generale obbligo di collaborare all'esecuzione del trasporto. A tal fine, la persona trasportata dovrà porre in essere una serie di misure idonee ad evitare la produzione di eventi dannosi in conseguenza del trasferimento. In generale, il viaggiatore dovrà osservare, oltre le condizioni contrattuali, anche le prescrizioni di legge e quelle dettate dai regolamenti che disciplinano il servizio.

L'inadempimento, da parte del passeggero, agli obblighi di cooperazione posti a suo carico rileva ai fini di un eventuale concorso di responsabilità nella produzione dell'evento dannoso.

2.4.5 (Segue): obbligazioni del vettore

La prestazione tipica dal vettore a seguito della conclusione del contratto di trasporto è quella di trasferire il passeggero nel luogo di destinazione. Accanto ad essa si colloca l'obbligazione di garantire l'incolumità del passeggero.

l'obbligo di garantire
l'incolumità del
passeggero

Con riguardo alla natura giuridica di quest'ultima la dottrina si è divisa; da un lato alcuni autori hanno qualificato la tutela della incolumità come una obbligazione di risultato a carico del vettore. Dall'altro lato si collocano invece coloro che hanno configurato l'obbligazione di curare l'incolumità del passeggero più propriamente come un obbligo di protezione. Secondo questi autori il vettore, pur non dovendo garantire il risultato, cioè l'arrivo a destino del passeggero incolume, è comunque tenuto ad adottare tutte le misure idonee secondo la normale diligenza.

Oltre alla prestazione tipica del trasporto ed al complementare obbligo di garantire l'incolumità fisica del

viaggiatore, il vettore sarà inoltre tenuto ad eseguire tutta una serie di prestazioni accessorie connesse alla obbligazione principale, quale, prima fra tutte, quella di trasportare il bagaglio che il passeggero porta con sé. Questa prestazione cui è tenuto ad adempiere per contratto il vettore ha natura strumentale rispetto all'adempimento della prestazione principale.

2.4.6 Il regime di responsabilità del vettore: caratteri fondamentali

Il sistema di responsabilità del vettore nel trasporto terrestre di persone viene delineato dal codice civile dagli articoli 1681 e seguenti.

Dalla disciplina codicistica emerge *prima facie* il carattere soggettivo della responsabilità vettoriale. Assume infatti, come si avrà modo di vedere in seguito, rilevanza decisiva l'elemento della colpa nella configurazione del sistema di responsabilità in esame.

carattere soggettivo
della responsabilità
vettoriale

Nell'esaminare i profili di responsabilità contrattuale può essere utile distinguere tra le ipotesi di mancata, inesatta o ritardata esecuzione del trasporto, quelle di sinistri occorsi al passeggero durante il viaggio ed infine le ipotesi di danni al bagaglio.

Da ultimo verranno analizzati i profili attinenti il concorso tra la responsabilità contrattuale del vettore e quella a titolo extracontrattuale, nonché il regime di responsabilità nei trasporti cumulativi ed in quelli gratuiti.

2.4.7 (Segue): responsabilità per ritardo o inadempimento

art. 1681 cod. civ. L'art. 1681 cod. civ., nel disciplinare la responsabilità vettoriale per danni alla persona del passeggero, fa salva quella per il ritardo e per l'inadempimento nella esecuzione della prestazione.

In questo caso infatti sono pienamente applicabili i principi generali sull'inadempimento delle obbligazioni e, pertanto, le norme cui fare riferimento sono quelle di cui agli artt; 1218 e segg. cod. civ., che disciplinano in via generale la responsabilità del debitore per l'adempimento delle obbligazioni.

Alla luce di tali disposizioni, il vettore che non esegua la prestazione o la esegua in modo inesatto o in ritardo, sarà tenuto a risarcire il danno, salvo che non riesca a fornire la prova che l'inadempimento o il ritardo sia dovuto ad impossibilità della prestazione per causa a lui non imputabile (art. 1218 cod. civ.).

2.4.8 (Segue): responsabilità per danni alle persone

L'art. 1681 cod. civ. prevede che «il vettore risponde dei sinistri che colpiscono la persona del viaggiatore durante il viaggio e della perdita o dell'avaria delle cose che il viaggiatore porta con sé, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno».

La disposizione codicistica, che risponde all'esigenza di tutelare e garantire l'integrità fisica del passeggero, introduce a carico del vettore una presunzione *iuris tantum* di responsabilità per i sinistri occorsi al passeggero stesso durante il viaggio.

nozione di sinistro In sede dottrinale e giurisprudenziale si è adottata una interpretazione estensiva della nozione di sinistro. Si sono infatti

considerati come sinistri tutti gli eventi dannosi, siano questi relativi al funzionamento dei veicoli utilizzati oppure all'esercizio della organizzazione del trasporto predisposta dal vettore.

Ma al di là della discussione sui fatti dannosi che possono ragionevolmente essere valutati come sinistri, il nucleo fondamentale del sistema di responsabilità contrattuale del vettore concerne la ripartizione dell'onere probatorio tra le parti.

Dall' articolo 1681 cod. civ. si desume che il passeggero è tenuto a fornire la prova non solo della esistenza del contratto e del danno subito durante il viaggio ma anche del nesso di causalità tra danno e attività svolte dal vettore in esecuzione del contratto. Non dovrà invece il danneggiato dimostrare il comportamento colposo posto in essere dal vettore, attesa la presunzione di legge disposta in materia e relativa all'aspetto soggettivo del rapporto contrattuale.

il regime dell'onere
della prova

Sulla prova della sussistenza del nesso eziologico tra esecuzioni del trasporto e evento dannoso, giova rammentare che in dottrina si ritrovano alcune isolate posizioni che escludono che il passeggero sia gravato anche dell'onere probatorio in parola.

La prova liberatoria, che il vettore ha l'onere di fornire per superare la presunzione di colpa, investe tutte le misure concretamente adottate dal vettore stesso per evitare il danno. Emerge pertanto, già dalla formulazione della norma, che il riferimento alla adozione di cautele atte ad impedire l'evento dannoso concerne anche le concrete modalità di esecuzione della attività di trasporto.

Quindi, per sottrarsi alla responsabilità contrattuale, il vettore dovrà dimostrare sia di aver osservato nell'adempimento della propria prestazione le necessarie condizioni e regole di sicurezza previste per quel tipo di trasporto sia e, soprattutto, di

aver adottato tutti quei provvedimenti ed espedienti che, sulla base di un criterio di diligenza professionale, dovevano essere presi avuto riguardo al caso concreto.

Tali rilievi trovano conforto in una copiosa giurisprudenza, sia di merito che di legittimità, che ha enunciato il principio per cui, ai fini della valutazione sulla sussistenza della responsabilità del soggetto incaricato del trasporto, fondamentale importanza riveste «l'indagine sull'adozione delle cautele necessarie» all'esecuzione del trasporto e sulle ragioni e le motivazioni poste a fondamento della responsabilità. Sulla base di tali argomentazioni la giurisprudenza ha poi esteso la responsabilità vettoriale anche al complesso di azioni di carattere preparatorio o accessorio rispetto alla vera e propria esecuzione del trasporto.

Sempre in merito agli elementi probatori, si osserva poi che in sede giurisprudenziale si è esclusa la sussistenza della responsabilità tutte le volte in cui il vettore sia riuscito a provare che l'*eventus damni* era autonomo e ad esso non imputabile, in quanto dovuto esclusivamente a caso fortuito, a forza maggiore o a fatto del terzo o dello stesso danneggiato. A tale proposito si rileva che il vettore, per potere invocare il caso fortuito o la forza maggiore, dovrà dimostrare che l'evento dannoso era assolutamente imprevedibile ed inevitabile. Con riguardo poi alla idoneità della prova del fatto del terzo a liberare da responsabilità il vettore, è opportuno precisare che, secondo quanto affermato dalla giurisprudenza, non è sufficiente provare che l'evento dannoso sia stato causato da fatto del terzo, ma sarà necessario altresì dimostrare che il vettore abbia posto in essere tutte le cautele per evitare il fatto all'origine del danno.

Se alla causazione dell'evento dannoso ha contribuito il comportamento del passeggero, che non ha rispettato le prescrizioni contrattuali e quelle previste nella legge o nei regolamenti contenenti la disciplina del servizio di trasporto, si potrà configurare anche un concorso di responsabilità del danneggiato e del vettore.

L'art 1681 cod. civ. sancisce poi, al suo secondo comma, la nullità delle clausole che limitano la responsabilità del vettore per i sinistri occorsi al passeggero.

clausole di esonero o di limitazione di responsabilità

Nonostante la norma faccia espresso riferimento alla sola ipotesi della limitazione, pare indubbio che essa sia applicabile anche alla eventualità di esonero; tale disposizione infatti rappresenta una concreta espressione del principio generale enunciato dall' art. 1229 cod. civ.

Anche per questa ragione la norma, sebbene inserita nell'articolo che disciplina sia la responsabilità del vettore per danni alle persone che quella per perdita o avaria del bagaglio, è tuttavia da riferirsi solo alla prima eventualità. Di conseguenza, per il bagaglio, ben potranno ritenersi pienamente ammissibili eventuali clausole di esonero o di limitazione.

Il divieto di derogare la norma sulla responsabilità vettoriale per i sinistri ai passeggeri trova la propria *ratio* giustificatrice nella esigenza, che, come detto, permea l'intera disciplina del trasporto di persone, di tutelare la incolumità fisica dei soggetti trasportati.

2.4.9 (Segue): responsabilità per il bagaglio

L'art. 1681 detta altresì il regime di responsabilità contrattuale per il bagaglio del passeggero, prevedendo che il

regime di responsabilità contrattuale per il bagaglio del passeggero

vettore risponda della perdita e dell'avaria dello stesso, se non prova di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno.

Al di là della prova liberatoria, per la quale valgono le considerazioni fatte nel paragrafo che precede, si segnala che l'art.2 della legge 450/85 ha previsto che «l'ammontare del risarcimento per danni prodotti alle cose trasportate su strada dai veicoli destinati ad uso pubblico e dagli autobus destinati ad uso privato, sia per i bagagli a mano che per quelli consegnati, non può essere superiore a quanto stabilito per il trasporto marittimo ed aereo dalla legge 16 aprile 1954, n. 202».

Nel trasporto marittimo, come si vedrà, l'art. 412 del codice della navigazione, come modificato dalla l. n. 202/54, fissa il limite delle dodicimila lire per chilogrammo per la responsabilità del vettore marittimo per il trasporto dei bagagli. Tale limite, in virtù della disposizione legislativa richiamata, è così destinato ad operare nel contratto di trasporto terrestre di persone.

2.4.10 (Segue): responsabilità a titolo extracontrattuale

In caso di morte o lesione personale del passeggero, accanto alla azione a titolo di responsabilità contrattuale, viene riconosciuta nei confronti del vettore anche, per giurisprudenza e dottrina ormai consolidata, quella extracontrattuale.

Il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale ricorre quando l'*eventus damni* determini inadempimento contrattuale e, al tempo stesso, si configuri come fatto illecito in violazione del principio del *neminem laedere*. Il danneggiato può così agire nei confronti del vettore per il

risarcimento del danno sia invocando l'art. 1681 cod. civ., sia ricorrendo alle disposizioni contenute nell'art. 2043 cod. civ.

La questione peraltro riveste una decisiva importanza anche in riferimento alla ripartizione degli oneri probatori tra le parti, nonché in considerazione del termine di prescrizione delle azioni.

termine di
prescrizione

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, basti rilevare che il termine di prescrizione per l'azione di responsabilità derivante dal contratto di trasporto è di 1 anno (art. 2951, primo comma, cod. civ.) e decorre dall'arrivo a destinazione del passeggero o dal giorno del sinistro (art. 2951, secondo comma, cod. civ.), mentre il termine prescrizione per agire in via extracontrattuale è di due anni (art. 2947 cod. civ.) e decorre dal momento di verifica del danno.

Con riferimento ai criteri di ripartizione della prova, invece, si deve osservare che, qualora decida di agire in via contrattuale, il passeggero trasportato dovrà limitarsi a fornire la prova del contratto, del sinistro e del collegamento causale tra danno e attività di esecuzione del trasporto. Nella eventualità in cui venga avviata una azione di responsabilità aquiliana, sarà posto a carico del danneggiato anche la prova del comportamento doloso o colposo posto in essere dal vettore.

ripartizione degli oneri
probatori

2.5 Trasporto internazionale di cose su strada

2.5.1 La Convenzione di Ginevra del 1956: ambito di applicazione

La regolamentazione dei trasporti internazionali di merci su strada è contenuta nella Convenzione di Ginevra del 19-5-1956 (ratificata e resa esecutiva in Italia col L. 6-12-1960, n.1621), così

come modificata dal Protocollo di Ginevra del 5-7-1978 (reso esecutivo in Italia con L. n.242 del 27-4-1982).

marchandises
Il trasporto deve, ai sensi della Convenzione di Ginevra, aver ad oggetto «*marchandises*», ovvero entità materiali qualificabili come merci e diverse dal bagaglio accessorio ad un contratto di trasporto di persone. Non è necessaria la presenza del requisito della professionalità del vettore, mentre invece rileva il carattere della onerosità del trasporto, essendo dunque esclusi da questa disciplina i trasporti gratuiti o di cortesia. La Convenzione non si applica, per espressa dizione dell'art. 1.4, ai trasporti effettuati in base a convenzioni postali, ai trasporti funebri ed ai traslochi.

*internazionalità
oggettiva*
L'altro requisito necessario ai fini dell'assoggettabilità del trasporto alla C.M.R. è la c.d. "internazionalità oggettiva" del trasporto stesso, ovvero la circostanza che i luoghi rispettivamente di caricazione e di scaricazione delle merci siano situati in Stati diversi, dei quali perlomeno uno aderente alla Convenzione. Anche in questo ambito, come in materia di trasporto internazionale marittimo di merci, le parti possono pattiziamente prevedere l'assoggettamento alla disciplina uniforme del rapporto scaturente da un contratto di trasporto fra Paesi non aderenti alla Convenzione di Ginevra.

2.5.2 Caratteristiche e funzione della lettera di vettura

Rinviando per il momento la trattazione del trasporto «*superposé*» così come disciplinato dall'art. 2 della Convenzione, al paragrafo relativo al trasporto multimodale, per gli inevitabili punti di contatto (e le sensibili differenze) con quest'ultimo, vale la

pena di soffermarsi sul valore probatorio della lettera di vettura, come documento attestante gli estremi del trasporto (art. 4). In merito la Convenzione precisa che la mancanza o la difettosa emissione della lettera di vettura non pregiudica l'assoggettamento del trasporto alla disciplina di diritto uniforme, né la stessa risulta indispensabile ai fini della esistenza e validità del contratto di trasporto, che può essere redatto con libertà di forme. Pur non essendo pertanto una forma richiesta *ad substantium* o *ad probationem*, la lettera di vettura assume tuttavia un ruolo di strumento di garanzia della certezza dei rapporti tra le parti del contratto di trasporto ed è in grado di far acquisire una presunzione di sussistenza circa gli elementi del trasporto indicati nella lettera stessa.

La lettera di vettura deve essere redatta in triplice copia (art. 5), di cui un originale è destinato al mittente, il secondo è di accompagnamento delle merci, il terzo rimane al vettore, e le tre copie devono recare la firma delle parti contraenti, a pena di inopponibilità del titolo da parte di chi non l'ha sottoscritto.

L'art. 6 contiene la precisa indicazione del contenuto, sia obbligatorio che facoltativo della lettera di vettura, precisando poi che il mittente è responsabile per tutti i danni e le spese che il vettore debba sopportare per insufficienza o inesattezza delle indicazioni ivi contenute. D'altro canto, il vettore è tenuto a verificare l'esattezza delle indicazioni riguardanti il numero, i contrassegni ed il numero dei colli [art. 8, n. 1, lett. a)], oltre allo stato apparente della merce e degli imballaggi (lett. b).

2.5.3 Modalità di esecuzione del trasporto

In merito alle modalità di esecuzione del trasporto, si riscontra un notevole ambito di discrezionalità in capo al vettore, sia per ciò che concerne la scelta del veicolo con il relativo equipaggio, sia sulla scelta dell'itinerario da seguire. A tal proposito infatti si evidenzia, da un lato, il dovere del vettore di portare le merci a destinazione senza ritardi né danneggiamenti, dall'altro, la facoltà del vettore di decidere di ritardare la consegna laddove ciò sia necessario per salvaguardare le merci. Se esiste un itinerario abituale, in ogni caso, sarà quello a dover essere seguito.

La Convenzione prevede inoltre la responsabilità del mittente verso il vettore per i danni da questo subiti per l'inesattezza delle indicazioni da inserirsi nella lettera di vettura (art. 7), nonché per i danni a persone, materiali e altre merci dovuti a difetti di imballaggio (art. 10).

Perché il vettore possa avvalersi della relativa azione, dovrà comunque dimostrare che l'insufficienza dell'imballaggio non era ravvisabile all'atto della consegna e che le condizioni di imballaggio erano insufficienti.

sospensione del
trasporto da parte del
mittente

Il mittente può disporre della merce finché la seconda copia della lettera di vettura non sia rimessa al destinatario, o ancora, fino al momento in cui il destinatario richieda la merce arrivata a destinazione (artt. 12 e 13). Può dunque esigere dal vettore la sospensione del trasporto, la modifica del luogo previsto per la riconsegna, la riconsegna delle merci ad un destinatario diverso da quello indicato nella lettera di vettura. Inoltre, se, per qualsiasi motivo, l'esecuzione del contratto diviene impossibile, alle

condizioni previste dalla lettera di vettura, il vettore deve darne immediate istruzioni all'avente diritto alla riconsegna.

2.5.4 Responsabilità del vettore

La responsabilità del vettore è espressamente disciplinata dall'art. 17 della Convenzione, che regola in maniera uniforme le tre principali ipotesi di responsabilità del vettore per trasporto internazionale di cose su strada, che sono date dai casi in cui il vettore non riconsegna le cose oggetto di trasporto (perdita totale) o le consegna solo in parte (perdita parziale), ovvero le consegna in condizioni deteriorate rispetto alla condizione iniziale di consegna delle merci stesse (avaria), ovvero ancora le consegna, ma con ritardo.

art. 17 Convenzione di Ginevra

Anche nella disciplina convenzionale, in conformità con i canoni tradizionali di *receptum*, grava sul vettore un preciso obbligo di custodia delle merci, per cui, laddove il vettore non riconsegna le merci, anche in parte, o le consegna deteriorate, è tenuto a risarcirne il danno.

perdita e avaria della merce

Tuttavia il vettore può essere sollevato dalla responsabilità per perdita, avaria o ritardo nella riconsegna della merce, laddove provi la colpa dell'avente diritto alla riconsegna della merce o provi di aver eseguito un ordine dell'avente diritto non dipendente da colpa del vettore, ovvero ancora il vizio proprio della merce o altre circostanze che il vettore non poteva evitare ed alle cui conseguenze egli non poteva ovviare (art. 17.2).

Il vettore, in questo caso, è tenuto a provare l'evento esonerativo e la riconducibilità allo stesso della perdita o dell'avaria della merce trasportata. Gli aventi diritto possono,

tuttavia, fornire la prova che la perdita o l'avaria non sono state causate, in tutto o in parte, da uno di questi "rischi particolari" (art. 18.2).

Per quanto concerne il ritardo, la Convenzione precisa che
ritardo «vi è ritardo nella consegna quando la merce non sia stata riconsegnata entro il termine convenuto, se non è stato convenuto un termine, quando la durata effettiva del trasporto superi il tempo accordato ragionevolmente ad un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze, e in particolare nel caso di carico parziale, del tempo richiesto per formare un carico completo in condizioni normali» (art.19).

Il termine finale di riconsegna rientra tra quegli elementi la cui indicazione nella lettera di vettura è meramente facoltativa, ma può risultare anche da altri documenti relativi al trasporto ed essere perciò ugualmente vincolante. Anche laddove nessun termine sia stato indicato dalle parti soccorre comunque il generale criterio interpretativo della diligenza rapportata al tempo medio richiesto ad un vettore professionale per dar attuazione al medesimo trasporto.

Si ricorda infine che ai fini della C.M.R. il vettore risponde - come se fossero sue proprie - delle azioni e delle omissioni dei suoi dipendenti, e di tutti gli altri soggetti dei servizi dei quali egli si avvalga per l'esecuzione del trasporto, qualora tali soggetti agiscano nell'esercizio delle rispettive funzioni (art. 3).

L'art. 17.4 prende poi in considerazione una ulteriore serie di casi di esonero dalla responsabilità del vettore, talora estranei alla sua sfera di azione (difetto di imballaggio, caricazione o scaricazione da parte del mittente o del destinatario) e per lo più relativi alla intrinseca particolare esposizione ai rischi del trasporto di determinate tipologie merceologiche (trasporto di animali vivi,

trasporto su veicoli aperti espressamente concordato con il mittente e menzionato nella lettera di vettura).

In questo secondo caso si parla di irresponsabilità presunta.

2.5.5 Contenuto dell'obbligo risarcitorio a carico del vettore

Il contenuto dell'obbligo risarcitorio a carico del vettore per perdita totale o parziale o avaria delle merci è commisurato al valore delle merci trasportate. L'art. 23, n. 1 precisa che la somma alla cui corresponsione è tenuto il vettore deve essere calcolata sul valore delle merci trasportate nel luogo e nel tempo in cui il vettore le ha ricevute. Così come individuato, il contenuto risarcitorio si esaurisce nella valutazione della componente del danno emergente, escludendo perciò la riparazione dell'altra componente risarcitoria del mancato guadagno.

il valore delle merci
trasportate

Gli strumenti indicati dall'art. 23.2 per la rilevazione del valore di mercato delle cose trasportate individuano una scala gerarchica che vede, al primo posto, il ricorso al prezzo di borsa, quindi, in secondo luogo, il prezzo corrente di mercato, ed infine, laddove non soccorrano i primi due criteri, il prezzo normalmente praticato in una contrattazione di mercato. Per l'ipotesi di risarcimento dei danni derivanti da avaria delle merci trasportate, l'art. 25 precisa che l'indennità risarcitoria dovuta dal vettore è pari all'ammontare del deprezzamento calcolato secondo il valore della merce fissato con i criteri sopra enunciati. Tuttavia, l'ammontare del risarcimento non può superare l'ammontare della somma dovuta in caso di perdita totale, qualora l'intero carico risulti deprezzato dall'avaria, ovvero, la somma che sarebbe dovuta per la

perdita della parte deprezzata, se soltanto una parte della spedizione è deprezzata dall'avaria.

i limiti risarcitori
L'art. 23.3 della Convenzione, così come modificato dal Protocollo di Ginevra del 1978, prevede un limite risarcitorio alla responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci pari a 8.33 diritti speciali di prelievo per ogni chilogrammo di peso.

Il limite risarcitorio così come evidenziato opera anche nella ipotesi di danni alle merci trasportate derivanti da ritardo nella riconsegna (art. 23, n. 5). In tal caso, tuttavia, il risarcimento non può eccedere il prezzo del trasporto.

perdita del diritto alla limitazione
Infine, il vettore internazionale di cose decade dal diritto di avvalersi dei limiti risarcitori, se il danno dipende da dolo o colpa parificata a dolo, secondo la legge del giudice adito, imputabile a lui, o ai suoi dipendenti o alle altre persone coinvolte nell'esecuzione del trasporto (art. 29). In particolare, con riferimento alla nozione di colpa equivalente a dolo nel nostro ordinamento si è fatto ricorso al criterio della straordinaria ed inexcusabile imprudenza ed alla omessa osservanza anche della minima diligenza.

2.6 Trasporto marittimo di cose

2.6.1 Evoluzione storica del regime: dalle Regole de l'Aja del 1924 alle Regole di Amburgo del 1978

È noto come sulla base di una secolare tradizione che trovava le proprie origini nello schema della responsabilità *ex recepto* conosciuto dal diritto romano, fino a tutto il secolo scorso la materia della responsabilità del vettore di cose, tanto marittimo

che terrestre, sia stata retta da principi di estremo rigore. In base a tali principi, comuni agli ordinamenti a *civil law* ed a quelli a *common law*, i rischi relativi all'operazione di trasporto erano totalmente posti a carico del vettore, fino al limite della forza maggiore negli ordinamenti latini, ovvero dell'*Act of God or King's enemies* in quelli anglosassoni. È noto, così, come negli ordinamenti di *common law* la posizione del *common carrier*, anche in campo marittimo, fosse avvicinata a quella di un assicuratore del carico.

Un rilevante elemento di novità quanto al criterio di ripartizione tra i soggetti interessati dei rischi relativi al trasferimento delle merci si riscontra a partire dalla seconda metà del secolo XIX, per l'effetto combinato di due fattori: da un lato il rafforzarsi della posizione contrattuale dei vettori marittimi in conseguenza dell'enorme intensificazione degli scambi internazionali; dall'altro il progressivo affermarsi del principio della piena libertà contrattuale. L'insofferenza per un regime di responsabilità, che veniva ritenuto ingiustificatamente punitivo per soggetti che operavano in un settore caratterizzato da un alto grado di pericolosità e tale da compromettere le possibilità di sviluppo dell'industria dei trasporti marittimi, indusse, dapprima le corti inglesi e quindi anche quelle continentali, a ritenere valide le clausole contrattuali con cui si esonerava il vettore dalla responsabilità per tutti i danni subiti dalle merci in seguito a colpa del comandante o dei componenti l'equipaggio; pattuizioni il cui inserimento nelle polizze di carico e nei contratti di noleggio divenne ben presto prassi generalizzata.

La presa di coscienza, da parte degli Stati maggiormente sensibili alle esigenze dei caricatori, della necessità di reagire agli

abusi della propria posizione di forza negoziale posti in essere dal ceto armatoriale condusse alla previsione di precisi limiti all'autonomia contrattuale nel campo dei trasporti marittimi. Il principio fondamentale che caratterizza la soluzione, che si potrebbe definire di compromesso, delineata dapprima con il celebre *Harter Act* statunitense del 13 febbraio 1893 e quindi in larga misura recepita a livello internazionale con la *Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*, sottoscritta a Bruxelles il 25-8-1924 (c.d. Regole de l'Aja), appare essere la previsione a livello normativo di una serie di ipotesi di esonero del vettore per perdita e avaria della merce, cui si accompagna il riconoscimento allo stesso vettore marittimo del beneficio della limitazione della propria responsabilità.

La Convenzione di Bruxelles fu approvata e resa esecutiva dall'Italia con R.D.L., 6-1-1928, n. 1958, convertito con Legge 19-7-1929, n. 1938.

Regole de l'Aja-Visby

Oltre all'atteggiamento tenuto dal legislatore italiano, di integrale ricezione dei principi della Convenzione nel testo definitivo del codice della navigazione, si deve ricordare che l'ambito soggettivo di operatività della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e dei successivi Protocolli modificativi del 23-2-1968 e del 21-12-1979 - c.d. Regole de l'Aja-Visby -, resi esecutivi in Italia con le Leggi n. 243 e n.244 del 12-6-1984) si è esteso, in ogni caso, oltre i confini del suo campo di applicazione della norma convenzionale come adeguato punto di temperamento delle opposte esigenze di operatori e caricatori marittimi.

Ne è derivato il ricorso sempre più pronunciato a clausole di rinvio alla disciplina convenzionale su base pattizia, per la

regolamentazione di operazioni di trasporto che fuoriescono dall'ambito di applicazione della Convenzione.

Completa il quadro delle fonti normative di diritto uniforme, in materia di trasporto marittimo, la *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*, firmata ad Amburgo il 31-3-1978 (c.d. Regole di Amburgo).

Convenzione di
Amburgo del 1978

La convenzione in parola, è entrata in vigore il 1-11-1992, ma non ha raggiunto gli ambiti di operatività sperati e si è, pertanto, solo marginalmente sovrapposta alla precedente Convenzione di Bruxelles.

La successiva trattazione si limiterà, pertanto, alla disciplina di diritto uniforme contenuta in quest'ultima convenzione e nei relativi protocolli modificativi.

2.6.2 Ambito di applicazione della disciplina uniforme

Gli indici rivelatori del carattere internazionale del trasporto, ai sensi e per gli effetti della Convenzione di Bruxelles del 1924, risultano dal dato oggettivo della localizzazione in uno Stato contraente della emissione di una polizza di carico. Il carattere essenziale della emissione della polizza di carico risulta infatti, nel testo del '24, dalla espressa previsione della lett. b) dell'art. 1, ai sensi della quale, a livello definitorio, per contratto di trasporto deve intendersi unicamente il "Contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer" ("il contratto di trasporto evidenziato da una polizza di carico o da un documento simile che formi titolo per il trasporto delle merci per mare").

Tuttavia, già in via di rielaborazione giurisprudenziale, ed ancor prima del successivo riconoscimento legislativo che, vedremo, estenderà definitivamente il campo di applicazione della disciplina di diritto uniforme, si ritenevano criteri idonei a rivelare la internazionalità del trasporto, e quindi la applicabilità delle Regole de l'Aja, le circostanze che il trasporto avesse ultimazione in un porto straniero, anche se quest'ultimo apparteneva ad uno Stato non aderente, e che il destinatario indicato in polizza di carico fosse un cittadino straniero.

Il campo applicativo delle Regole de l'Aja, così come individuato dalla Convenzione nella sua prima versione del 1924, risulta poi notevolmente ampliato per effetto del Protocollo del 1968, con cui, a quello della emissione della polizza di carico in uno Stato contraente, si aggiungono i criteri dell'imbarco della merce in un porto di uno Stato contraente e della previsione nella polizza di carico dell'assoggettamento del rapporto alla disciplina uniforme.

2.6.3 Il regime della responsabilità del vettore marittimo secondo le Regole de l'Aja

la nozione di vettore
marittimo

Ai fini della individuazione del soggetto in capo al quale sorgono gli obblighi derivanti dal contratto di trasporto l'art. 1, della Convenzione di Bruxelles riprende la definizione di vettore marittimo già emersa, non senza contrasti, da dottrina e giurisprudenza, ovvero come colui che assume l'obbligo di effettuare il trasporto, indipendentemente dalle modalità della sua esecuzione e dalla presenza di altri soggetti impiegati nella stessa attività. È dunque colui che formalmente si pone come parte

contrattuale nel rapporto a rilevare come soggetto verso cui devono essere indirizzate le eventuali azioni risarcitorie per danno al carico da parte dei soggetti interessati.

Come anticipato, con la previsione di precisi ambiti di responsabilità dei vettori marittimi la Convenzione di Bruxelles era intervenuta a sopire, nel panorama storico in cui è sorta, gli accesi contrasti che vedevano coinvolti i caricatori ed i vettori marittimi. La posizione di questi ultimi si era venuta rafforzando in seguito all'intensificarsi dei traffici e degli scambi e all'atteggiamento delle corti inglesi e di talune corti continentali, favorevoli a riconoscere la validità delle clausole contrattuali finalizzate ad apportare dei limiti al regime di responsabilità *ex recepto* che veniva ritenuto ingiustamente punitivo. A tale posizione si contrapponeva quella dei caricatori, ritenuti, a ragione, da alcuni Stati più sensibili ai loro disagi e alle esigenze del mondo della produzione, troppo esposti alla forza contrattuale dei gruppi armatoriali e quindi meritevoli di protezione.

Il punto di equilibrio tra queste opposte esigenze viene trovato dalla Convenzione di Bruxelles nella previsione di una serie di ipotesi di esonero del vettore della responsabilità per perdita ed avaria della merce, cui si affianca il riconoscimento di un limite alla responsabilità ad un importo massimo che, attualmente, ammonta a 666.67 diritti speciali di prelievo per collo od unità di carico, ovvero due diritti speciali di prelievo per ogni chilogrammo di peso della merce venduta o danneggiata, applicandosi in ogni caso il sistema di calcolo con cui si perviene all'importo maggiore (art. IV.5 della Convenzione di Bruxelles come modificata con il Protocollo del 1979). Tali benefici ai vettori vengono tuttavia temperati dalla Convenzione con la espressa previsione della

il compromesso
raggiunto a Bruxelles
nel 1924

inderogabilità a favore degli stessi del regime previsto dalla disciplina uniforme (art. III.8).

onere probatorio a
carico degli interessati
alla merce trasportata

Ai fini del riconoscimento della responsabilità del vettore per danni o avaria delle merci gli interessati al carico dovranno solo provare che il danno è intervenuto nell'arco temporale in cui il carico è stato soggetto all'attività del vettore marittimo, per cui le merci sono arrivate a destinazione in uno stato di conservazione o in quantità diversa rispetto a quelli riscontrabili al momento iniziale della responsabilità vettoriale.

Si dovrà, infatti, provare che tale danno è intervenuto nell'arco temporale in cui si è svolta l'attività del vettore marittimo (tra il momento della ricezione delle merci da parte del vettore e la loro riconsegna al destinatario), senza che sussista l'esigenza di dimostrare il compimento da parte del vettore di atti specifici e colpevoli che abbiano provocato il danno. Per i destinatari delle merci, quindi, sarà sufficiente dimostrare che le condizioni oppure le quantità delle merci al momento della loro riconsegna al destinatario sono differenti rispetto a quelle che si riscontravano al momento della loro consegna al vettore all'inizio del trasporto marittimo.

Anche nell'ambito dell'ordinamento italiano non sembrano sussistere incertezze riguardo la presenza di una presunzione di responsabilità a carico del vettore marittimo per le condizioni di avaria delle merci trasportate, riscontrate alla loro riconsegna al destinatario e non rilevate al momento della loro presa in consegna da parte del vettore.

onere probatorio a
carico del vettore
marittimo

Dal canto suo il vettore al fine di superare la presunzione di responsabilità emergente a suo carico per perdita o avaria delle merci trasportate può invocare la presenza di un evento

esonerativo, incombendo altresì su di lui l'onere di dimostrare l'esistenza di un nesso di causalità tra tale evento ed il danno o la perdita delle merci.

A questo riguardo, nel contesto delle Regole dell'Aja, l'art. IV par. 2 ha introdotto una disciplina volta ad escludere la responsabilità del vettore marittimo di cose, per perdita o danni arrecati alle merci trasportate, conseguentemente al verificarsi di una serie di eventi comunemente noti come «pericoli eccettuati» (*excepted perils*). Si tratta, di situazioni o di circostanze che vengono considerate estranee all'ambito del rischio imprenditoriale che viene posto a carico del vettore marittimo, e come tali idonee ad esonerarlo dalla responsabilità. Tale categoria di eventi comprende:

i c.d. «pericoli
eccettuati»

- (a) Atti o colpe del comandante, di marinai, del pilota o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave (c.d. «colpa nautica»).
- (b) Incendio non provocato da fatto o colpa del vettore.
- (c) Pericolo di mare.
- (d) Atto di Dio.
- (e) Fatti di guerra.
- (f) Fatto di nemici pubblici.
- (g) Provvedimento di pubblica autorità o sequestro giudiziario.
- (h) Restrizione per quarantena.
- (i) Atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, o di loro agente o rappresentante.
- (j) Scioperi, serrate, arresti o impedimenti frapposti al lavoro, per qualsiasi causa, in modo parziale o totale.
- (k) Rivolte o sommosse civili.

- (l) Salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare.
- (m) Calo di volume o di peso o qualsiasi altra perdita o danno derivante da vizio occulto, natura speciale o vizio proprio della merce.
- (n) Insufficienza d'imballaggio.
- (o) Insufficienza o imperfezione di marche.
- (p) Vizi occulti che sfuggono a una ragionevole diligenza.
- (q) Qualsiasi altra causa non proveniente da fatto o colpa del vettore o dei suoi dipendenti o preposti, purché il vettore provi che né il fatto o la colpa propri né quelli dei suoi ausiliari hanno contribuito alla perdita o al danno.

2.6.4. Analisi dei principali pericoli eccettuati

(a) la colpa nautica.

La c.d. “colpa nautica” rappresenta l’evento esonerativo che ha dato luogo ai maggiori dubbi interpretativi, per le problematiche insorte nell’individuare l’esatta portata di tale nozione ed in particolare, specie nell’ordinamento italiano, i precisi confini rispetto all’ambito riconducibile alla nozione di “colpa commerciale”.

La nozione di colpa nautica viene utilizzata per individuare una serie di comportamenti, del comandante della nave e dei membri dell’equipaggio, che la disciplina uniforme considera non suscettibili di essere imputati al vettore marittimo. La formula contenuta nella disposizione dell’art. IV, n. 2, lett. a) della

Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, si riferisce, sia alla colpa nella conduzione nautica della nave (*dans la navigation*) che alla colpa nella gestione (nautica, cioè finalizzata alla navigazione) della nave (*dans l'administration du navire*).

Per quanto concerne la sottile linea di demarcazione con la “colpa commerciale” l’orientamento sia giurisprudenziale che dottrinale ha affermato che costituisce “colpa nautica” quella che è inerente alla condotta del capitano e dell’equipaggio, nell’espletamento delle mansioni di carattere professionale (colpa “in the navigation” – errori di manovra, errori di rotta, ecc.) e nella manutenzione e gestione delle parti e degli organi delle parti che attengono alla sua navigabilità (colpa “in the management in the ship” – colpa relativa allo stato di manutenzione o funzionamento dello scafo, delle macchine, delle ancore, ecc.)

Costituisce, invece, colpa commerciale quella conseguente alla condotta del capitano e dell’equipaggio nelle operazioni di controllo delle parti e degli organi della nave che attengono alla sua utilizzazione commerciale (atti compiuti nell’ambito della cura e della custodia del carico).

Si può, tuttavia, dedurre che mentre i comportamenti colposi del comandante e dell’equipaggio che riguardano la nave, e non sono in alcun modo riferibili alla conservazione della merce, sono riconducibili alla c.d. colpa nautica (per le cui conseguenze è esclusa la responsabilità del vettore), quelli, invece, che incidono sulle condizioni della merce sono imputabili alla “colpa commerciale” del comandante e dell’equipaggio di cui il vettore deve necessariamente rispondere in quanto la custodia del carico rientra negli obblighi posti a suo carico ai sensi dell’art. III, par., 2 della Convenzione.

Va, inoltre, precisato che non valgono ad esonerare il vettore dalla responsabilità per la perdita o l'avaria delle merci trasportate le colpe del comandante e dell'equipaggio che, nonostante siano relative alla gestione (nautica) della nave, hanno effetti sul carico in quanto avrebbero potuto essere evitati attraverso l'adozione di specifiche azioni rivolte a proteggere la merce.

b) pericoli di mare

Il verificarsi di una c.d. "fortuna di mare" rende il vettore non responsabile dei danni a cagione della stessa subiti dalla merce a lui affidata per il trasporto marittimo, se non vi è dimostrazione di una sua colpa da parte dell'interessato al carico.

Per fortuna di mare si intende un evento eccezionale della navigazione, tale da rendere inutile ogni preventiva cautela idonea ad impedire le conseguenze dannose per il carico. Precisamente, affinché possano dirsi sussistenti gli elementi necessari per integrare il concetto della "fortuna di mare", deve trattarsi di un evento del tutto "eccezionale, imprevisto ed inevitabile", tale da non poter essere impedito o evitato con l'uso della diligenza dovuta dal vettore marittimo.

Tali eventi, inoltre, esonerano il vettore solamente se presentano caratteristiche di eccezionalità e di entità, non vincibili per la loro violenza e nelle loro conseguenze sul carico, dal personale di bordo. Al riguardo, si è ravvisata "fortuna del mare" quando la forza distruttiva del vento raggiunga la forza 9 o forza superiore della scala di Beaufort, per cui è verosimile che "le onde, spezzando la coperta si infrangessero contro la protezione dei ventilatori ed entrassero nelle stive."

In particolare, per quanto concerne il bagnamento del carico, occorre la prova che la forza del mare abbia provocato danni alle strutture della nave tali da permettere la penetrazione delle acque nelle stive.

Dal costante orientamento sia della Suprema Corte che dell'unanime dottrina, perché possa ritenersi in presenza di “pericoli di mare”, occorre che essi vengono valutati in funzione del tipo di nave e del tipo di navigazione cui essa è destinata nonché della stagione dell'anno in cui si effettua il trasporto, per cui deve essere un' evidente sproporzione tra il maltempo incontrato e le caratteristiche tecnico – dimensionali della nave, oltre che un nesso tra il maltempo e l'evento dannoso.

In questo senso, non sono stati considerati “pericoli di mare”, e come tali cause esonerative della responsabilità del vettore, eventi di grande violenza del mare, ma del tutto prevedibili in funzione delle caratteristiche meteorologiche e del periodo dell'anno e, dall'altro, con conseguenze dannose per il carico, del tutto evitabili, attraverso l'adozione di misure ragionevoli.

c) vizio proprio della merce

Quella relativa alla riconducibilità dell'avaria ad un vizio proprio della merce è senza dubbio una delle ipotesi esonerative che, nella pratica, con maggiore frequenza vengono invocate dai vettori marittimi nel caso di danni al carico. In generale, può dirsi che con la formula “vizio proprio della merce” ci si riferisce senza dubbio ad ogni difetto intrinseco originario della merce, ovvero ad ogni qualità della merce che rende la stessa assolutamente inidonea

a sopportare le normali vicende connesse ad un trasporto per via marittima.

Dubbi possono sorgere nel caso in cui, in presenza di particolari caratteristiche delle merci, solo l'adozione da parte del vettore di determinati accorgimenti possa garantire la corretta conservazione del carico. In tale caso si ritiene generalmente che il vettore risponda del danno subito dalle merci solo nei casi in cui le misure da adottare possano essere qualificate come "normali" o "ragionevoli".

Ove il vettore sia in grado di provare l'anomalia delle condizioni del carico rispetto a quelle usualmente prescritte per l'avvio al trasporto della tipologia di merci in questione, si reputa sorga una presunzione di riconducibilità del danno a detta anomala condizione della stessa, e quindi della invocabilità della causa esonerativa di cui si tratta. Ciò, sempre che sia provato che il danno subito nel caso concreto dalle merci sia normalmente la conseguenza della specifica anomala caratteristica delle stesse.

d) innavigabilità della nave non accertabile con la normale diligenza prima dell'inizio del viaggio

Tra le ipotesi di esonero della responsabilità del vettore marittimo rientra la situazione (espressamente descritta nell'art. IV, par. 1, della Convenzione di Bruxelles del 1924) in cui lo stato di innavigabilità della nave, intervenuta durante l'esecuzione del trasporto, è stato provocato da comportamenti non imputabili al vettore.

Al riguardo, si prevede che l'esclusione della responsabilità del vettore per perdite o danni dipendenti da innavigabilità della

nave è condizionata all'adempimento dell'obbligo del vettore di usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità prima dell'inizio del viaggio (art. 421 cod. nav.; art. III. par., 1 lett. a) della Convenzione di Bruxelles 1924).

Sia la normativa della Convenzione che quella del codice della navigazione si limitano a ritenere adempiuto l'obbligo dell'esercizio di una ragionevole diligenza per porre la nave in condizioni di navigabilità, prima e all'inizio del trasporto marittimo e non per tutta la sua durata.

Vale la pena di ricordare, a questo punto, che i principi previsti dalla disciplina del 1924 in materia di responsabilità del vettore sono stati sostanzialmente trasfusi nel tessuto del codice della navigazione agli artt. 421 ss.

In particolare, il legislatore italiano ha previsto, all'art. 422 cod. nav., una serie di ipotesi di esonero della responsabilità del vettore marittimo di cose rispondenti a quanto già disposto dall'art. IV della Convenzione di Bruxelles.

l'art. 422 c. nav.

In tal senso, l'art. 422, 1° comma, cod. nav., applicando quanto previsto dalla lettera q) dell'art. IV della Convenzione di Bruxelles, dispone che il vettore, per il quale ricorre una presunzione di responsabilità per la perdita e per l'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, nonché, per gli eventuali danni provocati da ritardo, possa esonerarsi dalla responsabilità provando *«che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti»*.

Qualora, invece, la causa della perdita, delle avarie o del ritardo sia stata provocata da uno dei «pericoli eccettuati» individuati dal 2° comma dell'art. 422 cod. nav., il vettore risulterà

ex lege esonerato da responsabilità. In tal caso, tuttavia, il codice della navigazione, in applicazione del principio dell'inversione dell'onere della prova, concede, all'avente diritto alla riconsegna, la possibilità di provare che *«la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti»*.

Il sistema di responsabilità introdotto dalle Regole de l'Aja, in virtù delle quali veniva apportato un sostanziale bilanciamento tra le più posizioni coinvolte nel trasporto internazionale, è stato oggetto di critiche in seguito all'accrescimento dell'importanza dei paesi in via di sviluppo, solitamente coinvolti nella funzione di fruitori del trasporto e quindi più attenti alla posizione contrattuale dei caricatori, ritenuti ancora troppo penalizzati rispetto ai vettori marittimi. In particolare, oggetto di censura è risultata la inclusione della colpa nautica tra i «pericoli eccettuati», risultando, pertanto, l'esonero di responsabilità del vettore esteso anche a eventi non estranei all'organizzazione dell'impresa (art. IV.2 della Convenzione di Bruxelles).

Il processo di revisione delle consolidate regole convenzionali del 1924 ha avuto inizio negli anni '70, ed è culminato nella definizione del nuovo regime regolamentare convenzionale siglato ad Amburgo il 31 marzo 1978, di cui si è detto.

2.6.5 Le limitazioni della responsabilità vettoriale ed il regime di decadenza delle stesse

In relazione alla responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci trasportate la Convenzione di Bruxelles (nel testo

attualmente vigente) prevede un duplice criterio di riferimento per la valutazione del massimo ammontare che il vettore è tenuto a corrispondere. Si stabilisce, infatti, da un lato che tale importo non può eccedere una somma equivalente a 666,66 unità di conto per collo o ad altra unità ovvero 2 unità di conto per ogni chilogrammo di peso della merce perduta o danneggiata, trovando applicazione il criterio che conduce al limite maggiormente elevato (art.4.5 lett. a) della Convenzione di Bruxelles, modificata dal Protocollo del 1979).

La previsione, già introdotta con il protocollo del 1979 di un secondo criterio di individuazione del limite di responsabilità, fondato sul peso lordo della merce trasportata, vuol porre fine agli inconvenienti che l'applicazione dello testo originario della Convenzione di Bruxelles ha creato in sede di individuazione pratica delle nozioni di «collo» o di «unità ». In particolare, i dubbi interpretativi si appuntavano sulle caratteristiche di imballaggio ritenute necessarie ai fini della configurazione di un «collo» rilevante ai fini della Convenzione.

Il Protocollo del 1968 risolve anche il problema sorto nella determinazione del limite alla responsabilità vettoriale per l'ipotesi in cui il trasporto avvenga con attrezzature come contenitori o pallet. La soluzione, simile a quella poi adottata anche dalla Convenzione di Amburgo, consiste nel considerare l'intero contenitore come una sola unità, salvo che la polizza di carico o il diverso documento riguardante la specifica operazione evidenzia il numero di colli stivati all'interno del contenitore. In questa ultima ipotesi, anche laddove il vettore abbia apposto valide riserve sul documento di trasporto, ciascun collo sarà configurato come unità ai fini della determinazione dei limiti massimi di somme dovute dal

Protocollo del 1968

vettore in sede di risarcimento. In caso di perdita o danneggiamento del contenitore, pallet, o altra attrezzatura usata per il trasporto, la stessa sarà considerata, ai fini evidenziati, come una distinta unità.

la decadenza dal
beneficio del limite

Ai sensi dell'art. IV. 5 lett. e) della Convenzione di Bruxelles così come modificata dal Protocollo del 1968 il vettore decade dal diritto alla limitazione della responsabilità laddove il soggetto danneggiato provi che la perdita, l'avaria della merce o il ritardo nella riconsegna dipendono da un atto o da una omissione del vettore compiuti con l'intenzione di provocare tale perdita, avaria o ritardo, ovvero, temerariamente e con la consapevolezza che l'evento dannoso si sarebbe probabilmente verificato (così anche l'art. 8.1 della Convenzione di Amburgo).

Mentre quindi comporta senz'altro la decadenza dalle limitazioni della responsabilità la prova del dolo del vettore, non altrettanto sembra potersi affermare in tutte le ipotesi di colpa grave, dovendo qui ricorrere, ai fini della decadenza dalle limitazioni indicate, la prova non solo della temerarietà del comportamento, ma anche della conoscenza, come conoscibilità effettiva o oggettiva, sulla base di criteri di normale esperienza professionale, della probabilità del verificarsi dell'evento dannoso.

2.7 Il trasporto marittimo di persone

2.7.1 Le fonti

artt. 396-418 cod. nav.

Il contratto avente ad oggetto il trasferimento per mare di persone da un luogo ad un altro, comunemente detto contratto di passaggio marittimo, trova la propria regolamentazione, sul piano interno, negli art. 396-418 del codice della navigazione.

Sul piano internazionale, la materia è stata oggetto a più riprese di vari tentativi di disciplina uniforme non sempre coronati da successo. Anche la regolamentazione contenuta nella Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, successivamente modificata con i Protocolli di Londra del 19 novembre 1976 e del 30 marzo 1990, e, da ultimo, del 1 novembre 2002, pur essendo entrata in vigore il 28 aprile 1987, è stata a tutt'oggi ratificata da un numero abbastanza ridotto di Stati.

Convenzione di Atene
del 1974

2.7.2 Forma del contratto ed obblighi delle parti

Ai sensi dell'art. 396 del codice della navigazione, il contratto di trasporto marittimo di persone deve essere provato per iscritto. Ciò avviene nella pratica attraverso l'emissione da parte del vettore del biglietto di passaggio. Quest'ultimo, cui deve riconoscersi la natura di documento di legittimazione passiva *ex art.2002 cod. civ.*, in deroga a quanto previsto dall'art. 2702 cod. civ., fa prova della conclusione del contratto e delle condizioni del trasporto anche se non sottoscritto dal passeggero.

Il vettore è tenuto a porre la nave in stato di navigabilità ed a dotarla di tutti i requisiti necessari all'esecuzione del trasferimento previsto contrattualmente. Alla obbligazione di curare il trasferimento del passeggero si accompagnano quella di curare l'incolumità della sua persona (cosiddetta obbligazione di protezione), nonché quella di trasportare il bagaglio compreso nel prezzo del passaggio (cosiddetto bagaglio non registrato).

Il vettore è inoltre tenuto a tutta una serie di prestazioni accessorie, tra cui assume particolare rilievo, nei viaggi che

raggiungono una certa durata, quella di offrire al passeggero il vitto ed un adeguato spazio in cui soggiornare a bordo.

obbligazione
principale del
passeggero

L'obbligazione principale che grava sul passeggero è, per l'appunto, quella del pagamento del prezzo del trasporto, anche se non è incompatibile con lo schema contrattuale il fatto che la prestazione del vettore avvenga a titolo gratuito. Ove il passeggero salga a bordo senza aver corrisposto il prezzo del passaggio è tenuto a darne immediato avviso al comandante o al commissario di bordo, dovendo, in difetto, corrispondere il doppio di detto importo.

Sul passeggero, poi, in relazione alla libertà di movimento di cui lo stesso beneficia a bordo della nave, incombe l'onere di prestare al vettore la collaborazione necessaria affinché questi possa adempiere alla propria obbligazione. Si ricorda, al riguardo, come le norme in materia di polizia della navigazione impongano al passeggero l'osservanza dei regolamenti di bordo e sottopongono lo stesso all'autorità del comandante della nave (art. 186 codice della navigazione).

La presenza, accanto alla prestazione principale di trasferimento, della indicata serie di prestazioni accessorie, non altera la natura unitaria del contratto di trasporto. Ponendosi dette prestazioni in posizione strumentale rispetto all'obbligazione principale, del cui adempimento costituiscono elementi indispensabili, è da escludersi tanto l'esistenza di un negozio misto che quella di negozi collegati.

2.7.3 *Impedimenti e ritardo della partenza*

In relazione all'impedimento alla partenza della nave, si distingue l'ipotesi in cui questo sia addebitabile a causa non imputabile al vettore da quella in cui l'impedimento sia conseguenza della soppressione della partenza da parte del vettore. Nel primo caso il contratto è risolto di diritto ed il vettore deve restituire il prezzo corrispostogli dal passeggero (art. 402 codice della navigazione); nel secondo la risoluzione opera di diritto solo ove non sia possibile l'effettuazione del viaggio con una successiva nave dello stesso vettore, mentre ove ciò risulti possibile il passeggero ha la facoltà, in alternativa, di compiere il viaggio con detta nave. In ogni caso il passeggero ha diritto al risarcimento del danno. Quest'ultimo, tuttavia, non potrà eccedere il doppio del prezzo di passaggio ove la soppressione sia stata determinata da giustificato motivo (art. 403 codice della navigazione).

ipotesi di
inadempimento alla
partenza non
imputabile la vettore

In caso di ritardo della partenza, il passeggero ha diritto ad usufruire del vitto e dell'alloggio a spese del vettore, ove questi siano dovuti durante il trasporto.

caso di ritardo della
partenza

Il passeggero ha diritto, inoltre, al risarcimento del danno nel caso in cui il ritardo della partenza sia dovuto a causa imputabile al vettore (art. 404 codice della navigazione).

Nel caso di impedimento alla partenza per morte del passeggero o sua impossibilità ad effettuare il viaggio, il contratto è risolto di diritto ed è dovuto il quarto del prezzo di passaggio, al netto dell'eventuale vitto. Il passeggero ha invece il diritto di richiedere la risoluzione del contratto alle medesime condizioni ove l'evento impeditivo interessi uno dei congiunti assieme al quale il

diritto di richiedere la
risoluzione del
contratto

viaggio doveva essere effettuato, sempre che il vettore sia di ciò informato prima della partenza (art. 400 codice della navigazione).

Ove ometta di presentarsi entro il termine previsto per l'imbarco, il passeggero è tenuto a corrispondere l'intero prezzo del trasporto, a meno che, con il consenso del vettore, che avrà diritto ad una provvigione non superiore al dieci per cento, il diritto al trasporto sia ceduto ad altri (art. 401).

2.7.4 Responsabilità del vettore per inadempimento e per danni alle persone

Il codice regola in due distinte disposizioni la responsabilità del vettore per mancata o ritardata esecuzione del trasporto (art. 408) e per i sinistri che colpiscono la persona del passeggero (art. 409). La prova liberatoria richiesta al vettore è la stessa in entrambi i casi ("se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile"), ma solo la disposizione in materia di infortuni al passeggero rientra tra quelle dichiarate inderogabili a favore del vettore ai sensi dell'art. 415 codice della navigazione.

Differenti posizioni sono state assunte in dottrina ed in giurisprudenza con riferimento alla ripartizione dell'onere probatorio. Fermo restando che sul passeggero incombe l'onere di provare che l'infortunio si è verificato durante il trasporto ("dall'inizio dell'imbarco sino al compimento dello sbarco"), secondo un primo orientamento interpretativo, per vincere la presunzione di responsabilità posta a suo carico, il vettore ha l'onere di dimostrare che, avendo egli adottato tutte le misure protettive, le cautele e gli accorgimenti suggeriti dalla pratica e

dalla diligenza che si richiedono nelle particolari circostanze, non gli può essere addebitata una qualsiasi inadempienza.

Altra corrente interpretativa distingue, invece, tra infortuni occorsi al passeggero “a causa” del trasporto e infortuni occorsi “in occasione” dello stesso. Con riferimento ai primi “spetta al trasportato provare il nesso di causalità tra il trasporto e il danno subito, dimostrando la ragione specifica per cui esso si verificò, mentre la prova incombente sul vettore consiste nel dimostrare che l'evento dannoso fu conseguenza di un fatto da lui (o dai suoi preposti e dipendenti) non prevedibile (fortuito) ovvero da un fatto che non ha potuto evitare, nonostante l'uso della dovuta diligenza (forza maggiore); per gli incidenti avvenuti, invece, semplicemente in occasione del trasporto, al trasportato spetta provare soltanto che si sia trattato di un infortunio [...] avvenuto durante il viaggio e che non si sarebbe verificato senza l'occasione del medesimo, mentre la prova liberatoria incombente sul vettore consiste semplicemente nel dimostrare di aver posto in essere quanto necessario per assicurare - secondo una normale diligenza, che non esclude un ragionevole affidamento anche su un minimo di prudenza e di senso di responsabilità da parte del passeggero- la incolumità di quest'ultimo” (Cass. 29 marzo 1979, n. 1803). A quest'ultimo riguardo, si è avuto modo di precisare che “l'osservanza delle speciali condizioni stabilite dalla legge per le navi addette al trasporto di persone, al fine di assicurare l'incolumità del passeggero [...] non dispensa il vettore dall'onere di adottare tutte quelle altre misure che, in concreto o seconda una ragionevole diligenza, ulteriormente si impongono per l'incolumità del passeggero” (Cass. 7 febbraio 1962, n. 244). La prova della qualificabilità dell'evento dannoso quale sinistro intervenuto “a

sinistri “a causa” e
sinistri “in occasione”
del trasporto

causa” del trasporto, nel senso di riconducibilità del sinistro stesso ad un’anomalia del trasporto rapportabile alla condotta del vettore e dei suoi dipendenti, incomberebbe, poi, sul passeggero.

Entrambe le impostazioni che si sono in precedenza riportate non appaiono condivisibili. Oltre alla inaccettabilità di una distinzione, quella tra sinistri “a causa” e “in occasione” del trasporto, che non trova riscontro nel dettato normativo, deve sottolinearsi come il legislatore abbia evidenziato chiaramente, adottando una formulazione assai diversa da quella utilizzata dall’art. 942 codice della navigazione, come il vettore marittimo di persone non possa andare indenne da responsabilità semplicemente fornendo una prova di diligenza. Appare senz’altro maggiormente in sintonia con la lettera della disposizione in esame, pertanto, l’interpretazione per cui, al fine di liberarsi della presunzione di responsabilità posta a suo carico dall’art. 409 codice della navigazione, il vettore deve in ogni caso individuare la causa dell’evento dannoso, fornendo quindi la prova che lo stesso è configurabile come caso fortuito o forza maggiore, vale a dire un elemento non prevedibile o evitabile da parte sua o dei suoi dipendenti e preposti.

2.7.5 Il regime di responsabilità previsto dalla Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002

La disciplina uniforme si ispira a principi sensibilmente diversi da quelli che si sono visti caratterizzare la normativa del codice della navigazione, differenziandosene, forse in ragione dell’influsso della tradizionale concezione anglosassone, che

colloca sul piano extracontrattuale questo tipo di responsabilità, in senso nettamente sfavorevole per la posizione del passeggero.

La regola generale enunciata dall'art. 3 della Convenzione di Atene del 1974, così come modificato dal Protocollo di Londra del 2002, distingue il regime di responsabilità del vettore a seconda che l'evento dannoso sia derivato o meno da un sinistro marittimo (*shipping incident*). In particolare, gli eventi che danno luogo ad un'ipotesi di *shipping incident* sono rappresentati dal naufragio, dal capovolgimento della nave, dall'urto o dall'arenamento, dall'esplosione o dall'incendio, dal vizio della nave (art. 3.5, lett. a)).

shipping incident

Qualora i danni per morte o lesioni personali del passeggero siano stati causati da uno dei suddetti *shipping incidents*, l'art. 3 della Convenzione, nella sua attuale formulazione, pone a carico del vettore un regime di responsabilità quasi oggettiva (*strict liability*), in virtù del quale il vettore, a prescindere dalla sussistenza o meno dell'elemento soggettivo della colpa, è chiamato a rispondere dei danni subiti dal passeggero. Il vettore può esonerarsi da tale forma di responsabilità soltanto dimostrando che il sinistro è derivato da guerra, insurrezione, fenomeno naturale di carattere eccezionale ed inevitabile o provando che esso è stato interamente causato da un atto od un'omissione intenzionale di un soggetto terzo (art. 3.1, lett. a) e b)).

morte o lesioni dei passeggeri

Similmente a quanto disposto dalla Convenzione di Montreal del 1999 in materia di trasporto aereo, a norma del nuovo art. 3.1 della Convenzione il vettore risponde a titolo di *strict liability* (salva la prova delle cause di esonero sopra richiamate) solamente nelle ipotesi in cui il danno conseguente a morte o

lesioni personali del passeggero sia inferiore a 250.000 diritti speciali di prelievo per ogni singolo evento.

Nel caso in cui il danno ecceda tale ultima entità, trova applicazione un regime di responsabilità presunta del vettore marittimo, cui spetterà, quale prova liberatoria, dimostrare che il sinistro non è derivato da sua colpa o negligenza.

Con specifico riguardo ai danni che il passeggero abbia sofferto in conseguenza del verificarsi di un evento diverso dallo “*shipping incident*”, il regime di responsabilità del vettore marittimo appare improntato a differenti criteri. L’art. 3.3 della Convenzione di Atene, infatti, dispone che il vettore, in tali ipotesi, è responsabile nei confronti del passeggero se l’evento dannoso è stato determinato da sua colpa o da quella dei suoi dipendenti o preposti, incombando tuttavia sul soggetto danneggiato il relativo onere probatorio.

limite della
responsabilità del
vettore

La responsabilità del vettore per morte o lesione personale del passeggero è poi limitata ad un importo che il Protocollo di Londra del 2002 ha fissato in 400.000 diritti speciali di prelievo per passeggero.

la decadenza dal
beneficio del limite

Il vettore decade dal beneficio della limitazione della propria responsabilità allorché sia provato che il danno è stato determinato da un atto o da un comportamento omissivo del vettore posto in essere con l’intento di causare il danno stesso, ovvero temerariamente e con la consapevolezza del danno che ne sarebbe probabilmente derivato (art. 13).

l’assicurazione
obbligatoria

Tra gli elementi di novità introdotti dal Protocollo di Londra del 2002 merita di essere segnalato quello relativo alla previsione di un’assicurazione o garanzia obbligatoria per i danni derivanti da morte o lesioni personali del passeggero. Il nuovo art.

4-bis.1, nel riprodurre (seppure con qualche variazione) la disciplina dettata dalle Convenzioni CLC 1969 e HNS 1996, stabilisce che il vettore che esegua in tutto o in parte un trasporto con nave battente bandiera di uno Stato contraente e legittimata a trasferire più di dodici persone, è tenuto a stipulare una polizza assicurativa o un'analogo forma di garanzia finanziaria, a copertura della responsabilità conseguente ai danni subiti dal passeggero per morte o lesioni personali. La somma assicurata non deve essere inferiore ai 250.000 speciali di prelievo per ogni passeggero.

Un ulteriore aspetto con riferimento al quale la disciplina uniforme realizza un sensibile progresso rispetto alla normativa interna è quello dell'allargamento del novero dei soggetti responsabili del trasporto. Recependo un'innovazione già in precedenza introdotta in campo aeronautico con la Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961, si è infatti prevista, accanto alla responsabilità del soggetto che ha contrattualmente assunto l'obbligo del trasferimento (*carrier-transporteur*), quella dell'esecutore dello stesso (*performing carrier-transporteur substitué*). La posizione di quest'ultimo soggetto risulta parificata a quella del *carrier*, con il quale è solidalmente responsabile verso il passeggero per i danni verificatisi durante il trasporto alla cui esecuzione ha provveduto.

i soggetti responsabili

2.7.6 Il trasporto del bagaglio

Nel prezzo di passaggio è compreso, nei limiti di peso e di volume prestabiliti dal vettore od osservati per uso, il corrispettivo del trasporto del bagaglio del passeggero. Questo deve contenere esclusivamente oggetti personali, dovendosi corrispondere, in caso

art. 411 cod. nav.

contrario, il doppio della tariffa prevista per il trasporto delle cose di diversa natura. Per il bagaglio eccedente i limiti indicati (cosiddetto bagaglio registrato) il passeggero è tenuto a corrispondere un apposito prezzo di trasporto (art.411 codice della navigazione).

Per quanto concerne la responsabilità del vettore in relazione al bagaglio, si distingue a seconda che lo stesso sia stato o meno consegnato al vettore. Nel primo caso egli ne risponde, entro il limite massimo, in assenza di dichiarazione di maggior valore, di dodicimila lire per chilogrammo di peso, se non prova che la perdita o l'avaria sono derivate da causa a lui non imputabile. Per i bagagli non consegnati, invece, la responsabilità del vettore sorge soltanto ove il passeggero fornisca la prova che la perdita o l'avaria sono state determinate da causa imputabile al vettore (art. 412).

All'interno della Convenzione di Atene del 1974 il regime di responsabilità per perdita o danni al bagaglio è dettato dalla medesima norma che disciplina la responsabilità per morte o lesioni personali del passeggero. Tuttavia, il vettore risponde soltanto entro limiti che, in base al Protocollo di Londra del 2002, risultano fissati in un importo di 2.250 diritti speciali di prelievo per il bagaglio di cabina, di 3.375 diritti speciali di prelievo per il bagaglio diverso da quello a mano e di 12.700 diritti speciali di prelievo per l'autovettura al seguito (art. 7 Protocollo 2002). Si deve sottolineare come, viceversa, in base alla normativa interna, il trasporto della vettura al seguito del passeggero risulti disciplinato dalla normativa in materia di trasporto marittimo di cose, per cui la relativa responsabilità è limitata al ben più esiguo importo previsto dall'art. 423 codice della navigazione.

2.7.7 Derogabilità della disciplina, trasporto gratuito ed amichevole

Come è noto, l'art. 415 del codice della navigazione dichiara espressamente inderogabili a favore del vettore le sole disposizioni relative alla responsabilità per morte e lesioni personali del passeggero, per perdita o avaria del bagaglio e per danni derivati da trasporto amichevole. La disciplina pattizia contiene in effetti di sovente deroghe a quella legale, attraverso il richiamo delle condizioni generali di trasporto contenuto nel biglietto di passaggio. Le previsioni di dette condizioni generali, tuttavia, spesso assai pregiudizievoli per la posizione del passeggero, si rivelano per lo più inopponibili a quest'ultimo per effetto dell'art. 1341 cod. civ., difettando della prescritta specifica sottoscrizione.

Ai sensi dell'art. 413 codice della navigazione, il regime di responsabilità in precedenza illustrato si applica anche ai contratti di trasporto in cui non sia previsto il pagamento di alcun corrispettivo a favore del vettore. All'ipotesi del trasporto gratuito si contrappone quella del trasporto amichevole, in cui la prestazione non viene effettuata su base contrattuale ma a titolo di liberalità o cortesia. In quest'ultimo caso la responsabilità del trasportatore sussiste solo qualora il danno sia conseguenza di suo dolo o colpa grave, ovvero, secondo la giurisprudenza, di dolo o colpa grave dei suoi dipendenti e preposti.

2.8 Trasporto aereo internazionale

La responsabilità del vettore aereo nel trasporto internazionale è disciplinata, allo stato attuale, dal testo della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 sul trasporto aereo internazionale, entrata in vigore in Italia e nella Comunità europea in data 28 giugno 2004, e, in via del tutto residuale, dal testo della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 (ratificata e resa esecutiva in Italia con L.19 maggio 1932, n. 841).

La Convenzione di Montreal si applica ai trasporti internazionali, allorché il luogo di partenza e quello di arrivo sono situati sul territorio di due Stati contraenti, o sul territorio di un solo Stato contraente se è previsto uno scalo nel territorio di un altro Stato anche non contraente (art. 1, n. 2, Conv. di Montreal del 1999).

La Convenzione di Varsavia del 1929 e i successivi Protocolli modificativi si applicano ai trasporti internazionali, alle medesime condizioni appena indicate (art. 1, n. 2, Conv. di Varsavia del 1929), qualora non sia applicabile la Convenzione di Montreal e, quindi, se gli Stati fra i quali (o l'unico Stato nel quale) il trasporto avviene sono entrambi parti della Convenzione di Varsavia e almeno uno non è parte di quella di Montreal.

È opportuno confrontare il regime di responsabilità del vettore aereo previsto alla Convenzione di Varsavia del 1929 con quello previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Il regime di responsabilità della Convenzione di Varsavia per morte, lesioni ferite alla persona del passeggero è di tipo soggettivo, è fondato sulla colpa presunta, è caratterizzato dalla limitazione della responsabilità e il vettore per esimersi da ogni

responsabilità è tenuto a dimostrare di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno.

In particolare, il testo originario della Convenzione di Varsavia, successivamente modificato, prevedeva che il vettore non potesse essere condannato a risarcire una somma superiore ad un limite fissato in 125.000 Franchi oro Poincaré per persona, a meno che il passeggero non fornisse la prova del dolo del vettore (ossia dell'intenzionalità nella causazione del sinistro) o di una colpa equiparabile al dolo secondo la legge del giudice adito (pertanto di una negligenza, imprudenza o imperizia di particolare gravità) e sempre che il vettore avesse rilasciato il biglietto di passaggio in modo regolare.

All'indomani della seconda guerra mondiale, in seguito all'incremento del traffico aereo e al generale innalzamento del livello di sicurezza dei voli, la particolare protezione accordata alle compagnie aeree dal regime di limitazione del debito dovuto in caso di incidenti, è apparsa non più giustificata.

Conseguentemente, il testo originario della Convenzione di Varsavia è stato, innanzitutto, modificato dal protocollo de l'Aja del 28 settembre 1955 (ratificato e reso esecutivo con L. 30 dicembre 1962, n. 1832), che ha introdotto la nozione di colpa temeraria e consapevole del vettore o dei suoi dipendenti e preposti e ha raddoppiato la somma limite di 125.000 franchi oro Poincaré prevista per il danno alla persona del passeggero, innalzandola a 250.000 franchi oro Poincaré (aggiornati dalla

legge n. 84 del 1983 in 16.000 diritti speciali di prelievo- DSP, unità di conto creata dal Fondo Monetario Internazionale).

Convenzione di
Varsavia

La Convenzione di Varsavia è stata successivamente integrata dalla Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961, che ha disciplinato il trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale (vettore di fatto), rendendo sia il vettore contrattuale, sia il vettore di fatto solidalmente responsabili verso i passeggeri (o i caricatori), salvo reciproca rivalsa.

Ulteriori emendamenti sono stati apportati con l'emanazione del Protocollo di Guatemala City dell'8 marzo 1971, che elevò il limite del debito del vettore aereo, dichiarato invalicabile, fino a 1.500.000 franchi oro con la previsione della responsabilità oggettiva del vettore, escludendo dall'ambito della risarcibilità solamente i danni ascrivibili allo stato del passeggero o i danni che il passeggero abbia causato o contribuito a causare. Tuttavia, il Protocollo di Guatemala City non è entrato in vigore per l'opposizione degli Stati Uniti, particolarmente critici verso l'istituto della limitazione del debito del vettore aereo di persone.

Infine, ulteriori emendamenti alla Convenzione in esame sono stati apportati con i quattro Protocolli di Montreal del 1975, tutti entrati in vigore, ad esclusione del terzo. I primi tre Protocolli hanno riprodotto il testo originario della Convenzione di Varsavia del 1929, il testo modificato dal Protocollo de l'Aja del 1955 e il testo modificato dal Protocollo di Guatemala City del 1971. Il quarto Protocollo, entrato in vigore il 14 giugno 1998, ha modificato il regime di responsabilità del vettore aereo per i danni

alle merci trasportate introducendo il criterio della responsabilità oggettiva.

Il regime di responsabilità del vettore aereo stabilito dalla Convenzione di Montreal prevede la responsabilità illimitata del vettore aereo in caso di morte o di lesioni del passeggero; per i danni fino a 100.000 DSP il vettore non può esimersi da responsabilità, mentre, per l'eccedenza, può farlo, dimostrando, ai sensi dell'art. 21, n. 2, della Convenzione di Montreal, che *“il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati oppure che il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione dei terzi”*; inoltre, il vettore aereo deve corrispondere un anticipo di pagamento entro quindici giorni dall'identificazione dell'avente diritto e tale anticipo non può essere inferiore a 16.000 DSP nel caso di morte.

Convenzione di
Montreal

La responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo è, invece, limitata a 4.150 DSP nel trasporto di persone e a 1.000 DSP nel trasporto di bagagli; essa sussiste in via presuntiva, salvo che il vettore dia la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure possibili per evitare il ritardo o dell'impossibilità di adottarle.

Infine, la responsabilità del vettore aereo in caso di danno al bagaglio di qualunque genere, o di perdita dello stesso, è limitata a 1.000 DSP; per il bagaglio registrato, il vettore risponde anche se è esente da colpa, salvo che fornisca la prova che il danno deriva dalla natura o da un difetto del bagaglio stesso; per il bagaglio non registrato, egli è responsabile se il passeggero dimostra che il danno deriva da colpa del vettore o dei suoi ausiliari.

In base al disposto di cui all'art. 35, n. 1, della Convenzione di Montreal, il diritto al risarcimento per danni si estingue nel

termine due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto.

Inoltre, l'art. 50 della Convenzione di Montreal stabilisce che gli Stati parti debbano obbligare i propri vettori di provvedere a stipulare un contratto di assicurazione a idonea copertura della loro responsabilità. Sul punto, il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, nel testo novellato dal regolamento (CE) n. 889/2002, prevede che il vettore aereo comunitario debba essere assicurato fino a copertura del limite di responsabilità di 100.000 DSP e, al di là di tale limite, sino a un livello ragionevole.

Come già anticipato, dal momento dell'entrata in vigore della Convenzione di Montreal del 1999, ai trasporti internazionali il cui luogo di partenza o di arrivo si trovano in Italia si applica tale Convenzione se lo Stato, ove si trovano rispettivamente il luogo di arrivo o di partenza, è anch'esso parte della Convenzione; altrimenti, si applica la Convenzione di Varsavia se tale Stato è parte della stessa; in difetto, si applica la legge individuata dall'art. 10 cod. nav., in base al quale “... *(Omissis)* ... *i contratti di trasporto sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile, salva la diversa volontà delle parti*”.

Il Regolamento (CE) n. 2027/97, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002, stabilisce che la responsabilità del vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalla Convenzione di Montreal del 1999 (art. 3, n. 1).

Da ultimo, si rileva che, in seguito alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, effettuata con il d. lgs. 9

maggio 2005, n. 96, emanato in attuazione della delega contenuta nell'art. 2 della l. 9 novembre 2004, n. 237, le disposizioni del codice della navigazione sulla responsabilità nel trasporto aereo di persone e di bagagli sono state abrogate e sostituite dal richiamo alla normativa internazionale e comunitaria (art. 941 cod. nav).

2.9 Trasporto multimodale

2.9.1 Ambito di operatività dell'istituto e profili di divergenza rispetto alla disciplina posta dall'art. 2 CMR in materia di trasporti «superposés»

L'incremento dei trasporti effettuati combinando assieme più sistemi operativi lungo l'itinerario di arrivo al luogo di destinazione delle merci da un lato ha comportato la necessità di un sempre più accentuato perfezionamento delle tecniche di trasporto, dall'altro richiede un sistema giuridico uniforme che sappia adeguatamente ripartire i rischi del trasporto tra i più soggetti coinvolti, senza rendere eccessivamente difficoltosa l'azione risarcitoria per gli interessati al carico.

Nell'ambito della disciplina del trasporto multimodale in senso lato, perché comprensivo di ogni forma di trasporto effettuato con l'impiego di diversi veicoli e secondo moduli differenti di spedizioni, accanto alla inattuata Convenzione di Ginevra sull'*International Multimodal Transport of Good* del 23-5-1980, di cui si dirà in seguito, si pone la norma contenuta nell'art. 2 della Convenzione di Ginevra del 19-5-1956 sul contratto internazionale di trasporto di cose su strada, relativamente all'istituto dei

Convenzione di
Ginevra
sull'*International
Multimodal Transport of
Good*

cosiddetti trasporti “*superposés*”; si tratta in particolare di forme di trasporto in cui le merci percorrono diversi segmenti dell’itinerario stabilito per mare, per ferrovia, per via aerea o per via navigabile interna, a condizione che un tratto di percorso sia effettuato per strada e che le merci non siano mai scaricate dall’automezzo. Ne consegue che sarà l’autoveicolo ad essere caricato sulla nave, sul treno o su altro mezzo di trasporto. Non si applicherà dunque al trasporto mediante containers, laddove il container risulta separato dal veicolo.

Vale la pena di ricordare brevemente che ai trasporti misti, sopra descritti senza rottura di carico si applicherà dunque, ai sensi dell’art. 2 della C.M.R., la disciplina contenuta in tale testo di diritto uniforme, mentre si applicherà anche al vettore stradale la normativa imperativa concernente il trasporto non stradale, qualora il danneggiato dimostri che il danno si è verificato durante la tratta non stradale e per fatto non imputabile al vettore stradale, ma che proviene da un fatto «che poté solo prodursi nel corso e a causa del trasporto non stradale» (art. 2.1 C.M.R.).

2.9.2 La disciplina della Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale di merci (CTM)

Venendo ad analizzare più da vicino l’oggetto di questa trattazione, la lentezza con cui si sta procedendo alle rettifiche della Convenzione di Ginevra del 23-5-1980, ancora non entrata in vigore ed a cui l’Italia non ha peraltro ancora aderito, conduce l’interprete ad affiancare all’analisi della disciplina da questa delineata l’esame della prassi emersa nel corso degli anni in materia di trasporto multimodale.

Il *multimodal transport operator* viene identificato dalla Convenzione (art. 1.2) come colui che conclude un contratto di trasporto multimodale in proprio e non quale agente o nell'interesse del destinatario ovvero dei vettori partecipanti all'operazione di trasporto multimodale.

multimodal transport operator

L'identificazione del soggetto responsabile della organizzazione del trasporto assume un certo rilievo perché contribuisce a far chiarezza in un settore, quale quello del trasporto multimodale, in cui il vettore, a differenza che nel settore ferroviario, stradale, marittimo o aereo, è nella maggior parte dei casi colui che assume la qualifica contrattuale senza essere l'esecutore del trasporto in senso materiale, per cui si limita a curare l'organizzazione del trasporto delle merci e ad assumere la relativa responsabilità, effettuando in genere solo uno o alcuni dei previsti segmenti del trasporto.

Ai sensi dell'art. 16 della Convenzione il *multimodal transport operator* è ritenuto responsabile per perdite, danneggiamenti o ritardi nella riconsegna, finché le merci siano a suo carico, salvo che lo stesso riesca a provare che lui o i suoi dipendenti o agenti od altre persone di cui si sia servito per lo svolgimento del trasporto avevano preso tutte le misure che riteneva idonee ad evitare il fatto e le sue conseguenze.

art. 16 Convenzione di Ginevra 1980

Le limitazioni alla responsabilità del vettore enunciate dall'art. 18 sono indicate in 920 «units of account» per imballaggio oppure 2,75 «units of account» per chilogrammo di peso lordo delle merci perdute o danneggiate. Anche questa Convenzione di diritto uniforme prevede delle ipotesi di decadenza del vettore dalle limitazioni di responsabilità a suo favore laddove si provi che la perdita, il danneggiamento, il ritardo risultino da una azione od

omissione del vettore poste in essere intenzionalmente al fine di procurare l'evento e con la consapevolezza che tale perdita, danneggiamento o distruzione ne sarebbero probabilmente conseguiti (art. 21.1). Il 2° co. dell'art. 21 equipara infine all'azione od omissione del *multimodal transport operator* l'azione o la omissione di dipendenti o agenti di quest'ultimo.

Cass. 14 febbraio
1986, n. 887

Relativamente alla problematica della disciplina applicabile al trasporto multimodale occorre annotare la posizione della giurisprudenza italiana, la quale, in modo costante (Cass. 14 febbraio 1986, n. 887), ha ritenuto applicabile a questo tipo di trasporto la normativa del codice civile, allorché, ai sensi della Convenzione di Roma del 19-6-1980 relativamente alla determinazione della legge regolatrice del trasporto, sia la legge italiana ad applicarsi a quel particolare trasporto multimodale.

Conseguenza importante di tale affermazione è che in ipotesi di applicazione della disciplina del codice civile non c'è limite risarcitorio, se non nelle forme assai modeste dell'art. 1696 cod. civ. e cioè attraverso l'introduzione di un limite rispetto ai principi generali di risarcimento, nel senso che il danno, ai sensi dell'art. 1696 cod. civ., viene risarcito esclusivamente nei limiti del valore della cosa al momento della riconsegna.

2.9.3 La c.d. FIATA bill of lading

FIATA *bill of lading*

Un accenno, infine, alle regole suggerite della organizzazione internazionale FIATA (*International Federation of Freight Forwarders Associations*, Zurigo) in materia di trasporto multimodale. La FIATA *bill of lading* del 1982 (FBL) costituisce, allo stato attuale, una normativa di diritto uniforme ancora non

entrata in vigore, una delle poche alternative alle incertezze ad alle difformità riscontrabili in questo tipo di trasporto.

Il FBL è costituito da un documento negoziabile, salvo che sia contenuta nello stesso l'espressa indicazione "non negoziabile", e costituisce titolo per le merci "*title to the goods*". Il portatore del titolo in questione ha pertanto il diritto di ricevere o trasferire le merci in esso indicate (art. 3.1). Le indicazioni contenute nel FIATA bill of lading costituiscono prova *prima facie* della presa in carico da parte del *Multimodal Transport Operator* (MTO) dei beni così come descritti in tale documento (art. 3.2).

La responsabilità del MTO, così come descritto dall'art. 6 del FIATA *bill of lading*, copre il periodo che va dal momento di presa in carico delle merci fino al momento della loro riconsegna. Il vettore è tenuto responsabile della perdita, dei danni o del ritardo nella riconsegna delle merci se l'evento che ha causato la perdita, il danno o il ritardo è sopraggiunto mentre le merci erano a suo carico. Il vettore può sollevarsi da tale responsabilità provando che non c'è stata colpa o negligenza da parte sua o da parte dei suoi dipendenti o agenti, o di altra persona del cui lavoro il vettore si sia servito nel trasporto, tale da causare tale perdita, danno o ritardo (art. 6.2).

Sezione 4: I Titoli del trasporto

2.10 Tipologia e funzioni

fasi della conclusione
del contratto di
trasporto

titoli di trasporto

In occasione della conclusione del contratto di trasporto e di determinate fasi della sua esecuzione è abituale la creazione di particolari documenti che costituiscono la categoria dei c.d. titoli di trasporto. Tali documenti sono: a) la polizza di carico, la polizza ricevuto per l'imbarco, la polizza diretta e gli ordini di consegna nel trasporto marittimo; b) la lettera di vettura e la ricevuta di carico nel trasporto automobilistico; c) la lettera di vettura ferroviaria nel trasporto ferroviario; d) la lettera di trasporto aereo nel trasporto aereo. A tali forme tradizionali si è recentemente aggiunto il documento per il trasporto multimodale (*multimodal transport document*) disciplinato dagli artt. 5-13 della Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980 sul trasporto multimodale internazionale di cose non ancora però ratificato dall'Italia e non ancora entrato in vigore.

A tutti questi documenti è comune una funzione probatoria con riferimento ad una pluralità di aspetti del rapporto contrattuale da essi presupposto, ed in particolare in merito all'avvenuta conclusione del contratto di trasporto e alle condizioni pattuite, cui si aggiunge, per quanto concerne la polizza di carico, la caricazione delle stesse sulla nave, nonché infine, alle caratteristiche delle merci trasportate. A tutte queste funzioni si somma, per quanto riguarda i soli titoli negoziabili, quella di individuazione del soggetto legittimato ad esercitare il diritto alla riconsegna delle merci trasportate.

2.11 Principi comuni

2.11.1 *L'emissione del documento del trasporto*

Le diverse radici storiche dei documenti del trasporto terrestre rispetto a quelle del trasporto marittimo hanno determinato una certa difformità di regime giuridico tra i vari tipi di documenti; e in particolare la contrapposizione, già menzionata, tra i titoli negoziabili e titoli non negoziabili, da cui discendono rilevanti differenze di disciplina. Ciò non impedisce, comunque, di enucleare una serie di principi che possono ritenersi comuni alla regolamentazione di tutti i titoli del trasporto.

Per ciò che concerne la formazione del titolo del trasporto, in primo luogo, si prevede in ogni caso che al procedimento di emissione del documento partecipino ambedue le parti del contratto, con la collaborazione del mittente o caricatore ai fini della determinazione del contenuto del titolo per quanto riguarda le caratteristiche delle merci da trasportarsi. Generalmente si prevede che il documento del trasporto venga emesso in due esemplari: uno di essi è conservato dal vettore, l'altro viene invece consegnato al mittente o caricatore (art. 1684 cod. civ.; art. 463 cod. nav.). Nel caso della lettera di trasporto aereo e della lettera di vettura internazionale, invece, è altresì prevista l'emissione di un terzo esemplare del documento, destinato ad accompagnare le merci (art. 957 cod. nav. e art. 5 CMR). Il rilascio del documento di trasporto è, poi, obbligatorio per il vettore quando ne sia stata fatta richiesta da parte del mittente o caricatore (art. 1684 cod. civ.; artt. 458 e 956 cod. nav.).

formazione del titolo
del trasporto

2.11.2 Il contenuto del documento del trasporto

contenuto del
documento di
trasporto

Anche le disposizioni che disciplinano per i diversi titoli di trasporto le indicazioni che debbono essere riportate nel titolo sono in larga misura di tenore tra loro analogo. Si prevede, così, che il documento, qualunque sia il mezzo di trasporto utilizzato, contenga menzione di a) il nome del vettore, con la sua sottoscrizione; b) il nome del mittente o caricatore; c) il luogo di destinazione e il nome del destinatario (ove questo sia già individuato); d) la natura, la quantità ed il numero delle cose da trasportare. In relazione, poi, alle caratteristiche di ciascun tipo di trasporto, le singole disposizioni prevedono che le indicazioni menzionate siano in vario modo integrate. Si può ricordare, così, come l'art. 460 lett. g), cod. nav. stabilisca che la polizza di carico enunci il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalità della nave, mentre l'art. 8 § 1, lett. m), della Convenzione di Ginevra del 1980 prevede che il documento del trasporto multimodale contenga l'indicazione dell'itinerario convenuto, dei modi di trasporto e dei luoghi di trasbordo, se già conosciuti.

All'interno delle indicazioni menzionate dalla normativa in materia si è soliti distinguere tra quelle indispensabili affinché il titolo possa ritenersi esistente come tale e quelle meramente obbligatorie. Le prime sono state individuate nella sottoscrizione del vettore e nella descrizione delle merci, mentre per le altre attività si è in presenza di un semplice obbligo da parte del vettore di inserirle, ove ne sia stato richiesto dalla controparte.

2.11.3 La circolazione del documento

Per i titoli del trasporto è concordemente ammessa la possibilità di una destinazione alla circolazione, vale a dire l'emissione del titolo in forma negoziabile. L'unica eccezione si ha nel caso della lettera di trasporto ferroviario.

Per quanto concerne le modalità di circolazione, va rilevato che nel nostro ordinamento, mentre la lettera di vettura può circolare unicamente se emessa all'ordine (art. 1684, 3° co., cod. civ.), per i titoli di trasporto marittimo ed aereo gli artt. 464 e 962 cod. nav., che ammettono espressamente la circolazione nominativa, si discostano sensibilmente dalle regole sancite dagli artt. 2022 e 2023 cod. civ. per i titoli di credito nominativi. Gli artt. 464, 3° co., e 962, 3° co., cod. nav. non richiedono, infatti, la trascrizione del trasferimento nel registro dell'emittente (neppure previsto, quest'ultimo, dalla legge), ma si limitano a rendere necessaria l'autenticità della girata. Da ricordare, infine, come, nei titoli di cui si tratta, la girata, contrariamente a quanto avviene in materia cambiaria, ma in conformità a quanto disposto dall'art. 2012 cod. civ., l'inadempimento da parte dell'emittente non determini la responsabilità solidale dei giranti.

2.11.4 Titoli del trasporto negoziabili e non negoziabili

La destinazione o meno del documento del trasporto alla circolazione, vale a dire il suo carattere negoziabile o non negoziabile, incidono profondamente sulla qualificazione giuridica che ad esso deve essere attribuita. Per quanto riguarda i documenti negoziabili, stante la loro trasferibilità, e quindi destinabilità alla

circolazione, è pacifico il riconoscimento della loro natura di titoli di credito rappresentativi delle merci.

Di recente, tuttavia, autorevole dottrina ha esattamente rilevato come dal combinato disposto degli artt. 464, 3° co., e 467 cod. nav. si possa desumere che, in realtà, la polizza di carico nominativa non è riconducibile alla categoria dei titoli di credito nominativi delineata dal codice civile, ma costituisce semplicemente un “documento intestato a un nome”.

Dall’inquadramento generalmente adottato si è dedotto che, conformemente al disposto degli artt. 464, 2° co., e 962, 2° co., cod. nav., trovano applicazione ai rapporti derivanti dai titoli del trasporto negoziabili i principi di autonomia, letteralità e astrattezza elaborati con riferimento ai titoli di credito, sia pure con le limitazioni che si vedranno, nonché il principio della tutela dell’acquirente di buona fede *a non domino* che abbia conseguito il possesso della cosa.

Più complesso si presenta il problema della natura giuridica da riconoscersi ai documenti del trasporto non negoziabili.

applicazione della
clausola «non
negoziabile»

Se l’applicazione della clausola «non negoziabile» esclude senza dubbio la possibilità di configurare i documenti in questione come titoli di credito, sembra altresì doversi ritenere che essi non integrino gli estremi né di un documento di legittimazione, né di un titolo improprio; non può, invero, parlarsi di documento di legittimazione vero e proprio, che viene creato in relazione a prestazioni da effettuarsi ad una massa anonima di utenti, e neppure di contrassegno di legittimazione, che attribuisce la sola legittimazione passiva e dispensa il debitore dall’individuare l’avente diritto alla prestazione. Il vettore, infatti, è senz’altro

tenuto a riconsegnare la merce al destinatario, né a questi è richiesta la produzione di un esemplare del documento.

Sembra parimenti da escludersi la riconducibilità dei documenti del trasporto non negoziabili alla categoria dei titoli impropri prevista dall'art. 2002 cod. civ. Qualunque tesi si accolga in merito agli effetti del titolo improprio, è certo che la sua immissione tende a facilitare una trasferibilità del diritto alla prestazione, trasferibilità che, nel caso dei documenti di cui si tratta, si vuole viceversa escludere.

Per i documenti del trasporto non negoziabili sembra quindi doversi proporre la qualificazione come semplici documenti probatori della conclusione del contratto di trasporto e della consegna delle merci al vettore.

Tale autonomia risulta poi ulteriormente rafforzata qualora si adotti la qualificazione, recentemente proposta, del contratto di trasporto come delegazione di pagamento.

2.11.5 Incidenza dell'emissione del documento sul diritto di contrordine e sulla struttura del contratto di trasporto

Il rilascio da parte del vettore di un titolo di trasporto, negoziabile o non negoziabile, condiziona pesantemente l'esercizio da parte del mittente del c.d. diritto di contrordine; sancisce, infatti, l'art. 1685, 2° co., cod. civ., con previsione applicata del resto anche ai contratti di trasporto diversi da quello terrestre, che «qualora dal vettore sia stato rilasciato al mittente un duplicato della lettera di vettura o una ricevuta di carico, il mittente non può disporre delle cose consegnate per il trasporto, se non esibisce al vettore il duplicato o la ricevuta per farvi annotare le nuove

indicazioni». Tale disposizione, che può forse aprire prospettive finora non considerate in merito a natura e funzione dei documenti del trasporto non negoziabili, mira evidentemente a tutelare la posizione del destinatario-acquirente della merce trasportata che abbia ottenuto dal mittente la consegna del documento a lui rilasciato. Con ciò, infatti, è definitivamente esclusa la possibilità di un contordine da parte del mittente.

2.12 La polizza di carico

2.12.1 Generalità

Tra i titoli del trasporto la polizza di carico si colloca senza dubbio in posizione eminente. Ciò si collega, in primo luogo, alle lontane origine storiche del documento del trasporto marittimo. La nascita della polizza di carico, infatti, è generalmente ricondotta alla prassi, instauratasi nell'epoca medievale, di rilasciare copie o estratti delle registrazioni effettuate nel cartolario dallo scrivano di bordo.

origine storica del
documento di
trasporto marittimo

È certo, poi, che la disciplina che si è venuta elaborando a proposito della polizza di carico ha notevolmente condizionato la regolamentazione degli altri documenti del trasporto, che in larga misura è stata modellata su di essa. È per questo che, tradizionalmente, la polizza di carico è studiata quale esempio paradigmatico dei titoli del trasporto.

4.12.2 I caratteri propri dei titoli di credito e la polizza di carico: *la letteralità*

L'unanime inquadramento della polizza di carico tra i titoli di credito non ha impedito di evidenziare come i caratteri tradizionalmente ritenuti propri della categoria in questione si atteggiino in maniera del tutto peculiare nel caso del documento del trasporto marittimo. Ciò vale in primo luogo, per il principio della letteralità, ad una illimitata valenza del quale sembrerebbe ostare la lettera dell'art. 462, 2° co., cod. nav., in cui si sancisce «...la natura, la qualità e la quantità delle merci...si presumono fino a

prova contraria conformi alle indicazioni della polizza». Un'interpretazione di tale disposizione in conformità con la regola dell'inopponibilità al portatore del titolo delle eccezioni a lui non personali, che non trovano riscontro nella lettera del documento, trova oggi riscontro nella normativa introdotta in materia dal Protocollo di Bruxelles del 1968, in cui esplicitamente si riconosce alle indicazioni contenute nella polizza di carico il valore di *conclusive evidence* nei confronti del terzo portatore del titolo. Tale previsione, che consente al vettore la possibilità di fornire la prova contraria solo nei confronti del caricatore, è stata riportata anche all'art. 16, § 3, della Convenzione di Amburgo.

2.12.3 La rappresentatività della polizza di carico

Come si è detto, la polizza di carico, al pari degli altri titoli del trasporto negoziabili, viene ricompresa tra i titoli rappresentativi di merci di cui all'art. 1996 cod. civ. Ciò comporta, come conseguenza, non solo che il possessore della polizza ha il possesso delle merci in essa indicate, ma altresì che egli può, cedendo il documento, trasmettere il possesso delle merci medesime («disporre delle merci», secondo la dizione dell'art. 1996 cod. civ.).

Se sono chiaramente delineate le conseguenze del riconoscimento della natura rappresentativa della polizza di carico, altrettanto non può dirsi a proposito del suo fondamento. Dati i limiti della presente esposizione, sarà sufficiente in questa sede ricordare come l'efficacia rappresentativa sia stata di volta in volta ricollegata all'incorporazione nel documento del diritto alla riconsegna delle merci in esso indicate, alla detenzione delle merci

da parte del vettore per conto del portatore del titolo, ed infine alla valutazione psicologica dei soggetti interessati alla circolazione del titolo.

Pacifico sembra, comunque, che il possesso delle merci da parte del portatore del titolo può essere riconosciuto solo finché perdura la detenzione di esse da parte del vettore. A partire da tale istante il documento può soltanto costituire supporto per l'esercizio delle azioni che l'ordinamento riconosce a favore del caricatore in base al contratto di trasporto.

Quanto si è esposto a proposito dell'applicazione dei principi propri dei titoli di credito alla polizza di carico si riferisce, naturalmente, al solo rapporto tra il vettore ed il terzo portatore del documento, estraneo alla conclusione del contratto di trasporto. Ciò ha indotto la dottrina prevalente a ritenere che, finché il titolo rimane nelle mani del caricatore, esso ha il valore di mero strumento di legittimazione, dotato inoltre di efficacia probatoria in ordine all'avvenuta caricazione ed alla individuazione della disciplina pattizia del contratto di trasporto.

2.12.4 Problemi particolari posti dalle indicazioni contenute nella polizza di carico: individuazione dell'emittente

È unanimemente affermato, in dottrina e giurisprudenza, che il soggetto responsabile del trasporto marittimo va individuato in colui che ha emesso, o in nome del quale è stata emessa, la polizza di carico. Non di rado, tuttavia l'individuazione dell'emittente ha determinato il sorgere di non lievi difficoltà. Controversa, in particolare, è stata l'affermazione del principio per cui la sottoscrizione della polizza di carico da parte del comandante deve

identificazione
dell'emittente

portare, in mancanza di diversa esplicita indicazione, alla individuazione nell'armatore dell'emittente il documento *ex art.* 295 cod. nav. Si è negato, poi, che al riguardo possa assumere alcuna rilevanza l'intestazione della polizza a persona diversa dell'armatore; anche se tale affermazione, rigidamente intesa, sembra non del tutto in sintonia con il principio di letteralità. Significativo è, al riguardo, come la Suprema Corte, con riferimento all'ipotesi di polizza di carico sottoscritta dal raccomandatario, abbia affermato la necessità, affinché emittente del documento possa essere considerato l'armatore, della menzione del nominativo di questi nel contesto del titolo. Recentemente, poi, la giurisprudenza di merito si è mostrata propensa a ritenere che l'intestazione della polizza di carico perda rilevanza, ai fini dell'individuazione del vettore, solo ove sussista contrasto tra intestazione e sottoscrizione del titolo (Trib. Genova, 26 giugno 1990).

2.12.5 La «identity of the carrier clause»

*identity of the carrier
clause*

Sovente nelle polizze di carico, per ciò che riguarda l'individuazione del soggetto responsabile del trasporto, è contenuta un'apposita previsione, che prende appunto il nome di *identity of the carrier clause*. In tale clausola, sostanzialmente, si afferma che, chiunque sia l'intestatario o il sottoscrittore della polizza di carico, vettore deve in ogni caso essere considerato l'armatore della nave con cui il trasporto è effettuato, di cui l'emittente si qualifica sempre *agent*.

La reale funzione della previsione di cui si tratta sembra però essere quella di sottrarre l'emittente la polizza di carico, da

qualificarsi vero e proprio *transporteur* ai sensi della Convenzione di Bruxelles, all'applicazione del regime di responsabilità ivi previsto. È per questa ragione che da più parti è stata prospettata l'illegittimità della *identity of the carrier clause*.

2.12.6 L'antidatazione della polizza di carico

Tra le indicazioni che l'art. 460 cod. nav. prevede siano contenute nella polizza di carico, particolari problemi sono sorti a proposito di quella relativa alla data di caricazione della merce, con riferimento alla prassi, non infrequente nel trasporto di linea, dell'emissione del titolo in un momento antecedente alla collocazione della merce a bordo della nave. Al riguardo si è osservato che, ex artt. 460-461 cod. nav., l'indicazione della data di consegna o di caricazione non è elemento essenziale della polizza di carico. Non discendendo, quindi, dalla menzione di una data di consegna diversa da quella effettiva la nullità del titolo, unica conseguenza è un anticipo trasferimento sul vettore dei rischi inerenti alle merci (Cass., 23 febbraio 1979, n. 1218); cui si aggiunge il rischio della negoziazione del titolo in frode allo stesso vettore da parte del caricatore che, dopo aver ricevuto la polizza di carico, non consegna la merce. Dall'antidatazione della polizza di carico considerata quale illecito extracontrattuale discende, poi, la responsabilità solidale di vettore e caricatore nei confronti del terzo portatore del titolo per i danni che a questo ne siano derivati.

Cass., 23 febbraio
1979, n. 1218

2.12.7 Valore dei richiami al «charter-party»

Frequente è la previsione, all'interno della polizza di carico, di clausole di rinvio a pattuizioni contenute in un contratto di *charter-party*, intercorrente a volte tra emittente e prenditore medesimi, a volte tra il vettore (in qualità di *charterer*) ed un diverso *owner*.

Controverso è, in primo luogo, quali siano le condizioni perché un tal genere di richiamo possa considerarsi valido. In genere si è ritenuto necessario che in polizza siano contenuti elementi che consentano l'identificazione del contratto richiamato; per quanto concerne, poi, la portata da attribuirsi al richiamo che sia relativo non a singole clausole, ma alla generalità delle pattuizioni contenute nel *charter-party*, è opinione prevalente che questo sia da riferirsi alle sole previsioni del *charter-party*, compatibili con la natura dei rapporti consacrati nella polizza.

In caso di contrasto tra il documento della polizza di carico e quello del *charter-party* richiamato, le previsioni cartolari debbono senz'altro ritenersi le uniche valide nei confronti del terzo portatore del titolo, mentre per ciò che concerne i rapporti tra le parti contraenti del *charter-party*, stante il carattere unilaterale della dichiarazione documentata dalla polizza, ad essa non può attribuirsi la capacità di innovare al contenuto delle originarie pattuizioni contrattuali, dovendo queste ultime, di regola, prevalere.

2.12.8 Le riserve

Allorché il vettore si trovi nell'impossibilità di verificare l'esattezza delle indicazioni fornite dal caricatore (v. *supra*, 4.11.2)

a proposito di natura, quantità e qualità delle merci consegnate, numero dei colli e marche di contrassegno, ovvero abbia serie ragioni di sospettare che dette indicazioni non siano conformi alla realtà, l'art. 462 cod. nav. e l'art. 3, § 3, della Convenzione di Bruxelles gli consentono di inserire nella polizza di carico le proprie riserve al riguardo (dice essere; ignoro peso, ecc.). In tal modo egli rende edotto il portatore del titolo che le indicazioni oggetto della riserva debbono intendersi provenienti unicamente dal caricatore. La polizza di carico, di conseguenza, perde nei confronti del vettore la propria efficacia probatoria ai fini di individuare le caratteristiche in questione della merce trasportata e, in caso di contestazioni, il possessore della polizza di carico dovrà in altro modo fornire la prova della difformità tra quanto consegnato al vettore al momento della caricazione e quanto da lui riconsegnato a destino.

Affinché le riserve possano ritenersi validamente inserite nella polizza di carico si è sottolineato, traendo spunto dallo stesso dettato delle norme sopra ricordate, che il vettore e i suoi dipendenti e preposti debbono essersi trovati, in ragione delle particolari caratteristiche della merce e dell'imballaggio, ovvero delle modalità di caricazione, nella ragionevole impossibilità di effettuare le necessarie verifiche del carico. Qualora tali condizioni non sussistano, è indubbio che le indicazioni oggetto di riserva debbono ritenersi pienamente efficaci nei confronti del vettore; controversa è invece l'individuazione del soggetto (avente diritto alla riconsegna o vettore) su cui grava l'onere di provare la possibilità (o l'impossibilità) della verifica.

condizioni di validità
delle riserve

2.12.9 La lettera di garanzia

letter of guarantee

Le difficoltà che il caricatore incontra nel negoziare una polizza di carico in cui siano contenute riserve quanto a quantità e condizioni delle merci, nonché nell'utilizzarla per operazioni bancarie, hanno determinato il sorgere della prassi della lettera di garanzia (*letter of guarantee*). Si tratta di una dichiarazione che il caricatore rilascia al vettore (sovente con la garanzia di un terzo) allorché si verificano condizioni che potrebbero indurre quest'ultimo ad inserire proprie riserve nella polizza di carico; con tale dichiarazione il caricatore si impegna a tenere indenne il vettore dalle conseguenze patrimoniali che potrebbero derivargli dall'eventuale difformità tra quanto indicato in polizza e lo stato e la quantità effettivi delle merci.

Per lungo tempo si è posta in dubbio la stessa legittimità della prassi di cui si tratta, contestandosi, in particolare, la possibilità per il vettore di concludere validamente un accordo circa il tenore della polizza di carico, in contrasto con un pretesto suo obbligo di veridicità nella redazione della medesima. La prevalente dottrina si è, però, pronunciata nel senso della liceità dell'accordo tra vettore e caricatore relativo all'emissione di una polizza di carico netta e di una lettera di garanzia, osservandosi che esso non contrasta con alcuna norma imperativa. Si è però sottolineato come esso, per propria natura, possa esplicare i propri effetti solo tra le parti, non incidendo, quindi, minimamente sul titolo e sulla posizione del terzo possessore di esso.

Convenzione di
Amburgo del 1978

La lettera di garanzia è stata per la prima volta oggetto di specifica disciplina all'interno della Convenzione di Amburgo del 1978. Con la nuova normativa di diritto uniforme si è teso, in

particolare, a penalizzare la posizione del vettore che abbia fraudolentemente concordato l'emissione di una polizza netta col caricatore, facendosi poi da questi rilasciare una lettera di garanzia. In tale ipotesi si prevede, da un lato, l'impossibilità per il vettore di utilizzare la lettera di garanzia anche nei confronti dello stesso caricatore (art. 17, § 3); dall'altro, la non applicabilità del beneficio della limitazione di responsabilità con riferimento ai danni che dal comportamento del vettore siano derivati al terzo avente diritto al carico (art. 17, § 4).

2.12.10 Pluralità di originali della polizza di carico. Duplicati

Della polizza di carico, si è detto, debbono essere emessi due originali, di cui uno soltanto, quello consegnato al caricatore, è negoziabile. Tuttavia, la necessità per il caricatore di negoziare la merce trasportata contemporaneamente su più piazze ha reso frequente l'emissione di una pluralità di esemplari negoziabili, che debbono essere numerati (v. al riguardo l'art. 15, § 1, n. 4, della Convenzione di Amburgo); in caso contrario il vettore risulta obbligato verso ciascun portatore di un originale.

pluralità di originali

L'indicazione dell'avvenuta emissione di una pluralità di originali è sovente accompagnata dalla clausola *the first being accomplished, others to stand void*, in base alla quale il vettore si libera consegnando la merce al soggetto che per primo si legittimi attraverso la presentazione di un originale della polizza di carico.

In mancanza di detta clausola, si è autorevolmente ritenuto che, quando più soggetti in possesso di un originale pretendano la riconsegna, questa debba essere effettuata a colui che si legittima

attraverso l'esibizione dell'originale che per primo è stato girato dall'ultimo possessore dell'intera serie di documenti.

duplicati della polizza
di carico

Del caso di pluralità degli originali della polizza di carico va tenuto distinto il caso di emissione di duplicati della stessa. Questi ultimi, che sono disciplinati dall'art. 465 cod. nav., non sono trasferibili e non hanno natura di titoli di credito.

2.12.11 Consegna a soggetto non legittimato. La «collateral security»

Stante l'accresciuta velocità del trasporto marittimo, non è oggi infrequente che la merce giunga al porto di destinazione prima che il suo acquirente sia entrato in possesso della relativa polizza di carico.

lettera di garanzia o
collateral security

Tale situazione induce sovente il vettore a cedere alle pressioni per una immediata riconsegna all'avente diritto, il cui interesse ad ottenere un tempestivo possesso delle merci è del tutto evidente, richiedendosi tuttavia generalmente il rilascio di un impegno scritto di una pronta presentazione del titolo non appena pervenuto, accompagnato da fideiussione bancaria o assicurativa che prende il nome di lettera di garanzia o *collateral security*.

Tale prassi, che ha determinato il sorgere di non lievi problemi, soprattutto con riferimento all'ipotesi di emissione di più originali della polizza di carico, è stata fortemente criticata da parte della dottrina, che è giunta a ritenere inapplicabile alla pretesa risarcitoria avanzata nei confronti del vettore da colui che risulti effettivo legittimato alla riconsegna il limite di responsabilità previsto dalla normativa di trasporto marittimo.

2.12.12 *Gli ordini di consegna*

Al fine di consentire al caricatore di negoziare separatamente distinte partite di merci coperte da un'unica polizza di carico, si è da lungo tempo sviluppata la prassi dell'emissione dei c.d. ordini di consegna (*delivery orders*). Il legislatore ha direttamente disciplinato, all'art. 466 cod. nav., gli ordini di consegna c.d. propri, che possono essere rilasciati dal vettore o dal raccomandatario (i quali sono tenuti a farne menzione sull'originale trasferibile della polizza di carico, e ritirarla quando l'intero carico da essa rappresentato sia stato frazionato fra i vari ordini di consegna), ed ai quali è riconosciuta natura di titoli di credito rappresentativi di merci.

ordini di consegna
propri

Controversa è, invece, la natura giuridica dei c.d. ordini di consegna impropri, che si differenziano dai documenti disciplinati dall'art. 466 cod. nav., in quanto sono rilasciati direttamente dal possessore della polizza di carico. Sul complesso problema, che richiede l'esame del significato stesso della nozione di rappresentatività, non è dato soffermarsi in questa sede, stanti i limiti della presente esposizione. È necessario, comunque, ricordare che, mentre alcuni autori hanno affermato la natura di veri e propri titoli rappresentativi di merci degli ordini di consegna impropri, la maggioranza della dottrina propende per la loro qualificazione come semplici documenti di legittimazione. Anche dopo la loro emissione, di conseguenza, il possessore della polizza di carico non perderebbe la disponibilità delle merci in essi indicate, ed il vettore sarebbe tenuto ad eseguire la prestazione solo come delegato al pagamento.

ordini di consegna
impropri

2.12.13 La polizza di carico diretta

Allorché nell'effettuazione del trasporto debbano intervenire più vettori, ciascuno dei quali assume l'esecuzione di soltanto una parte dell'intero tragitto, il caricatore ha comunque un evidente interesse ad ottenere il rilascio di un unico titolo rappresentativo delle merci, che gli consenta di disporne durante l'intero viaggio e che permetta all'avente diritto di ottenere la riconsegna dall'ultimo vettore.

L'emissione di una polizza di carico diretta è indubbio possa far seguito, a seconda della diversa volontà delle parti documentata nel titolo, ad un contratto di trasporto unitario con sub-trasporto, ovvero di trasporto con rispedizione.

2.13 I documenti del trasporto stradale

clausola «all'ordine»

Per quanto concerne il trasporto automobilistico, l'art. 1684 cod. civ. disciplina il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico, che debbono essere rilasciate dal vettore su richiesta del mittente. Quando non siano emessi con la clausola «all'ordine», a tali documenti è generalmente attribuita una semplice funzione probatoria; in particolare si è, al riguardo, osservato come mentre la ricevuta del carico costituisce prova delle pattuizioni intercorse tra le parti e dell'avvenuta consegna delle merci, quest'ultima funzione non sembra istituzionalmente essere propria del duplicato della lettera di vettura. Ciò non impedisce, naturalmente, che anche su tale documento possa essere menzionata l'avvenuta ricezione delle merci da parte del vettore.

Al duplicato della lettera di vettura e alla ricevuta del carico rilasciati con clausola «all'ordine», invece, è riconosciuta dalla dottrina dominante natura di veri e propri titoli di credito rappresentativi di merci, anche se non è mancato chi, prendendo spunto dalla previsione dell'art. 1691, 1° co., cod. civ., ha affermato trattarsi di semplici documenti di legittimazione.

2.14 La lettera di trasporto aereo

La normativa del codice della navigazione al riguardo è stata in larga misura ricalcata sulle corrispondenti previsioni in materia di polizza di carico.

La dottrina ha unanimemente riconosciuto alla lettera di trasporto aereo la medesima natura di titolo di credito rappresentativo di merci propria del documento tipico del trasporto marittimo, pur trovandosi costretta, di fronte alla limitata efficacia probatoria attribuita dall'art. 960 cod. nav. alle indicazioni in essa contenute, a parlare di una «letteralità attenuata» del titolo in questione.

art. 960 cod. nav.

È da rilevare, comunque, che nella pratica dei traffici aerei, tanto nazionali che internazionali, non si riscontra l'uso di una lettera di trasporto aereo negoziabile. In considerazione della estrema celerità delle operazioni di trasferimento, che rendono scarsamente sentita l'esigenza di negoziare la merce durante il trasporto, gli operatori del settore hanno costantemente utilizzato solo documenti non negoziabili.

Circa la natura giuridica di tale lettera di trasporto aereo non negoziabile si rinvia alle considerazioni già svolte in precedenza, anche se deve rilevarsi come la maggioranza della dottrina si sia

pronunciata nel senso della sua qualificazione come documento di legittimazione. Recentemente, tuttavia, si è posta in luce l'assenza nella lettera di trasporto aereo non negoziabile dei caratteri propri sia dei documenti di legittimazione che dei titoli impropri, pervenendosi ad attribuire alla stessa natura di semplice documento probatorio.

2.15 Le nuove forme documentali

A conclusione di questa necessariamente sintetica esposizione, è opportuno ricordare come nel campo della documentazione relativa al contratto di trasporto si siano avuti negli ultimi tempi importanti mutamenti. Si è già rilevato, in primo luogo, come il generale aumento della celerità delle operazioni di trasferimento abbia limitato l'interesse alla commercializzazione delle merci durante il trasferimento e, di conseguenza, incrementato l'utilizzazione, in tutti i tipi di trasporto, di titoli non negoziabili, anche al fine di evitare possibili ritardi nella riconsegna, dovuti all'esigenza di attendere la presentazione del documento rappresentativo.

Anche laddove si è preferito mantenere l'utilizzazione dei tradizionali titoli negoziabili, va estendendosi la prassi di emettere un documento del trasporto contenente solo un ristretto numero di indicazioni (*short form bill of lading*), facendosi peraltro rinvio alle ulteriori previsioni contenute nella forma «estesa» del titolo comunemente utilizzata dal vettore (*regular form bill of lading*).

Ancor più radicale è, però, la trasformazione che nella materia in esame si prospetta in relazione al diffondersi dell'uso da parte dei vettori degli elaboratori elettronici per la gestione dei dati

documento di
trasporto contenente
un ristretto numero di
indicazioni

il documento
elettronico

relativi alle operazioni di trasporto. In un futuro più o meno prossimo sembra possibile ipotizzare che al mittente (ed eventualmente al destinatario) verranno forniti soltanto gli elementi necessari per accedere al complesso delle informazioni relative al contratto di trasporto immagazzinate nell'elaboratore.

La possibile utilizzazione di strumenti elettronici ai fini della documentazione del contratto ha trovato per la prima volta riscontro normativo nel Protocollo di Montreal n. 4 del 1975, con cui è stato modificato l'art. 5, § 1, della Convenzione di Varsavia. Si è, infatti, prevista la possibilità di una sostituzione della lettera di trasporto aereo con la registrazione elettronica dei dati relativi al contratto, accompagnata dall'eventuale rilascio, a richiesta del mittente, di una ricevuta (*récépissé/receipt*) in cui siano contenuti i dati identificativi della spedizione e che consenta l'accesso alle indicazioni memorizzate nell'elaboratore. Dubbi, in mancanza di precise indicazioni nel testo convenzionale, sorgono con riferimento a quali debbano intendersi gli elementi di identificazione della spedizione, nonché alla efficacia probatoria dei dati inseriti nell'elaboratore. Esplicitamente ammessa è poi, in base all'art. 6, § 3, del nuovo testo della Convenzione di Varsavia, la sottoscrizione elettronica dei titoli del trasporto aereo, mentre con riferimento ai documenti relativi agli altri modi di trasporto la questione è controversa. Per quanto concerne la natura giuridica da riconoscersi, nel nostro ordinamento, alla ricevuta introdotta dal Protocollo di Montreal, un recente approfondito studio la configura quale titolo improprio, stante la sua duplice funzione di prova circa la legittimazione all'esercizio del credito documentato e di semplificazione delle forme di cessione del diritto di contrordine.

